

УДК 338.49:658

Акимова Э.Ш.

**РОЛЬ ТРАНСПОРТА КАК ОСНОВНОГО ЭЛЕМЕНТА
ИНФРАСТРУКТУРЫ В ОБЕСПЕЧЕНИИ КОМПЛЕКСНОГО РАЗВИТИЯ
РЕГИОНА**

*Национальная академия природоохранного и курортного строительства,
Симферополь, Киевская 181, 95493*

UDC 338.49:658

Akimova E. S.

**THE ROLE OF TRANSPORT AS A CORE ELEMENT TO AN
INTEGRATED INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF THE REGION**

*National Academy of Environmental Protection and Resort Development,
Simferopol, Kievskaya 181, 95493*

В данном докладе рассматривается социально-экономическая сущность транспорта на уровне региона.

Ключевые слова: транспорт, инфраструктура, региональное развитие.

In this report we describe the social-economic substance of the transport on regional level.

Key words: transport, infrastructure, regional development.

В условиях современного этапа транзитивной экономики Украины транспорт оказывает сильное влияние на развитие рынка и производства, в том числе в поиске новых решений, методов повышения эффективности и качества экономических процессов. Реализация указанных положений в развитии самого транспорта предполагает усиление научной обоснованности экономической стороны его деятельности, в том числе и в региональном аспекте.

Выступая в качестве обособленных производственных комплексов, регионы являются составной частью единого комплекса более высокого уровня – экономики Украины. Подобная организация структуры экономики повышает ее управляемость и позволяет определить самостоятельные элементы, к числу которых следует отнести региональный транспорт.

В общем плане управление развитием региона включает в себя следующие компоненты:

- создание экономических, культурных и политических предпосылок, необходимых для осуществления быстрой структурной и институциональной трансформации общества;

- действия, направленные на то, чтобы наиболее эффективными путями распространять результаты прогресса на возможно более широкие слои населения;

- координация процессов принятия решений по модернизации экономики регионов и т.д.

Рассмотрим некоторые базовые теоретические представления об основных тенденциях экономического развития регионов, которые поясняют роль и значение транспорта в инфраструктуре региона.

Исторически, первой возникла теория пространственных преимуществ, или теория размещения. Согласно этой теории, пространственные преимущества проявляются в любой экономической деятельности, тем самым заставляя те или иные виды производств размещаться в определенных регионах [1]. Так, алюминиевая промышленность тяготеет к источникам дешевой электроэнергии, металлургические заводы – к местам добычи железной руды и кокса. Тем самым, любые производства, сильно зависящие от сырья, располагаются, как правило, близко к источникам сырья. Некоторые производства, ориентированные на местные рынки и предполагающие значительные транспортные издержки, тяготеют к рынкам сбыта. Каждый регион, каждый город обладает своими территориальными преимуществами,

связанными либо с источниками сырья, либо с другими факторами производства (рабочая сила, земля, энергия), либо с близостью к рынкам сбыта.

Истоки данной теории находим у немецкого ученого В. Лаунхардта [2] основная работа которого была опубликована в 1882 г. и раскрывала метод нахождения пункта оптимального размещения отдельного промышленного предприятия относительно источников сырья и рынка сбыта продукции.

Как и у В. Лаунхардта, так и у Й. Тюнена [3], в качестве основного фактора размещения рассматриваются транспортные издержки.

А. Вебер [4], один из основоположников немецкой школы размещения производительных сил, посвятил свои исследования в данной области созданию «чистой» теории размещения, условно рассматривая изолированное предприятие. В сравнении с исследованиями Тюнена и Лаунхардта, был достигнут прогресс путем взаимосвязанного анализа транспортного и ряда других факторов размещения, исходя из целевой задачи минимизации общих издержек.

Однако, анализируя всю совокупность факторов размещения, А. Вебер также пришел к выводу о том, что отсеивая элементы производственных затрат, которые не являются зависимыми от местоположения предприятия, существенными являются три основных фактора: издержки на сырье и материалы, издержки на рабочую силу и транспортные издержки.

Согласно Веберу, величина транспортных затрат является зависимой от веса транспортируемых грузов а также от расстояния перевозки.

Именно транспортные издержки, по Веберу, являются основным фактором притяжения производственного предприятия к источникам сырья и месту конечного потребления.

Соответственно выделяются и три основные ориентации в размещении: транспортная, рабочая и агломерационная [5].

