

УДК 332.14:338.47

ВПЛИВ РОЗВИТКУ СЕГМЕНТІВ ТРАНСПОРТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ НА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ РЕГІОНУ

Козлов В.С., ст. викладач (ДІЗТ)

У статті аналізується актуальна проблема сучасної економічної теорії – формування конкурентоспроможності регіонів. Визначені основні передумови і фактори підвищення конкурентоспроможності регіональної економіки.

Ключові слова: конкурентоспроможність, регіон, конкурентна перевага, інфраструктура, оцінювання, інвестиційна привабливість, транспортно-економічні зв'язки, транспортний потенціал регіону, реальні сегменти, незамінні сегменти, замінні сегменти, потенційні сегменти.

Постановка проблеми. Формування конкурентоспроможності економіки регіону неможливо без розвитку транспортного потенціалу, який є визначальним чинником у цьому процесі.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема підвищення конкурентоспроможності економіки регіонів досліджується в працях вітчизняних та зарубіжних економістів Ю.М. Кривуц, В.С. Філонич, Т.О. Праченко, О.О. Носирев, С.О. Юрченко та інші [1, 2, 3].

Аналіз робіт сучасних українських та закордонних вчених у даній сфері дає можливість стверджувати, що вплив транспортного потенціалу на конкурентоспроможність економіки регіонів є недостатньо дослідженою. В цілому дослідженням проблем розвитку потенціалу транспортної галузі займалися відомі вітчизняні та зарубіжні вчені О.О. Бакаєв, С.І. Пирожков, В.Л. Ревенко, О.В. Фінагіна, та інші [4, 5].

Мета статті. Дослідження та аналіз теоретичних засад, практичних та статистичних матеріалів для розробки рекомендацій по підвищенню конкурентоспроможності економіки регіонів.

Основний матеріал. Конкурентоспроможність регіонів розглядаємо як потенційні можливості вести конкуренцію, а конкурентну перевагу - як наявність певних вищих характеристик регіону в порівнянні з іншими. Конкурентоспроможність регіонів характеризується міжрегіональними відмінностями за рівнем інноваційного розвитку, надходженнями прямих іноземних інвестицій, розвитком малого та середнього підприємництва, розвитком інфраструктури, наявністю кваліфікованих кадрів, рівнем продуктивності праці та зайнятості.

Надходження капіталу до того чи іншого регіону визначається його конкурентними можливостями і перспективами їх нарощування. Підприємницький капітал спрямовується в ті

регіони і сфери діяльності, де можна розмістити конкурентоспроможні виробництва та організувати прибутковий бізнес. Регіони значно відрізняються можливостями в залученні інвестицій. Так, іноземні інвестори надають перевагу регіонам урбанізованим, з розвинутою інфраструктурою, з наявністю кваліфікованих трудових ресурсів [1].

Наявний дефіцит державного бюджету позбавляє Уряд як головного власника величезних обсягів основних фондів транспортної системи можливості реально фінансувати державні програми відбудови водних артерій та наземних шляхів сполучення до рівня технологічно безпечного стану й розвитку транспорту в мінімально необхідних вимогах і умовах. Виходом із такого становища є прискорене відтворення національної транспортної мережі, яка має стати фрагментом європейської мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять у тому числі й територією України [2].

Основне значення виробничого потенціалу полягає у створенні нових потужностей, а його елементи повинні цілеспрямовано адаптуватися до вимог сучасного ринку та нарощувати темпи конкурентоспроможності.

Усі сегменти загального потенціалу незалежно від кількості аналізованих та складності структурування регіонального економічного потенціалу з'єднує транспортний.

Транспорт є одним з основних інструментів нормального функціонування регіону. Його роль і вплив на економіку неможна перебільшити. Взаємозв'язок економічного зростання і транспортного потенціалу регіону наведено на рис.1.

Транспортний потенціал регіону - це комплексне функціонування транспортної системи зі здатністю нарощування можливостей, що стимулює розвиток регіонального господарського комплексу [3].

