

УДК 332.1:656

НАУКОВІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ РЕГІОНАЛЬНОЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ**Мітеллаєва К.О.****SCIENTIFIC BASES OF FUNCTIONING OF THE REGIONAL TRANSPORT SYSTEM****Mitellaeva K.O.**

Транспортна система займає в регіональній економіці особливе функціональне місце, будучи нерозривною частиною всієї територіально-економічної системи. В статті розкрито наукові засади функціонування регіональної транспортної системи, визначено елементи та підсистеми регіональної транспортної системи, обґрунтовано її загальносистемні та економічні властивості, розкрито функції та визначено місце регіональних транспортних систем в єдиній транспортній системі країни.

Ключові слова: регіон, транспорт, єдина транспортна система, регіональна транспортна система.

Постановка проблеми. Проблеми функціонування транспортної системи, яка розглядається в якості найважливішої підсистеми господарства України чи окремого регіону, в контексті пошуку і прийняття найбільш доцільних управлінських рішень на всіх ієрархічних рівнях, є на сьогоднішній день першорядними. Це тісно пов'язане з виконуюваною транспортом роллю найважливішої інфраструктурної галузі економіки, від ефективного управління якої залежить добробут і економічне зростання усєї національної економіки. Транспорт є необхідною умовою життєдіяльності економічного комплексу і соціальної сфери.

Від того, наскільки ефективними і обґрунтованими будуть методичні підходи та стратегії управління даною інфраструктурною галуззю економіки, наскільки узгодженими і раціональними будуть політика, стратегія і тактика управління окремими регіональними транспортними системами країни, буде залежати сталий розвиток економіки в цілому, а також можливість забезпечення єдності економічного простору, вільного переміщення товарів і послуг, конкуренції та свободи економічної діяльності, забезпечення цілісності та національної безпеки, поліпшення умов і рівня життя населення.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Питанням розвитку транспортних систем присвячені праці вчених: М. Багірової, І. Білоусова, Л. Василевського, В. Галабурди, О. Горєва, Н. Каючкина, П. Крилова, О. Ложачевської, Е. Мамаєва, І. Нікольського, М. Петрова, Е. Сафронова. Але досягнення цілей економічного і соціального розвитку регіону

можливо тільки за умови підвищення ефективності регіональних транспортних систем, оптимізації роботи всіх її складових та раціонального застосування окремих її компонентів. Тому є об'єктивна необхідність вивчення закономірностей розвитку транспортних систем на рівні регіонів, тобто регіональних транспортних систем.

Мета статті – розкрити наукові засади функціонування регіональної транспортної системи, визначити елементи та підсистеми регіональної транспортної системи, обґрунтувати її загальні та економічні властивості, розкрити функції та визначити місце регіональних транспортних систем в єдиній транспортній системі країни.

Результати дослідження. Вся сукупність видів і засобів транспорту визначається транспортною наукою як єдина транспортна система (ЄТС) [1]. Єдину транспортну систему слід також розуміти як функціонально узгоджену сукупність різних видів транспорту, об'єднаних у національній соціально-економічній системі спільним виконанням вантажних і пасажирських перевезень з метою мінімізації часових, трудових, матеріальних і фінансових витрат [2, с. 178]. Інституціональну основу формування єдиної транспортної системи складають єдина нормативно-правова база, галузеві та регіональні транспортно-логістичні системи, а також уніфіковані технології та технічне оснащення зчленувань різних видів транспорту.

Поняття «транспортний комплекс» об'єднує всю сукупність виробництв і організацій невиробничої сфери, спрямованих на створення, функціонування і розвиток транспортної системи, включаючи транспортне машинобудування, капітальне будівництво, матеріально-технічне забезпечення транспорту [3]. Основи комплексної теорії транспорту, принципи взаємопов'язаного розвитку видів транспорту, елементи єдиної транспортної мережі закладені І.Г. Олександровим, В.М. Образцовим, В.В. Звонковим [4, 5]. Ці ідеї отримали подальший розвиток у вигляді концепції єдності транспортної системи, координації роботи різних видів транспорту, системної взаємодії транспорту з іншими галузями народного господарства.

ЄТС повинна розглядатися в різних аспектах єдності – економічному, технологічному, технічному, управлінському, адміністративно-правовому. Необхідна організація комплексної взаємодії транспортних систем і підсистем з метою ефективного використання сукупного транспортного ресурсу для задоволення транспортної потреби.

