

Sivokon A. V.

Institute of Economic and Legal research of National Academy of Sciences of Ukraine

INFRASTRUCTURAL PROVIDING OF REGIONAL LABOUR-MARKET

Summary

In the article the essence shows infrastructure, market infrastructure, labor market. Identified and discussed types of market infrastructure. Investigated the function of the labor market. Defined organizational infrastructure component providing the labor market in the regions. The essence of the elements (components) regional labor market is revealed.

Keywords: infrastructure, regional labor market, functions.

УДК 332

Хорошилова І. О.

Харківський національний автомобільно-дорожній університет

ОЦІНКА РІВНЯ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ЛУГАНСЬКОГО, ДОНЕЦЬКОГО ТА ХАРКІВСЬКОГО РЕГІОНІВ

У статті досліджено стан та розвиток транспортної системи Луганського, Донецького та Харківського регіонів. Наведено розрахунок приведеної собівартості перевезень. Надано оцінку транспортного потенціалу регіонів. Подано розрахунок середньозваженого коефіцієнту транспортного потенціалу регіонів, густоти мереж автомобільного та залізничного транспорту у східних регіонах та в середньому по Україні, розрахунок здатності до пересування 1000 осіб на автомобільних і залізничних шляхах у східних регіонах та в середньому по Україні і розрахунок здатності до вантажообігу 1000 т на автомобільних і залізничних шляхах у східних регіонах та в середньому по Україні.

Ключові слова: транспортна система, регіон, оцінка, потенціал, коефіцієнт, розвиток, розрахунок.

Постановка проблеми. Транспортний сектор відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку економіки держави, забезпечуючи зв'язок виробництва і споживання, є каталізатором активності економіки та руху товарно-матеріальних потоків, підтримує мобільність робочої сили та задовольняє потреби населення у перевезеннях. Розвинена транспортна інфраструктура формує «каркас» території та є базою для територіального розподілу праці, обумовлює динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку як окремих регіонів, так і країни в цілому.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання, пов'язані з дослідженнями досвіду розвитку регіональних транспортних систем, розглядаються у працях зарубіжних і вітчизняних вчених: Д. Мачерет, А. Ришков, М. Воронцова, М. Кармен [1; 2]. Крім цього, також важливою проблемою є питання пов'язані із розвитком транспортної інфраструктури, дослідженнями якої займалися В.Г. Галабурда, В.А. Персіанов, А.А. Тімошін, П.Ф. Горбачев, І.А. Дмитрієв, В.Л. Дикань, В.В. Доєнін, Є.А. Сафронов та ін. [3-7]. Особливо варто відзначити суттєві здобутки за результатами наукових досліджень, які отримав Н.М. Бондар [9].

Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми. Проте сучасна транспортна галузь України переживає період глибокої системної кризи. Існуюча система управління транспортно-дорожнім комплексом, стан виробничо-технічної бази і технологічний рівень організації перевезень за багатьма параметрами не відповідають зростаючим потребам суспільства та європейським стандартам якості надання транспортних послуг, перешкоджають підвищенню ефективності її функціонування та потребують докорінного реформування та модернізації транспортних систем регіонів. Це можливо здійснити тільки за умов проведення якісної оцінки розвитку транспортної системи Луганського, Донецького і Харківського регіонів.

Метою статті є оцінювання рівня розвитку транспортної системи Луганського, Донецького та Харківського регіонів.

Виклад основного матеріалу. Оцінювання рівня розвитку транспортної системи регіонів здійснено за допомогою такого показника, як собівартість транспортних послуг. Собівартість перевезення вантажів і пасажирів на будь-якому виді транспорту визначається за формулами:

$$C_B = \frac{B_B}{\sum pl} \text{ та } C_{\Pi} = \frac{B_{\Pi}}{\sum al}, \quad (1)$$

де B_B та B_{Π} – поточні експлуатаційні витрати за розрахунковий період відповідно по вантажному і пасажирському руху;

$\sum pl$ та $\sum al$ – виконаний вантажообіг і, відповідно, пасажирообіг за той же період.