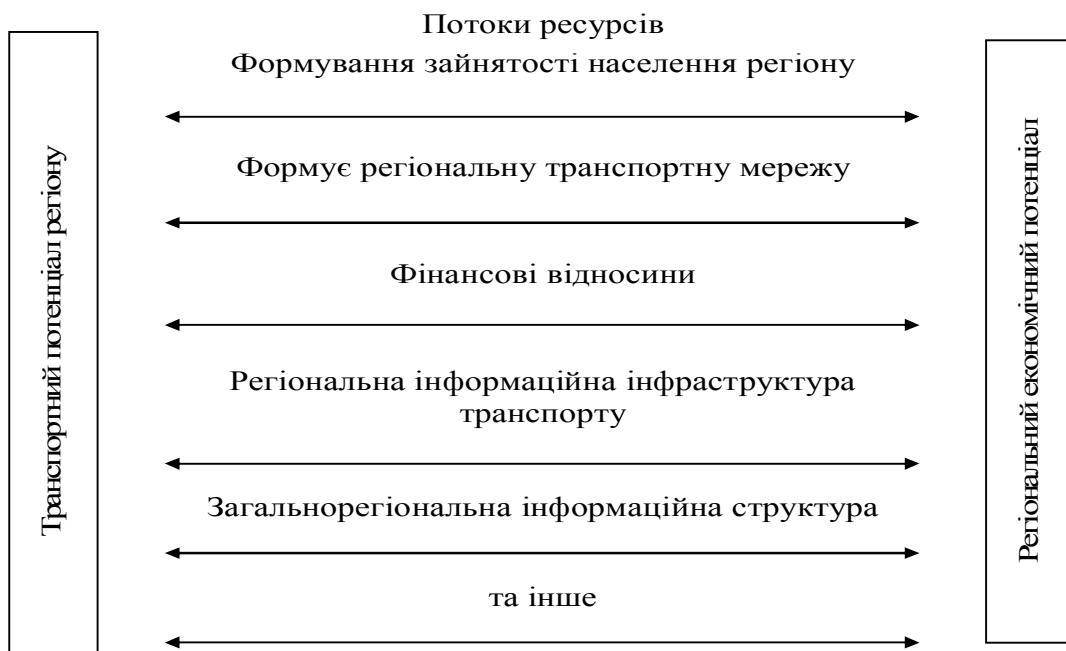


Рисунок 1 - Ресурсна взаємодія транспортного і регіонального економічного потенціалів регіону

Розглянемо транспортні потенціали двох регіонів на сході і заході України.

Донецький регіон розташовано на південному сході України в межах Донецького кряжа, Приазовської височини та частково Придніпровської низовини. Наявність в Донецькому регіоні власних паливно-енергетичних і мінерально-сировинних ресурсів, близькість залізрудних родовищ Криворізького басейну, вихід до моря, сприяли формуванню великого промислового комплексу з високою концентрацією галузей важкої промисловості, створенню досить розвинутої виробничої, наукової і соціальної інфраструктури, високого ступеня урбанізації. Регіон виробляє п'яту частину загальнодержавного обсягу промислової продукції, посідає перші та провідні місця в Україні з виробництва цілого ряду основних видів промислової продукції, з обсягу експорту. Населення Донецького регіону складає 4414243 осіб (на 1 серпня 2011р.).

Залізничний транспорт. Донецька залізниця - є складовою частиною залізничного транспорту України. На півдні Донецька залізниця має вихід до Азовського моря через Маріупольський морський торговельний порт, а також вихід до найбільшого промислового центру України - Маріуполю. Довжина Донецької залізниці становить 13% загальної довжини залізничної мережі України. У той же час на її частину припадає 47% навантаження і 36% розвантаження від усіх залізниць України. Залізниця розташована

на площі 57000 км². Донецька залізниця - основний вид транспорту, що обслуговує пасажирів і велику кількість різних промислових об'єктів: вугільні шахти, металургійні, коксохімічні й трубні заводи, машинобудівні та верстатобудівні заводи, підприємства хімічної, легкої, харчової та інших галузей промисловості.

Автомобільний транспорт. З Донецького регіону проходить Європейський маршрут - частина єдиної європейської транспортної системи, автомобільна дорога класу А, та інші міжнародні та національні автодороги.

Авіаційний транспорт. Аеропорт приймає повітряний флот найбільших авіакомпаній (Австрійські Авіалінії, Донбасаеро, Люфтганза, Турецькі Авіалінії, UTair). Компанія "Донбасаеро" - одне з найбільших авіапідприємств України, базується в Донецьку.

