

6. Фасхiev. А. А. Судьба стратегического менеджмента и риск-менеджмент / Фасхiev А. А. Менеджмент в России и за рубежом. - 2009. - N 1. - С. 33-39 : [електроний ресурс] / Режим доступу : <http://www.beintrend.ru>
7. Масляк П. О. Географія України - Промисловість України : підруч. [для 8-9 класів середньої школи] / Масляк П. О., Шищенко П. Г. – К. : Зодіак-ЕКО, 1996. – 432 с.

Мітеллаєва К.О.

УДК 332:657.01

РЕГІОНАЛЬНА ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ТА ЇЇ МІСЦЕ В СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНОМУ РОЗВИТКУ РЕГІОНУ

***Анотація.** В статті визначено місце регіональної транспортної системи в економічному та соціальному розвитку регіону. Проведено аналіз впливу окремих елементів регіональної транспортної системи на економіку регіону. Визначено вплив якості дорожньо-транспортних умов на зростання валового національного продукту та скорочення витрат бюджету.*

***Ключові слова:** транспорт, регіон, регіональна транспортна система, соціально-економічний розвиток.*

***Аннотация.** В статье определено место региональной транспортной системы в экономическом и социальном развитии региона. Проведен анализ влияния отдельных элементов региональной транспортной системы на экономику региона. Определено влияние качества дорожно-транспортных условий на увеличение валового национального продукта и сокращение затрат бюджета.*

***Ключевые слова:** транспорт, регион, региональная транспортная система, социально-экономическое развитие.*

***Summary.** The transport arrangement of the region in the contemporary management conditions has become one of the most priority spheres for manifestation of common interests and for apposition of efforts both for economic entities and executive authorities at all the levels. Therefore, the comprehensive studies of the state, lines of development and effectiveness increase of the regional transport system, as a factor of the socio-economic development of the region takes on special significance.*

Transport includes all the processes, by which society takes possession of the ambient space. The heterogeneity of habitat, the variety of its parts causes the genetic increasing of the role of transportation in society. Transport provides an uninterrupted familiarization of the space and in this sense it is the beginning, that forms a system of this familiarization, that interacts with natural and artificial systems. A great amount of scientists dedicated their works to the influence of transport on individual areas of social development and cost effectiveness. But there are still the questions of the influence of transport system on socio-economic development of individual regions, taking into account the particular features and the level of its development, that have to be examined in future.

The aim of this article is to determine the role of the transport system in socio-economic development of the region, the ground of factors, that have an influence on individual elements of transport system on the region's economy and the detection of the correlation of influence on economic and social factors.

In the article the place of regional transport system in the economic and social development of the region is determined. The analysis of the impact of individual elements of regional transport system on the region's economy is carried out. The influence of the quality of traffic conditions on the growth of gross domestic product and cut down of expenses of the budget is determined.

***Keywords:** transportation, region, regional transport system, socio-economic development.*

Постановка проблеми. Транспорт включає в себе всі процеси, за допомогою яких суспільство опанує навколишній простір. Неоднорідність середовища проживання, різноманіття станів його частин обумовлюють генетичне зростання ролі транспорту в житті суспільства. Транспорт забезпечує безперервність освоєння простору і в цьому сенсі є системоутворюючим початком такого освоєння, взаємодіючи з природними та штучними системами.

Впливу транспорту на окремі напрямки соціального розвитку та економічну ефективність присвячені роботи Ю. Задворного, О. Сугонятко, О. Пікулік, Н. Димченко, С. Трофимова. Але потребують подальшого розгляду питання впливу транспортної системи на соціально-економічний розвиток окремих регіонів з урахуванням особливостей та рівня їх розвитку. Метою даної статті є визначення ролі транспортної системи в соціально-економічному розвитку регіону, обґрунтування факторів впливу окремих елементів транспортної системи на економіку регіону та виявлення взаємозв'язку факторів економічного та соціального впливу.