ЄТС структурується за географічним і політико-адміністративними ознаками, що дозволяє виділяти ЄТС країни і ЄТС регіонів [6, 7]. Наростання єдності і цілісності світу викликає необхідність формування та інтернаціональних транспортних систем – міжнародно-регіональних, континентальних і глобальної.

У сучасній науці й практиці склалися різні концепції в області вивчення регіональних транспортних систем. Це обумовлено різницею в цілях, а також об'єктах і зв'язках, що підлягають аналізу та є складовими однієї і тієї ж системи. проведений аналіз підходів до визначення категорії регіональна транспортна система дає змогу стверджувати, що у сучасному процесі розвитку суспільно-економічних відносин регіональну транспортну систему слід розглядати як економічну категорію, що відображає єдність її матеріально-речового базису та інституційних форм взаємодії господарюючих суб'єктів, населення та органів влади різних рівнів при узгодженні попиту і пропозиції транспортних послуг в рамках транспортно-територіального утворення. [8, с. 129].

Необхідність розгляду проблем розвитку транспорту в регіональному розрізі диктується кількома обставинами, зокрема (на основі [9, с.13]):

нерівномірністю розвитку і розміщення продуктивних сил, що вимагає виявлення пріоритетів вирішення проблем модернізації транспортної системи по окремих регіонах України;

відмінностями в структурі та обсягах товарообміну регіонів, пов'язаних з територіальним поділом праці, з урахуванням відмінностей у вимогах, що висуваються виробництвом до транспорту в процесі його модернізації;

необхідністю створення єдиного транспортного простору України, яке за регіонами різниться складом транспортного комплексу, конфігурацією мережі, структурою транспортно-логістичних систем.

Організація транспортної галузі має системну природу. Характеристика регіональної транспортної системи (РТС) як об'єкта дослідження передбачає її розгляд в наступних аспектах:

- 1) місце і роль РТС в загальній структурі систем транспорту;
- 2) основні системні властивості, що проявляються у процесах організації транспортних систем;
- 3) функції, які виконує регіональна транспортна систем;
- 4) аналіз генезису, сучасного стану та тенденцій її розвитку.

Регіональні транспортні системи є складними за своїм складом і структурними зв'язками системних утворень. Відповідно до положень теорії систем в структурі будь-якого об'єкта можна виділити наступні частини: елементи, компоненти і підсистеми.

Під елементом системи розуміють найпростіша неподільна її частина. Елементарний рівень системи визначається з урахуванням конкретних цілей дослідження об'єкта і не передбачає його подальшої декомпозиції. Під компонентом транспортної системи розуміються відокремлені групи елементів, однорідних за своєю природою. Підсистемою вважається відносно незалежна частина системи, володіє системними властивостями і має власну підмету. Виділення класів підсистемних об'єктів залежить від використання типових моделей системних утворень.

Враховуючи супідрядний характер регіональних транспортних систем, тобто їх належність до системного об'єкта більш високого рівня – транспортної системи України в цілому, видається доцільним дослідження їх системних властивостей, структури, умов і механізмів функціонування і інших найважливіших характеристик, проводити в контексті загальносистемного функціонування [9, с.12].

Сьогодні транспортну систему України часто представляють як сукупність різних видів транспорту, що використовуються для здійснення процесу транспортування в інтересах населення, економіки та держави, причому кожен з яких, цілком обгрунтовано розглядається як складного системного утворення – окремої галузі.

Дана модель транспортної системи являє собою результат об'єднання та взаємодії окремих видів транспорту: автомобільного, залізничного, річкового, морського, авіаційного та трубопровідного.

За аналогією з транспортною системою країни, основу регіональних транспортних систем становлять види транспорту, які експлуатуються на їх території. У цьому сенсі природні відмінності між транспортними системами різних регіонів.

Слід зазначити, що типологія транспортної системи як сукупності видів транспорту не є універсальною, тому на практиці широко використовується модель регіональної транспортної системи як учасника соціально-економічної діяльності. Дана типологія допускає утворення двох класів транспортних систем в залежності від характеру їх участі в цій діяльності: транспортна система загального користування і транспортна система незагального користування.