Морський транспорт. Найбільшим портом Східної України та на Азовському морі є морський порт, розташований в місті Маріуполі ВАТ Маріупольський морський державний торговельний порт. Здійснює перевезення морем вугілля, металу, продукції машинобудування, руди, зерна з Донецької, Луганської, Харківської та сусідніх областей України, Росії. Довжина причальної лінії — 3,2 км.

У регіоні існують п'ять сегментів транспортного потенціалу, які реально існують і мають дуже стабільні тенденції до постійного розвитку, вони замінні один-одному (рис.2).

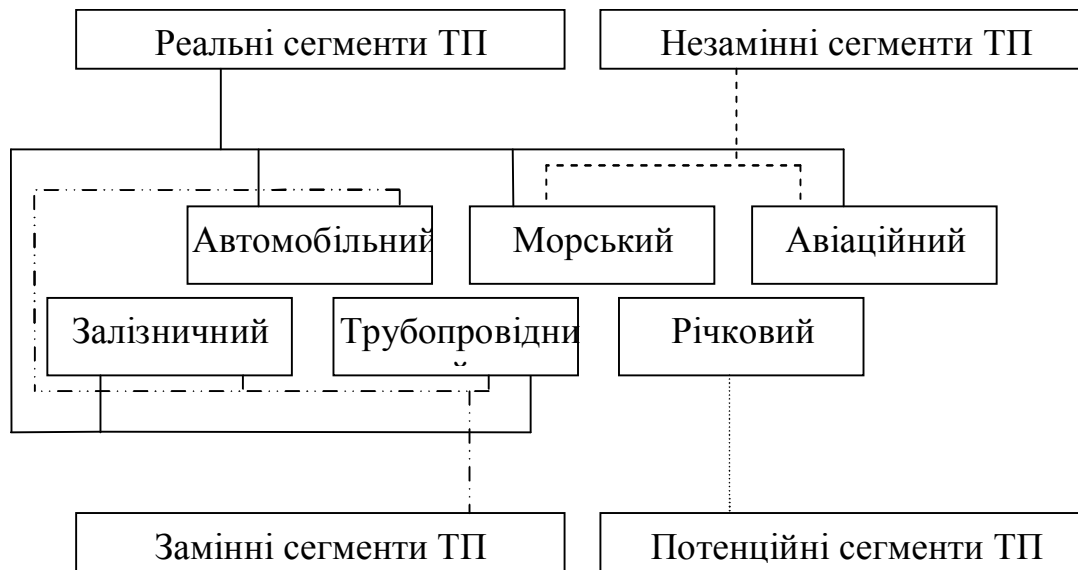


Рисунок 2 - Транспортний потенціал Донецького регіону

Автомобільний, морський, авіаційний, залізничний та трубопровідний транспорти, є реальними сегментами транспортного потенціалу Донецького регіону, тобто вони існують і мають всі передумови для подальшого розвитку. Одне й теж саме навантаження можуть перевести залізничний і автомобільний транспорт, різниця лише у часі пересування та вартості, це позначено на рисунку 2 як «замінні сегменти». Умовне позначення «незамінні сегменти транспортного потенціалу», тому що вони по перше тільки між собою можуть взаємозамінятися, і по-друге тільки від станції відправлення, що не зовсім зручно у пересуванні.

Потенційний сегмент транспортного потенціалу Донецького регіону вважається річковий. Наявність розвиненого річкового транспорту для регіону дуже важливе. Подальший розвиток цього сегмента буде приносити додатковий дохід у регіон.

Морський і авіаційний сегменти транспортного потенціалу Донецького регіону дуже важливі. По перше, вони грають важливу роль у пересуванні вантажу і пасажирів на відстані які не зможуть подолати інші транспортні засоби, й по-друге, вони можуть взаємозамінятися тільки один з одним, і лише з точки відправки, так як по самому маршруту не здається можливим, або дуже складним перевантаження вантажу з літака на потяг.

Підтримування окремої транспортної галузі та нарощування темпів на шляху консолідації між ними, являє собою пріоритетну задачу регіонального господарського комплексу [3].

Другий аналізує мій регіон на заході, Львівський. Регіон розташовано на крайньому заході країни. Позитивним у географічному

положенні є те, що по його території пролягають міжнародні комунікації, які з'єднують Україну з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією. Корисні копалини: родовища нафти і газу, поклади вугілля, великі запаси глини, піску, гіпсу, вапняку, пісковиків, піщано-гравійних сумішей. Населення Львівського регіону складає 2541146 осіб (на 1.08.2011р.).