Основні результати дослідження. Поєднуючи в одне ціле всі галузі народного господарства і економічні райони, єдина транспортна система як на державному, так і на територіальному рівнях створює можливість широкого суспільно - територіального розподілу і кооперації виробництва, сприяє зближенню міста і села, більш повного використання трудових ресурсів. У зв'язку з цим всі держави світу як пріоритетне завдання розвитку визначають створення та підтримку в постійному працездатному стані транспортної інфраструктури, виділяють для цих цілей великі капітальні вкладення, вважаючи їх стратегічними інвестиціями.

Економічний регіон характеризується взаємозалежними рисами – спеціалізацією і комплексним розвитком. Рациональне співвідношення зазначених функцій визначає економічну ефективність господарства. У більш широкому трактуванні регіональна транспортна система, будучи складовою

частиною народногосподарського комплексу, практично завжди виступає необхідною умовою виникнення регіону.

Головне призначення спеціалізації при необхідному задоволенні внутрішніх потреб - забезпечувати потреби інших економічних регіонів, де витрати на виробництво даного виду продукції перевищують витрати регіону – виробника. В цих умовах транспортна складова виступає як вирішальна умова в обґрунтуванні раціональності спеціалізації і формування зон споживання. Вплив транспорту на спеціалізацію регіону визначається, з одного боку, віддаленням місця, виробництва від регіонів споживання, строком і вартістю доставки. Як показує практика, тут на перший план виходить наявність і розвиненість транспортних вузлів і шляхів сполучення, а також густота мережі магістральних шляхів.

Раціональність транспортно-економічних зв'язків територіального комплексу регіону визначається базами збуту та відповідними районами споживання. Раціональні зони визначаються витратами на виробництво і перевезення. Таким чином, спеціалізація регіонів, міжрегіональні зв'язки і потреба в перевезеннях багато в чому залежать від розвитку внутрішньорегіональних зв'язків і перевезень. Комплексний розвиток продуктивних сил регіону допомагає упорядкувати можливу спеціалізацію, зробити її більш чіткою.

За великим рахунком територіально-виробничий комплекс регіону створює конкретніше умови розвитку регіональної транспортної системи. З іншого боку, рівень розвитку продуктивних сил в регіоні відповідає розвитку його транспортної системи.

Оцінка впливу регіональної транспортної системи на соціально-економічний розвиток країни може складатися з таких етапів:

- Оцінка економічного ефекту інвестиційних проектів розвитку транспортних мереж.
- Оцінка одноразових і поточних витрат на реалізацію проекту.
- Оцінка собівартості перевезень.
- Оцінка наслідків від скорочення витрат часу перебування пасажирів в дорозі і підвищення продуктивності транспортних засобів.
- Оцінка втрат від дорожньо-транспортних пригод.
- Оцінка впливу транспорту на забруднення навколишнього середовища.

Дорожнє господарство, що є складовою регіональної транспортної системи – це найважливіший елемент виробничих і соціальних процесів у регіоні. Його сталий розвиток є необхідною умовою стабілізації, структурної перебудови і поліпшення умов для бізнесу і життя населення. Без доріг високого класу неможливий розвиток економіки, прискорене освоєння і комплексний розвиток територій, поліпшення транспортних зв'язків усередині регіону та забезпечення надійних виходів в сусідні регіони і за кордон.

Ефект від управління соціально-економічними процесами на основі розвитку мережі доріг складається з:

1. Прямого ефекту, що характеризує пряму вигоду користувачів доріг від поліпшення дорожніх умов. Полягає в скороченні витрат на товари і послуги – транспортна складова, в результаті вироблені товари в регіоні стають більш конкурентоспроможними на зовнішньому ринку, а завезені товари і продукти – на внутрішньому ринку. Соціальний ефект полягає в зниженні транспортної ізоляваності і транспортної дискримінації населення, зниження витрат на переміщення.
2. Непрямого ефекту. Розвивається конкурентне середовище, зростає потреба в інноваціях, збільшується пропозиція, «падають» ціни. У цілому відбувається оздоровлення економіки за рахунок підвищення товарних, економічних зв'язків в регіоні, що призводить до підвищення її ефективності. Змінюється система розселення і розміщення виробництва, населення і виробництва можуть розташовуватися на більшій відстані від логістичних, економічних і соціальних центрів території, що призводить до більш повного використання території, а отже її капіталізації, її повнішому залученню в господарську діяльність і соціальну сферу. Розвиваються міжрегіональні зв'язки.