Таким образом, транспортный фактор выступает одним из ключевых в базовых теориях размещения производительных сил в регионе.

Само понятие *транспорт* происходит от лат. *transporto* – переношу, перемещаю, перевожу [6]. На современном этапе в условиях транзитивной экономики ряд авторов [7-9 и др.] рассматривают транспорт – как комплекс технических средств для осуществления транспортировки грузов и пассажиров, или как отрасль экономики страны, обеспечивающую бесперебойное и своевременное удовлетворение потребностей народного хозяйства и населения в перевозках. Отечественные авторы [10, с.9; 11, с.269; 12, с. 241] рассматривают *транспорт* – как одну из важнейших отраслей материального производства, которая обеспечивает производственные и непроизводственные потребности народного хозяйства и населения в перевозках.

Также транспорт определяется как – специфическая инфраструктурная отрасль экономики, осуществляющая перевозку пассажиров и грузов, но самостоятельно не производящая новой натурально-вещественной продукции [6]. Таким образом, транспорт выступает в качестве одной из базовых отраслей инфраструктуры национального хозяйства страны. От степени развития его материально-технической базы и эффективности функционирования зависит бесперебойность и эффективность работы и взаимодействия всех основных отраслей материального производства: промышленности, сельского хозяйства, строительства, а также каждого предприятия в отдельности, своевременность поставок разнообразной продукции до ее потребителя.

Исходя из вышеизложенного необходимо рассмотрение понятия «транспорт» в широком смысле, объединяющим в себя все остальные понятия данной области. Транспорт – это совокупность всех средств и действий, которые посредством коммуникаций осуществляют перемещение и транзит грузов и пассажиров из одной точки пространства в другую за определенный промежуток времени. Следовательно, транспорт региона выступает как элемент региональной общеэкономической инфраструктуры, социально-экономическая роль которого заключается в обеспечении взаимосвязи ресурсной, производственной и коммерческой подсистем региона.

В тоже время долгосрочное процветание региона зависит также от того, насколько развита в нем инфраструктура и насколько она готова к развитию нового основного производства. Чем больше развита инфраструктура, тем более гибкой является вся экономика региона, тем на более прочной основе базируется его экономическое развитие и процветание [13].

Из вышеизложенного можно сделать вывод о том, что, в условиях когда производственная структура региона меняется под влиянием внешней среды с большой скоростью, главным фактором устойчивого социально-экономического развития региона становится состояние всей инфраструктуры. Это дает основание по-новому рассматривать роль «обслуживающих» производств, как один из факторов социально-экономического развития и условие динамичного развития в будущем. Чем выше уровень развития инфраструктуры, тем быстрее и охотнее в регион приходят инвестиции, прибывает рабочая сила, ускоряется экономическое развитие, улучшается жизнь и самочувствие людей. И наоборот, чем ниже уровень развития инфраструктуры, тем медленнее или с большими издержками развивается производство, тем тяжелее жизнь людей.

В этих условиях транспорт является важнейшим фактором эффективного развития экономики в регионе, поскольку он объединяет ресурсные и производственные факторы, которые включают в себя также демографический и географический потенциал. Становление рыночных экономических отношений усиливает эту роль транспорта, так как при его непосредственном участии формируются региональные товарные рынки, обеспечивается динамичность и целостность экономического пространства. Все это, по мнению автора, обуславливает необходимость:

- обеспечения адекватности состояния транспортной системы общим направлениям социально-экономического развития как страны в целом, так и каждого из регионов в отдельности;

- опережающего развития инфраструктуры по сравнению с другими отраслями экономики, позволяющего снять транспортные ограничения, в производстве, сфере обращения и социальной сфере;

- создания рациональных региональных и межрегиональных транспортных сетей и коридоров;

- оптимизированного развития и гармоничного сочетания всех универсальных видов транспорта, обеспечивающих снижение удельных издержек.