Залізничний транспорт. Львівська залізниця — державне територіально-галузеве підприємство, підпорядковане Укрзалізниці. Львів є важливим залізничним вузлом, через який відбувається сполучення західних областей України (Чернівецької, Івано-Франківської та Закарпатської) з іншою частиною держави. Через Львів також проходить значна частина залізничних шляхів, що з'єднують Україну з Європою. Експлуатаційна довжина залізниць — 4521 км. найбільший транспортний вузол Західної України, через який проходять ряд національних автострад європейського значення, важливі залізничні шляхи.

Авіаційний транспорт. Пасажирські повітряні перевезення у Львові здійснюються через міжнародний аеропорт «Львів», який знаходиться в межах міста. Сьогодні повітряні рейси зі Львова прямують до міст України, Росії, Польщі, Італії, Ізраїлю, Німеччини, Іспанії та Туреччини. Розміри злітно-посадкової смуги — 2510 на 45 метрів. До чемпіонату Євро-2012 планується реконструкція злітно-посадкової смуги та будівництво нового терміналу.

У Львівському регіоні існують чотири сегменти транспортного потенціалу, які реально існують і мають стабільні тенденції до постійного розвитку, вони можуть бути замінні один-одному (рис.3).

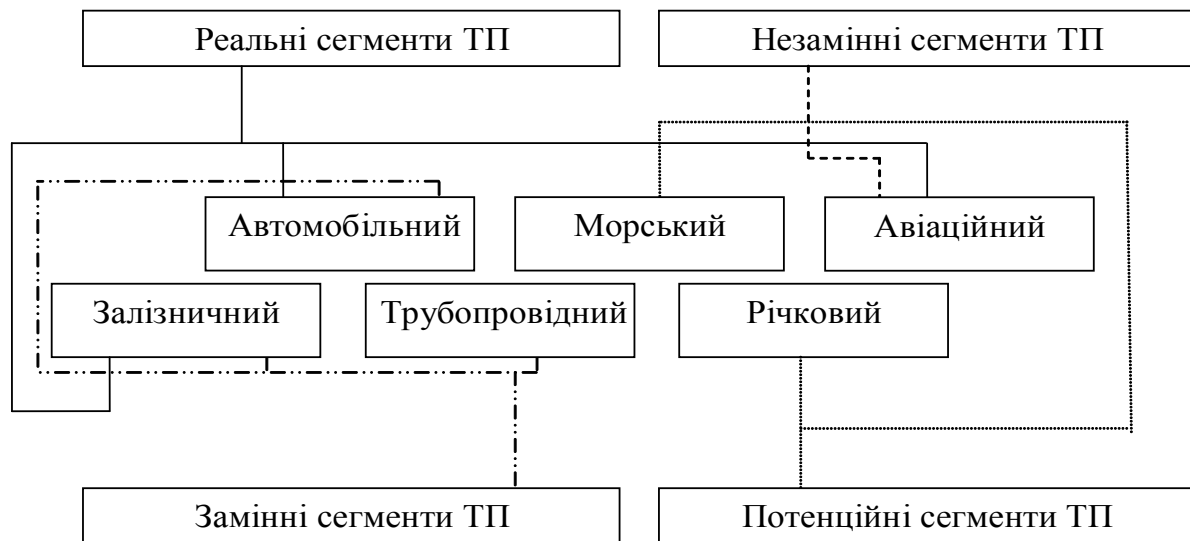


Рисунок 3 - Транспортний потенціал Львівського регіону

Автомобільний, авіаційний, залізничний та трубопровідний транспорти, є реальними сегментами транспортного потенціалу Львівського регіону, тобто вони існують і мають всі передумови для подальшого розвитку. Залізничний або автомобільний транспорт можуть бути задіяними для пересування на одній ділянці одного й того ж самого вантажу, різниця лише у часі пересування та вартості, це позначено на рисунку 3 як «замінні сегменти». Незамінний сегмент транспортного потенціалу вважається авіаційний, тому що він не має аналогів.

Потенційні сегменти Львівського регіону вважаються річковий та морський. Важливим сегментом транспортного потенціалу регіону вважається річковий, це зв'язано з геологічним розташуванням цього регіону. На території регіону протікають ріки Дністер, Стрий, Опір, Західний Буг, Бистриця, Вишня.