Слід зазначити, що сьогодні спостерігається відставання України в якості автомобільних доріг і в розвитку транспортної мережі, особливо розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Технічні стандарти автодоріг України не відповідають стандартам ЄС ні за якістю, ні за ваговими навантаженнями, тому необхідно їх приводити до міжнародних вимог [4].

Підвищення якості транспортних мереж і поліпшення дорожніх умов, зокрема, має безліч резервів економічного і соціального зростання регіону. До таких резервів відносяться скорочення часу на поїздки, зниження вартості перевезень, скорочення числа ДТП, підвищення попиту на послуги дорожнього сервісу, скорочення витрат паливно-мастильних матеріалів і багато інших. Причому резерви криються як у скороченні статей витрат бюджету, так і в збільшенні ВВП. Схема впливу підвищення якості транспортних мереж і поліпшення дорожніх умов на економіку регіону представлено на рис. 1.

Вагомий вплив на соціально-економічний розвиток регіону надає стан транспортних засобів, які здійснюють вантажні та пасажирські перевезення.

Характерною особливістю автопарку регіонів країни є значна частка транспортних засобів застарілих моделей з тривалими термінами експлуатації. Понад 10 років експлуатуються 49% легкових автомобілів, 61,9% вантажних автомобілів, 44,9% автобусів. У розпорядженні 20,3 тис. пасажирських автоперевізників знаходяться 85,7 тис. автобусів. З них – 200 машин, які експлуатуються понад 34 років, зношені повністю, вік ще 1200 автобусів складає від 25 до 33 років, 3600 машин – від 24 до 29 років, 7900 – від 19 до 24 років. Зношеність ще 16 100 автобусів у віці від 14 до 19 років можна визнати середньою. Технічний стан 19 тисяч

транспортних засобів, що експлуатуються від 8 до 13 років, частково відповідає нормам безпеки, і тільки 37,7 тис. автобусів у віці до 8 років, повністю відповідають нормам, а це лише 44% від загальної кількості машин для перевезення пасажирів.