Транспортна система загального користування обслуговує сферу обігу та населення. До неї належать усі види транспорту, що задовольняють потреби галузей економіки і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів, які переміщують різні види продукції між виробниками і споживачами, які здійснюють загальнодоступне транспортне обслуговування населення. Транспортна система загального користування здійснює перевезення на комерційній основі (за плату) пасажирів (включаючи громадян, які користуються правом безкоштовного проїзду на громадському транспорті) або вантажів. Перевезення, що здійснюється комерційною організацією, визнається перевезенням транспортом загального користування, якщо правових актів випливає, що ця організація зобов'язана здійснювати перевезення вантажів, пасажирів і багажу за зверненням будь-якого

громадянина або юридичної особи. Більшість транспортних організацій здійснюють свою діяльність на комерційній основі для необмеженого кола осіб. Транспортна система загального користування, забезпечує зв'язку між великими містами країни і промисловими центрами, вважається магістральною, а функціонує в межах відносно невеликих територій, наприклад, міст, – місцевої.

Транспортна система незагального користування (відомчий, некомерційний транспорт) здійснює виробничі переміщення вантажів і перевезення пасажирів організацій для їх власних господарських потреб. Поняття транспортної системи незагального користування охоплює різні сфери її використання, яке здійснюється на некомерційній основі.

Як будь-яка система, РТС характеризується набором властивостей. До найважливіших властивостей регіональної транспортної системи необхідно віднести наступні (складено на основі [10, с.20]):

обмеженість – відокремлення регіональної транспортної системи від навколишнього середовища кордонами;

цілісність – неможливість отримати уявлення про будь-яку частину системи без інформації про інших складових частинах, забезпечуючи потреби у перевезеннях, РТС виступає як єдине ціле.

синергетичний ефект – ефект досягнення результату функціонування РТС, який перевищує суму результатів функціонування окремих її складових;

емерджентність – властивість цілого, яка принципово не зводиться до суми властивостей складових елементів РТС;

структурність – поведінка системи, обумовлена не стільки особливостями окремих елементів, скільки властивостями її структури;

взаємозалежність із середовищем – формування і прояв властивостей РТС у процесі взаємодії із середовищем;

ієрархічність – підпорядкованість елементів в РТС;

множинність описів – пізнання РТС через складність, що вимагає множинності її описів.

Функціонування РТС являє собою досить складний для опису процес, заснований на принципах структурної і функціональної цілісності, відносної автономності елементів і функцій, а також на принципі активності систем. РТС в процесі функціонування виступає як цілісне утворення, в якому між її структурою і функціями існують взаємозв'язок і взаємообумовленість. Функціонування системи обов'язково спирається на структурні зміни.

Слід звернути увагу на те, що функціонування РТС являє собою постійне відтворення функціонального ефекту, який зводиться до здатності робити те, що принципово не може зробити кожен її окремий елемент. Функціональний ефект базується на спорідненості й відмінності властивостей елементів, на різноманітті взаємодій між ними, їх інтегрованості. У процесі функціонування регіональної транспортної системи можна виділити декілька складових:

взаємодію РТС із середовищем. Джерелом необхідності функціонування системи може бути вплив на неї середовища або прагнення системи досягти бажаного стану, що змушує її впливати на середовище. Взаємодія системи з середовищем визначає проблемну ситуацію для системи, коли їй треба пристосуватися, підкоритися середовищі або посилено її перетворювати;

вироблення системою алгоритму, моделі взаємодії з середовищем. Цей алгоритм являє собою саме тип взаємодії; передачу зовнішньої взаємодії системи в її внутрішню структуру. Наявність цього передавального механізму, зрештою, і робить суму елементів системою;

переорганізацію внутрішньої структури системи завдяки її внутрішнім функціям. Внутрішні функції змінюють стан РТС, роблять здатною виконувати зовнішні навантаження;

узгоджене функціонування елементів РТС як цілого. Відбувається перерозподіл навантаження по елементам, узгодження їх дій;

перетворення регіональною транспортною системою навколишнього середовища і самої себе.

Мова йде про те, що будь-яке зовнішнє функціонування РТС досягається за допомогою її внутрішньої перебудови.

Поряд із загальними для всіх систем матеріального виробництва рисами, ЕТС володіє цілим рядом економічних особливостей:

1. В результаті транспортного процесу не створюється продукт виробництва в речовій формі. За характером продукції транспорт відноситься до сфери послуг.