Литература:

1. Жаліло Я. Державне управління регіональним розвитком України: монографія / за заг. ред. В. Є. Воротіна, Я. А. Жаліла. – К.: НІСД, 2010. – 288 с.
2. Wilhelm Launhardt, A. Bewley (1900). The Theory of the Trace. Lawrence Asylum Press. Access mode http://enc.tfode.com/Wilhelm_Launhardt
3. Traditional Land Use Theory. Access mode – <http://faculty.washington.edu/krumme/450/thunen.html>.
4. Вебер А. О теории размещении промышленности. Т. 1. Чистая теория размещения (1909) — („Über den Standort der Industrie. Bd. 1: Reine Theorie des Standorts“). Рус. пер. (1926), англ. пер. (1929). [Электронный ресурс] режим доступа: <http://bibliofond.ru/view.aspx?id=520180/>
5. Денисов Д. В. Методы регионального анализа. Введение в науку о регионах/ Д. В. Денисов. - М., 2005. – 131 с.
6. Терминология в логистике и на транспорте [Электронный ресурс] режим доступа: <http://dic.logistics-gr.com/>
7. Белый О.В. и др. Транспортные сети России: системный анализ, управление, перспективы: монография. - СПб.: СПбГУВК, 1999. - 146с.
8. Курбатова А.В. Экономика и организация управления транспортными потоками: монография. - Екатеринбург: УрОРАН, 2000. - 252с.
9. Персианов В.А. Глобализация экономики и транспорт // БТИ, 2001, №2, с.2-11.

10. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: Монографія / За ред. С.І. Дорогунцова. – К.: Наук. світ, 2003. – 467с.

11. Розміщення продуктивних сіл України: Підр. / За ред. проф. Є.П. Качана. – К.: ВД «Юридична книга», 2001. – 552 с.

12. Розміщення продуктивних сіл і регіональна економіка: Підр. / За ред. В.В. Ковалевського, О.Л. Михайлюка, В.Ф. Семенова. – 7-ме вид., стер. – К.: Знання, 2005. – 350 с.

13. Ільченко С. В. Техніко-економічний стан об'єктів інфраструктури підприємств транспорту південного регіону України // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті. — О., 2010. — Вип. 31. — С.46-58.

References:

1. Zhalilo J. Derzhavne upravlinnya regionalnim rozvitkom Ukrainy: monografiya / edited V.E/ Vorotina, J.A. Zhalilo. - K.: NISD, 2010. – 288.

2. Wilhelm Launhardt, A. Bewley (1900). The Theory of the Trace. Lawrence Asylum Press. Access mode http://enc.tfode.com/Wilhelm_Launhardt

3. Traditional Land Use Theory. Access mode – <http://faculty.washington.edu/krumme/450/thunen.html>.

4. Weber A. The theory of the location of industry. P. 1. The pure theory of accommodation (1909) - ("Über den Standort der Industrie. Bd. 1: Reine Theorie des Standorts"). Rus. tr. (1926), Eng. tr. (1929). Access mode <http://bibliofond.ru/view.aspx?id=520180/>.

5. Denisov D. V. Metodi regionalnogo analiza. Vvedenie v nauku o regionah / D.V. Denisov. – M., 2005. - 131 p.

6. Ilchenko S.V. Tehniko-ekonomichnyj stan obektiv infrastrukturi pidpriemstv transport pivdenного regionu Ykraini // Rozvitok metodiv upravlinnya i gospodaryuvannya na transporti. - O., 2010. - Is. 31. - P.46-58.

7. Terminologiya v logistike i na transporte - access mode: <http://dic.logistics-gr.com/>

8. Belyy O. V. and other. Transportnie seti v Rossii: systemnyj analiz, upravlenie, perspectivi: monograph. - St.P: SPbGYVK, 1999. – 146p.
9. Budrina E.V. Rinok transportnih yslyg: osobennosti formirovaniya I razvitiya: manual. 2 part. - St. P.: SPbGIEU, 2000-2001. - Part 1: 102c., Part 2: 83p.
10. Kurbatova A.V. Ekonomika i organizasiya upravleniya transportnimi potokami: monograph. - Yekaterinburg: UrORAN, 2000. – 252p.
11. Persianov V.A. Globalizasiya ekonomiki i transport // BTI, 2001, № 2, p.2-11.
12. Pashchenko U.E. Rozvitok ta rozmischennya transportno-dorojnyogo kompleksy Ukraini: Monograph / Ed. S.I. Doroguntsova. - K.: Nayk. svit, 2003. – 467p.
13. Rozmischennya productivnyh sil Ukrainy / Edited by prof. E.P. Kachan. - K.: VD "Yurydychna kniga" 2001. - 552 p.
14. Rozmischennya productivnyh sil i regionalna ekonomika / Edited by V.V. Kovalevskogo, O.L. Mikhailuk, V.F. Semenov. – 7is. – K.: Znannya, 2005. – 350 p.