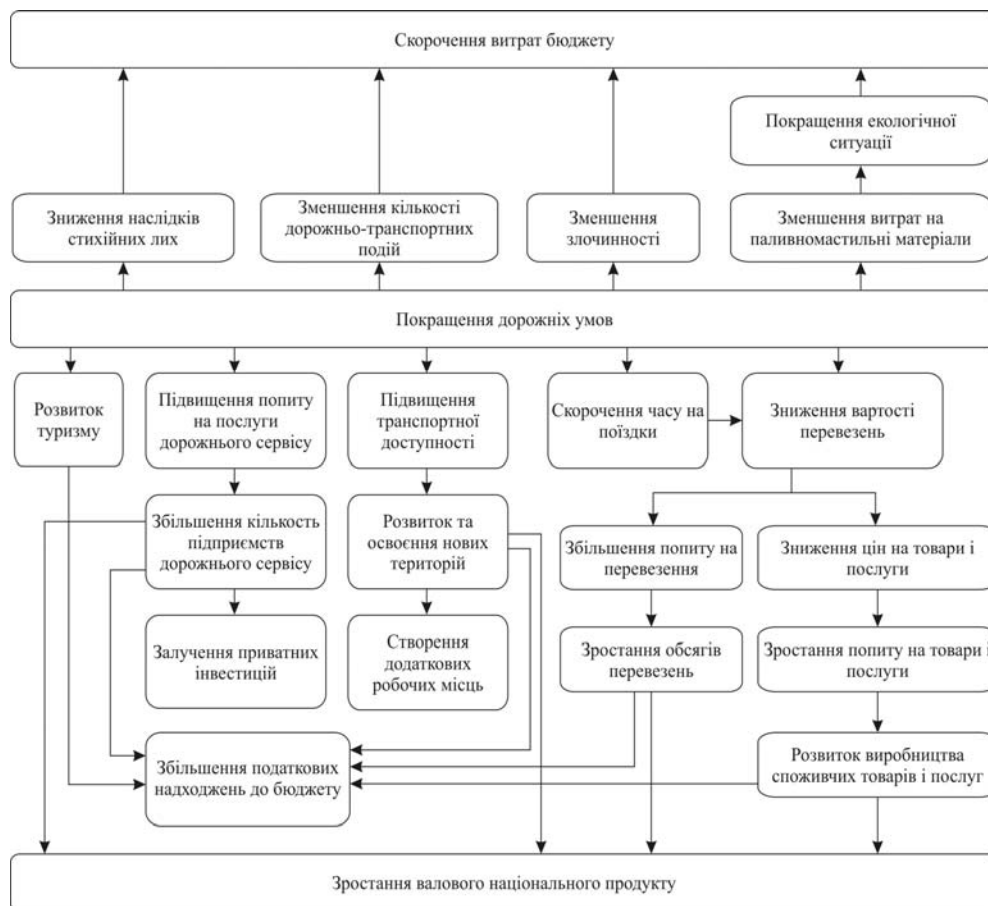


Рис. 1. Вплив підвищення якості дорожніх умов на соціально-економічний розвиток регіону.

Наслідком старіння парку транспортних засобів є висока ймовірність здійснення дорожньо-транспортних подій (ДТП), пов'язаних з технічними несправностями. Із загального числа ДТП, 13% припадає на частку транспортних засобів з незадовільним технічним станом [2].

В Україні відношення кількості загиблих у ДТП на 1 млн. автомобілів у 7 разів більше ніж ЄС і США і у 10 разів більше ніж у Японії. Кількість загиблих на 1 млрд. автомобіле-кілометрів в Україні – 97, в Німеччині – 14 (у 7 разів менша), в Швеції – 8 (у 12 разів менша). Тяжкість наслідків ДТП в Україні в 1,5 - 5 разів вища. Відносна кількість загиблих в Україні у 7 – 10 разів більша, ніж у розвинених країнах [1].

У Другій Програмі з безпеки дорожнього руху комісія ЄС вперше відмовилась від традиційного поділу профілактичних заходів на ті, що пов'язані з людиною, окремо з транспортними засобами і окремо з інфраструктурою, і ухвалила таке: жертви ДТП є результатом незадовільного функціонування всієї транспортної системи, яка включає рішення і дії людей, а також нестабільність умов інфраструктури [3].

При невжитті кардинальних заходів з підвищення безпеки на дорогах будуть стримуватися інвестиції в економіку країни та регіонів, яка не в змозі забезпечити безпеку пересування та транспортування, що є важливою частиною будь-якого бізнесу, тому що ставлення до життя і здоров'я людини є найважливішим аспектом сучасних міжнародних відносин [6].

Розвиток туризму і проблеми використання туристського потенціалу окремих регіонів України також ставлять нові завдання з розвитку транспортної мережі, що забезпечує доступ до об'єктів туристського інтересу і показу. Підвищений інтерес до природних, історичних і культурних цінностей, що виник в Європі після проведення на території України Євро-2012, ставить перед державою і окремими регіонами стратегічне завдання швидкого забезпечення туристичних маршрутів якісними транспортними сполученнями. Особлива роль при цьому відводиться автомагістралям, так як доставка туристів до місць розміщення і проведення туристських заходів здійснюється переважно автомобільним транспортом. Не розвинена транспортна інфраструктура спонукає людей до відпочинку за кордоном, зменшуючи при цьому сукупні доходи регіону і негативно позначається на зайнятості місцевого населення.