2. Продукція транспорту споживається безпосередньо в процесі виробництва. Специфіка споживання транспортної продукції по-особливому ставить такі питання, як нагромадження та зберігання продукції, резерви провізної і пропускної здатності на транспорті. Транспорт повинен мати запаси (резерви) провізної і пропускної здатності для задоволення потреб у транспортних засобах у моменти пікових навантажень. Тому транспорт повинен випереджати розвиток інших галузей народного господарства, що необхідно враховувати в практичній діяльності і планах розвитку економіки регіонів.

3. Вартість переміщення товарів додається до вартості їх виробництва. З одного боку, транспортні витрати – необхідні витрати для продовження процесу виробництва в сфері обігу, а з іншого – є непродуктивними з позицій суспільства: чим менше їх величина, тим більше коштів може бути направлено для збільшення виробництва реальних споживних вартостей. Двоїтий характер транспортних витрат породжує певні суперечності між інтересами окремих транспортних підприємств, і об'єктивними інтересами регіональної економіки. Перші готові здійснювати будь-які перевезення, лише б вони приносили прибуток, а інтереси економіки диктують розвиток тільки тих перевезень, які найбільш вигідні для процесу соціально-економічного розвитку регіону.

4. Процеси виробництва та споживання продукції РТС збігаються в просторі і в часі. Транспортні

підприємства стягують плату за перевезення пасажирів, а часто і за перевезення вантажів, ще до початку її здійснення. На ряді видів транспорту (залізничний, річковий, повітряний та ін.) плату за перевезення стягує підприємство, розташоване в пункті відправлення вантажів і пасажирів, за весь шлях їх прямування. А в перевезеннях беруть участь кілька підприємств даного виду транспорту або навіть декількох видів транспорту. Це породжує особливості в організації взаєморозрахунків на транспорті (виникає проблема перерозподілу виручки між учасниками перевізного процесу).

5. РТС, будучи самостійною галуззю матеріального виробництва, в той же час відіграє особливу роль у соціально - політичному і культурному житті суспільства.

6. РТС передбачає розподіл сфер інтересів і відповідальності між державою, як власником більшої частини об'єктів транспортної інфраструктури, і підприємствами та приватними особами, як її користувачами. Це призводить до того, що об'єктами державного управління є не самі перевезення, а об'єкти транспортної інфраструктури, керуючи якими держава може впливати (опосередковано) на суб'єкти економічної діяльності (підприємства) і на мешканців регіону, забезпечуючи їм комфортні умови переміщення по території [11, с. 38].

Сукупність процесів і властивостей РТС дає можливість говорити про систему їх функцій. Найважливішими з них є [на основі 9, 12, 13] :

1. Організаційна. Розгляд і використання концепції РТС є обов'язковою, але недостатньою умовою організації всіх соціально-економічних процесів, що мають територіальну вираженість. При цьому РТС є не тільки обслуговуючим ланкою зовнішніх процесів, скільки забезпечує територіальну єдність регіонів усіх типів.

2. Акумуляуюча. Виникнення і розвиток РТС веде до акумуляції вантажо - і товаропотоків, речовини та енергії для їх переміщення в рамках вузького певного набору мереж, вузлів та інших компонентів РТС.

3. Інтегруюча. Виникнення і розвиток територіальних соціально-економічних систем базується на використанні загальнодоступних комунікацій і територіальних ефектів елементів РТС різного рівня всіма учасниками транспортного процесу, незалежно від їх масштабу, відомчої приналежності.

4. Диференціююча. Завдяки просторово-часовій динаміці РТС, збільшується контрастність умов життєдіяльності і господарювання на території. Чим більше виявлено число РТС різних видів в межах однієї і тієї ж території, тим складніше процеси, що відбуваються на ній.

5. Управлінська. Розвиток РТС в цілому і окремих її компонентів призводить до незворотних процесів, керуючи регіональним розвитком, його ефективністю, сприяє зміні капіталізації території. В цілому, головною функцією РТС є підтримання балансу і забезпечення потенціалу сталого територіального розвитку.

6. Морфологічна. Зміна параметрів РТС веде до зміни зовнішніх форм територіальних об'єктів: економічно освоєної території, площ населених пунктів, сільськогосподарських угідь.

7. Перерозподільна. Виявлені і приховані властивості РТС дозволяють говорити про передумови перерозподілу в майбутньому центрів промисловості і розселення. Процес стиснення економічного простору проявляється у слабо освоєних регіонах, що мають різкі відмінності якості транспортно-комунікаційного середовища в межах одного і того ж регіону.