За станом водних ресурсів Львівщина знаходиться у не найгіршому стані в порівнянні з іншими областями України. Але, як допоміжний, в подальшому його розвиток не принесе додаткові фінансові впливи для розвитку регіону, так як весь потенціал фінансових вкладень було направлено на розвиток лише двох сегментів: автомобільного та залізничного.

Авіаційний сегмент транспортного потенціалу Львівського регіону дуже важливий. Він грає важливу роль у пересуванні вантажу і пасажирів на відстані які не в змозі подолати інші транспортні засоби.

При оцінюванні конкурентних позицій регіонів враховується рівень економічного

розвитку суб'єктів регіональної економіки. Експертна оцінка може засновуватися на 10-бальній системі. Досягти 10-бальної оцінки практично нереально, але розрив може бути зменшений за рахунок удосконалення конкурентних позицій завдяки докорінній структурній переорієнтації економіки регіонів, поліпшенню транспортної системи, зниженню екологічної, енергетичної та соціальної напруженості, фінансовому оздоровленню міжвиробничих зв'язків, а також формуванню ринкової та виробничої інфраструктури, створенню відповідного науково-інформаційного середовища [4].

Найбільш привабливими регіонами для інвестування відповідно до результатів розрахунків, представлених у таблиці 1, є Донецька, Дніпропетровська, Луганська, Харківська й Запорізька області, що перебувають на найменшій відстані від створеного еталона інвестиційної привабливості [4].

Для оцінювання та аналізу конкурентних позицій регіонів як суб'єктів держави доцільно виходити з таких критеріїв:

1) кожна конкурентна позиція має сприяти підвищенню привабливості регіону для формування системи регіональних ринків;

2) усі конкурентні позиції пов'язані між собою і взаємодіють. Це створює економічну зацікавленість суб'єктів ринку в розвитку конкурентного середовища на території тих регіонів, у яких найбільш надійні та стійкі конкурентні позиції;

Рейтинг інвестиційної привабливості регіонів

Найменування областей (регіонів)	Значення показника	Ранжируване значення
АР Крим	0,3561	10
Вінницька	0,2875	16
Волинська	0,2996	14
Дніпропетровська	0,5559	2
Донецька	0,6949	1
Житомирська	0,2723	21
Закарпатська	0,3117	12
Запорізька	0,4247	5
Івано-Франківська	0,2914	15
Київська	0,3870	7
Кіровоградська	0,2777	19
Луганська	0,4499	3
Львівська	0,3871	6
Миколаївська	0,3252	11
Одеська	0,3704	8
Полтавська	0,3578	9
Ровенська	0,2617	22
Сумська	0,2554	23
Тернопільська	0,2436	25
Харківська	0,4411	4
Херсонська	0,3042	13
Хмельницька	0,2757	20
Черкаська	0,2815	17
Чернівецька	0,2451	18
Чернігівська	0,2780	24

3) конкурентні позиції регіону динамічні та змінюються під впливом активної структурної політики; посиленого оновлення виробничого, науково-технічного і ресурсного потенціалу; розвитку виробничої та ринкової інфраструктури; здійснення активної інвестиційної та зовнішньоекономічної діяльності;

4) конкурентні позиції в кожному регіоні розвивалися неоднаково під впливом багаторічної політики регіонального розвитку відповідно до централізовано-розподільчої системи ведення господарства. У результаті вони не адекватні вимогам розвинутої ринкової економіки, і кожній позиції притаманний свій рівень зрілості та активності.

До найважливіших складових оцінки конкурентних позицій відносяться:

1. Зручне географічне положення і висока транспортна освоєність території регіону, близькість економічно розвинених територій, здатних формувати ринковий простір, наявність зручних транспортно-економічних зв'язків з зарубіжними країнами [5].

2. Наявність природних ресурсів. Важливе значення має рівень науково-проектної

обґрунтованості й підготовки проектів, що пов'язані з формуванням господарських полігонів, спрямованих на промислове і сільськогосподарське використання природних ресурсів.

3. Наявність у регіоні розвинутого науково-технічного потенціалу, науково-інформаційного середовища. Під впливом науково-технічного прогресу зменшується питома вага живої праці, з'являються нові виробництва та галузі, послаблюється вплив ряду екстремальних чинників, посилюється комплексність використання природних ресурсів.