Першочерговою вимогою щодо забезпечення регіональною транспортною системою його туристичного потенціалу є надання швидкого, безпечного та економічного транспортного обслуговування. Для виконання даної вимоги необхідно раціонально розподілити види транспорту згідно до туристичних маршрутів, забезпечити їх оптимальну взаємодію, зменшити нераціональні витрати вільного часу туриста в дорозі. При цьому зростання обсягу турпотоків позначиться на збільшенні обсягу перевезення туристів різними видами

транспорт. Зростання обсягу перевезень туристів поряд з позитивними моментами, такими як збільшення доходів і прибутку транспортних підприємств, збільшення кількості робочих місць, зростання рівня заробітної плати має і негативні, пов'язані зі збільшенням навантаження на дорожньо-транспортну інфраструктуру, забруднення навколишнього середовища, що негативно позначається на здоров'ї людей [5, с. 1207].

Збільшується роль транспортної системи в розвитку зовнішньоекономічних зв'язків, реалізації геополітичного потенціалу України як транзитної держави. Враховуючи, що за географічним положенням саме через територію України проходять найкоротші напрямки транзитних вантажопотоків, а також при наявності розвинутої транспортної мережі і незамерзаючих портів, існують потенційні можливості для збільшення обсягів міжнародного транзиту вантажів [6].

Варто відзначити, що транзит дає можливість ефективно використовувати резерви національних та регіональних транспортних систем, стимулює їх розширене відтворення. Внаслідок цього неухильно розвивається транспортне машинобудування, активізується будівництво доріг, пунктів перевалки вантажів і пов'язаних з ними об'єктів, створюються нові робочі місця в регіонах.

Соціально-політична роль регіональної транспортної системи виявляється в її здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між районами, містами, територіями і цим сприяє їх об'єднанню в єдиний регіон.

Різноманітне і важливе культурне значення транспортної системи, перш за все, полягає в тому, що вона забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами й людьми, та сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну. Транспортна система забезпечує медичне обслуговування людей, полегшує фізичну працю.

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 [8].

Реалізація ролі транспортної системи в сфері національної безпеки припускає підвищення мобілізаційної готовності транспорту до роботи в особливих умовах. Стан транспортної системи обумовлює обороноздатність регіону та якість роботи транспорту в надзвичайних ситуаціях.

Висновки. Процеси регіоналізації господарства, що розгортаються на тлі посилення відкритості національної економіки, її інтеграції в міжнародний обмін, визначають значення регіонального рівня вивчення і побудови транспортних систем.

РТС відіграє важливу роль у соціально-економічному розвитку країни. Транспортна система, що знаходиться на належному рівні, забезпечує умови економічного зростання, підвищення конкурентоспроможності національної економіки і якості життя населення. Доступ до безпечних і якісних транспортних послуг визначає ефективність роботи і розвитку виробництва, бізнесу і соціальної сфери в регіоні.

Джерела та література:

1. Гутаревич Ю. Ф. Шляхи підвищення екологічної безпеки дорожніх транспортних засобів / Ю. Ф. Гутаревич, В. П. Матейчик, А. О. Копач // Вісник східноукраїнського НУ ім. В. Даля. – 2004. – № 7(77). – Ч.1. – С. 11-15.
2. Литвин Л. Л. Обґрунтування необхідності ремонту автомобільної техніки / Л. Л. Литвин, О. М. Калінін, В. Т. Климчук // Місце ремонту в експлуатаційному циклі військової автомобільної техніки. Наук.-техн. зб. – Львів : ЛВІ. – 2005. – Вип. 4. – С. 40-42.
3. Про схвалення Концепції Державної цільової програми підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2016 р. / Кабінет Міністрів України. – Офіц. вид. – 2012. – № 771.
4. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / [Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко] ; за ред. Марчіна Свенціцькі. – К. : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
5. Сугоняко Д. О. Регіональна соціально-економічна система «туризм-транспорт» / Д. О. Сугоняко // Економіка : проблеми теорії та практики. – 2010. Вип. 264. – С. 1205-1211.
6. Транспортна Стратегія України на період до 2020 року : розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р.
7. Трофимов С. Правовые аспекты обеспечения безопасности использования автомобильного транспорта / С. Трофимов // Юрист. – 2005. – № 8. – С. 14-16.
8. Яцківський Л. Ю. Транспортне забезпечення виробництва. Навчальний посібник / Л. Ю. Яцківський, Д. В. Зеркалов – К. : Арістей, 2007. – 456 с.