8. Транзитна функція полягає в можливості здійснення транзиту зовнішніх пасажиропотоків і вантажопотоків, незалежно від внутрішньої територіальної організації елементів регіональної системи.

Для розкриття структури управління розвитком регіональної транспортної системою необхідно проаналізувати функції, що забезпечують можливість виконання відповідних перетворень. Можна виділити два типи перетворень: матеріальні та інформаційні. В інформаційний тип перетворень входять управлінське та інтелектуальне забезпечення. Метою інтелектуального забезпечення є отримання нових знань або упорядкування наявних для ефективного функціонування регіональної транспортної системи. Метою управлінських перетворень є вироблення рішень і вплив, що забезпечує ефективний і цілеспрямований розвиток регіональної транспортної системи. Ступінь диференціації і інтеграції цих функцій визначається, в першу чергу, економічним та соціальним розвитком регіону.

Висновки. До основних завдань регіональної транспортної системи відноситься задоволення потреби економіки регіону в перевезенні вантажів і забезпечення мобільності. Тому регіональну транспортну систему слід розглядати з точки зору системного підходу, який би дав можливість ефективного балансування між потребами суспільства та економічними потребами, які часто йдуть врозріз один одному.

Сучасна економіка вимагає від транспорту не просто виконання переміщення вантажів і пасажирів, а глибокої інтеграції у виробничі, постачальницькі та збутові процеси. Для відповідності цим вимогам регіональні транспортні системи стають все більш складними, використовують такі інноваційні рішення, як космічні системи спостереження і зв'язку, адаптивні методи управління транспортною системою у режимі реального часу, інтегровані системи доставки з використанням декількох видів транспорту і т. п. Сучасне суспільство вимагає від регіональних транспортних систем не тільки забезпечення мобільності вантажів і пасажирів, але й належного рівня доступності транспортних послуг. Підвищення рівня доступності в фізичному аспекті пов'язане з удосконаленням транспортних мереж, в економічному аспекті – з підвищенням ефективності функціонування регіональних транспортних систем та їх орієнтацією на соціальні показники розвитку суспільства.

Література

1. Единая транспортная система; под ред. В. Г. Галабурды. – М.: Транспорт, 1996. – 295 с.
2. Солодкий А. И. Организационно-экономические основы формирования дорожной сети в контексте регионального развития / А.И. Солодкий // Проблемы современной экономики. – 2007. – №4 (24).
3. Резер С.М. Управление транспортным комплексом / С.М. Резер. – М.: Наука, 1988. – 328 с.
4. Образцов В.Н. К вопросу комплексной теории транспорта / В.Н. Образцов // Известия АН СССР. Отделение технических наук, 1945. – № 10 – 11.
5. Звонков В.В. Теоретические основы эксплуатации транспорта (во взаимосвязи основных его видов). В 10 частях / В.В. Звонков. – Л.: Изд. АН СССР, 1949.
6. Леонтьев Р.Г. Формирование единой региональной транспортной системы / Р.Г. Леонтьев. – М.: Наука, 1987. – 278 с.
7. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах / В.Н. Бугроменко. – М.: Наука, 1980. – 112 с.
8. Мітеллаєва К.О. Теоретичні підходи до визначення категорії «регіональна транспортна система» / К.О. Мітеллаєва // Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки. – 2013. – №2. – Т.2 (198). – С. 125–129.
9. Ларин О.Н. Транспортная система Челябинской области: уч. Пособие / О.Н. Ларин. – Челябинск, Издательский центр ЮУрГУ, 2009 – 124 с.
10. Горев А.Э. Основы теории транспортных систем: учеб. пособие / А.Э. Горев. – СПб.: СПбГАСУ, 2010. – 214 с.
11. Бутов В.И. Основы региональной экономики: Учеб. пособие / В.И. Бутов, В.Г. Игнатов, Н.П. Кетова. – М.: Книжный дом "Университет", Ростов-на-Дону: Издательский центр "МарТ", 2000. – 448 с.
12. Крылов М. П. Региональная транспортная система Казахстана: социальный аспект развития / М.П. Крылов // Известия Русского географического общества. 2007. – Т. 139 – №1. – С. 62-67.
13. Яковлева, С. И. Территориальные функции, роль и дисфункции инфраструктуры / С. И. Яковлева // Вестн. Твер. гос. ун-та. Сер. География и геоэкология. – Вып. 1. – 2004.