Висновки. На сьогоднішній день Донецький регіон займає перше місце у рейтингу інвестиційної привабливості регіонів. Він вважається конкурентоспроможним не лише завдяки наявності корисних копалин, але й за рахунок розвитку транспортної мережі в більшості сегментів транспортного потенціалу, які розвиваються і тим самим укріплюють і нарощують темпи в розвитку економічного потенціалу регіону.

Львівський регіон займає шосте місце у рейтингу інвестиційної привабливості регіонів. Має дуже розгалужені економічні зв'язки з усіма

регіонами України, великими економічними районами, із зарубіжними країнами, але транспортна інфраструктура регіону слабка і недосконала.

Відтворення національного продукту відбувається за рахунок активного використання національної та регіональних транспортних мереж, що мають характеристики: географічного розташування; земельної ділянки; технічні та експлуатаційні описи магістральних та промислових мереж та інше.

Значення взаємозв'язку складових транспортного потенціалу в межах однієї території, інфраструктури, шляхом дублювання та підтримки функціонуючих мереж, певною мірою дуже велике.

Вплив транспортного потенціалу на конкурентоспроможність регіону дуже вагомо. В залежності від напрямку розвитку самого регіону, при виборі сегмента його бізнесу для залучення інвестицій, істотно впливає його конкурентоспроможність. Транспортний потенціал завжди задіяний у діяльності регіону, у всіх його видах. Таким чином, розвиток його сегментів дасть можливість для подальшого якісного розвитку самого регіону.

Таким чином позитивна динаміка та наявність прогресивних змін у якісних характеристиках транспортного потенціалу регіону, забезпечує розвиток економічного потенціалу, а тим самим і його конкурентоспроможність на ряду з іншими регіонами.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1.Кривуц Ю.М. Інвестиційна привабливість України: переваги й недоліки.: / Ю.М. Кривуц, Д.А. Трушкіна // Вісник МСУ. Серія "Економічні науки". - т.VII. - №1. - 2004. - С.29-31.

2.Бакаєв О.О., Пирожков С.І., Ревенко В.Л. Міжнародні транспортні коридори – пріоритет української економічної перспективи // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Україна в ХХІ столітті: концепції та моделі економічного розвитку: Випуск ХХІІІ: Матеріали доповідей V Міжнародного конгресу українських економістів, м. Львів, 22-26 травня 2000 р. / НАН України. Інститут регіональних досліджень; Редкол.: відповідальний редактор академік НАН України М.І. Долішній – Львів, 2001. – С. 495-514.

3.Фінагіна О.В., Козлов В.С. Складові транспортного потенціалу регіону. / Фінагіна О.В., Козлов В.С.// Збір.наук.праць Донецької держ.ун-ту управління: Науковий журнал «Менеджер». Вісник Дон.держ.ун-ту управ.– № 4 (54) Донецьк: Вид-во ДонДУУ, 2010. – с. 174-179.

4.В.С. Філонич, Т.О. Праченко, О.О. Носирев. Фактори та передумови формування конкурентоспроможності регіонів. / В.С. Філонич, Т.О. Праченко, О.О. Носирев // Вісник Міжнародного слов'янського університету. Український науково-теоретичний журнал. Серія „Економічні науки”. Том XI, №1, Харків. 2008.

5.Юрченко, С.О. Тенденції розвитку інвестиційної діяльності в Україні [Текст]: / С.О. Юрченко, А.Е. Юрченко // Вісник МСУ. Серія "Економічні науки". - т.VII. - №1. - 2004. - С.73-75.

Анотація. В статті аналізується актуальна проблема сучасної економічної теорії - формування конкурентоспроможності регіонів. Визначені основні передумови та фактори підвищення конкурентоспроможності регіональної економіки.

Ключеві слова: конкурентоспроможність, регіон, конкурентне перевагу, інфраструктура, оцінювання, інвестиційна привабливість, транспортно-економічні зв'язки, транспортний потенціал регіону, реальні сегменти, незамінні сегменти, замінні сегменти, потенціальні сегменти.

Summary. The article analyzes the most urgent problem of the modern economic theory - formation of the competitiveness of regions. Defined are the main preconditions and factors of increasing the competitiveness of regional economy.

Keywords: competitiveness, region, competitive edge, infrastructure, evaluation, investment attractiveness, transport-economic connections, transport potential of region, real segments, irreplaceable segments, replaceable segments, potential segments.

*Рецензент д.е.н., професор ДІЗТ Фінагіна О.В.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*