References

1. Edinaya transportnaya sistema; pod red. V. G. Galaburdyi. – M.: Transport, 1996. – 295 s.
2. Solodkiy A. I. Organizatsionno-ekonomicheskie osnovy formirovaniya dorozhnoy seti v kontekste regionalnogo razvitiya / A.I. Solodkiy // Problemyi sovremennoy ekonomiki. – 2007. – #4 (24).
3. Rezer S.M. Upravlenie transportnyim kompleksom / S.M. Rezer. – M.: Nauka, 1988. – 328 s.
4. Obratsov V.N. K voprosu kompleksnoy teorii transporta / V.N. Obratsov // Izvestiya AN SSSR. Otdelenie tekhnicheskikh nauk, 1945. – # 10 – 11.
5. Zvonkov V.V. Teoreticheskie osnovy ekspluatatsii transporta (vo vzaimosvyazi osnovnykh ego vidov). V 10 chastyah / V.V. Zvonkov. – L.: Izd. AN SSSR, 1949.
6. Leontev R.G. Formirovanie edinoi regionalnoi transportnoi sistemy / R.G. Leontev. – M.: Nauka, 1987. – 278 s.
7. Bugromenko V.N. Transport v territorialnykh sistemah / V.N. Bugromenko. – M.: Nauka, 1980. – 112 s.
8. Mitellaeva K.O. Teoretichni pldhodi do viznachennya kategoriyi «regionalna transportna sistema» /

K.O. Mitellaeva // Visnik Hmelnitskogo natsionalnogo univertsetu. Ekonomichni nauki. – 2013. – #2. – T.2 (198). – S. 125–129.

9. Larin O.N. Transportnaya sistema Chelyabinskoy oblasti: uch. Posobie / O.N. Larin. – Chelyabinsk, Izdatelskiy tsentr YuUrGU, 2009 – 124 s.

10. Gorev A.E. Osnovyi teorii transportnykh sistem: ucheb. posobie / A.E. Gorev. – SPb.: SPbGASU, 2010.–214 s.

11. Butov V.I. Osnovyi regionalnoy ekonomiki: Ucheb. posobie / V.I. Butov, V.G. Ignatov, N.P. Ketova. – M.: Knizhnyi dom "Universitet", Rostov-na-Donu: Izdatelskiy tsentr "MarT", 2000. – 448 s.

12. Kryilov M. P. Regionalnaya transportnaya sistema Kazahstana: sotsialnyi aspekt razvitiya / M.P. Kryilov // Izvestiya Russkogo geograficheskogo obschestva. 2007. – T. 139 – #1. – S. 62-67.

13. Yakovleva, S. I. Territorialnyye funktsii, rol i disfunktsii infrastruktury / S. I. Yakovleva // Vestn. Tver. gos. un-ta. Ser. Geografiya i geoekologiya. – Vyip. 1. – 2004.

Мителлаєва К.А. Научные основы функционирования региональной транспортной системы.

Транспортная система занимает в региональной экономике особое функциональное место, являясь неразрывной частью всей территориально-экономической системы. В статье раскрыты научные основы функционирования региональной транспортной системы, определены элементы и подсистемы региональной транспортной системы, обоснованы ее общесистемные и экономические свойства, раскрыты функции и определено место региональной транспортной системы в единой транспортной системе страны.

Ключевые слова: регион, региональная транспортная система, концепция развития, стратегия развития.

Mitellaeva K.O. Scientific bases of functioning of the regional transport system.

Transport system takes in the regional economy with special functional place, being an inseparable part of the whole territorial-economic system. The article reveals the scientific bases of functioning of the regional transport system, defined elements and subsystems of the regional transport system, justified its General and economic properties, disclosed functions and the place of the regional transport systems in the unified transport system of the country. The main objectives of the regional transport system is satisfaction of needs of region economy in the transport of goods and mobility. Therefore, the regional transportation system should be regarded from the point of view of system approach, which would give an opportunity to effectively balancing between the needs of society and economic needs, which often go against each other.

Keywords: region, transport, the regional transportation system, United transport system.

Мителлаєва Ксенія Олександрівна, асистент кафедри «Облік і аудит» Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля. Xenya_Mitellaeva@mail.ru

Рецензент: Третяк В.В., доктор економічних наук, професор кафедри «Міжнародна економіка» Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля

Стаття подана 03.12.2013