Собівартість перевезень у приведених тонно-кілометрах обчислюється за формулою:

$$C_{\text{ПРИВ}} = \frac{B_B + B_{\Pi}}{\sum pl + \sum al}. \quad (2)$$

Враховуючи той факт, що офіційна статистика надає інформацію щодо сукупних операційних витрат за вантажними і пасажирськими перевезеннями, можемо розрахувати тільки загальний приведений показник собівартості транспортних перевезень (табл. 1).

На жаль, проаналізувати певну динаміку приведеної собівартості транспортних послуг можливо тільки для Луганської області, де наявні всі дані для розрахунку. Інші два регіони мають усі необхідні цифри тільки за 2013 рік. Отже, протягом 2011–2013 років собівартість транспортних послуг коливалася продемонструвавши найбільш значення у 2012 р., що пояснюється підготовкою до проведення чемпіонату з футболу «Євро-2012» у рамках якого Луганській області була відведена роль «тренувальної бази».

У 2013 році найвищий показник приведеної собівартості зафіксовано у Донецькій області, на другому місці – Луганська область, на третьому – Харківська. Найвищий рівень собівартості транспортних послуг у Донецькій області пояснюється активною модернізацією транспортної інфраструктури та рухомого складу, яка продовжилась після проведення європейської футбольної першості.

Автор системи оцінки транспортного потенціалу регіону – В.С. Козлов [1]. Для оцінки стану та рівня використання транспортного потенціалу територій застосовується система оцінки відповідних потужностей регіону. Кожен показник є ланкою ланцюга показників, що визначають стан та напрями подальшого розвитку транспортного потенціалу.

При визначенні показників оцінювання забезпечення регіону транспортними можливостями автор рекомендує застосовувати такі основні показники: наявність усіх сегментів транспортного потенціалу, густина мереж на 1000 км², здатність кожного сегмента транспортного потенціалу до пересування 1000 осіб, вантажообіг транспортного потенціалу регіону на 1000 т. Отже:

1. Наявність усіх сегментів транспортного потенціалу в регіоні (за наявності – «1», при відсутності – «0») розраховується таким чином:

$$K_{mp.n.} = \sum_{i=1}^n C_i, \quad (3)$$

де C_i – сегмент транспортного потенціалу;
 n – кількість сегментів транспортного потенціалу;

$n = 1...5$, оскільки автор відокремлює 5 сегментів;
 i – відповідний сегмент транспортного потенціалу: автомобільний; залізничний; авіаційний; річковий; морський.

Середньозважений коефіцієнт частки сегментів:

$$K_{cp.mp.n.} = \frac{\sum_{i=1}^n C_i}{n}. \quad (4)$$

Якщо $K_{mp.n.} = 1$, показник свідчить про наявність усіх розвинених сегментів транспортного потенціалу.

Якщо $K_{mp.n.} < 1$, транспортний потенціал у регіоні не має декількох сегментів для повної реалізації поставлених завдань, то матиме місце така характеристика відповідно до бальної шкали (табл. 2).

Згідно із зазначеним підходом розглянемо усі три регіони (табл. 3). Примітним є той факт, що у всіх трьох областях відсутній сегмент річкового транспорту. Це пояснюється невеликою кількістю річок, які до того ж є мілководними, а отже відсутня об'єктивна можливість розвивати річкове судноплавство у цих трьох регіонах.

Серед трьох аналізованих областей тільки Донецька область має сегмент морського транспорту, що пояснюється наявністю порту у Маріуполі. У двох інших областей з об'єктивних причин географічного розташування такий вид транспорту розвиватися не може.

Остаточний результат після розрахунку середньозваженого коефіцієнту засвідчив, що жодна із представлених до оцінки регіональних транспортних систем не є остаточно сформованою. Найкраща ситуація спостерігалася у Донецькій області, де станом на 2013 р. з 5-ти можливих сегментів представлено 4, а значення середньозваженого коефіцієнту 0,76 свідчить про те, що за сприятливих обставин область могла б у найближчому майбутньому перетнути межу 0,8 і перейти до категорії розвинутих транспортних регіональних систем.

Гірша ситуація – у Харківській (0,56) та Луганській (0,45) областях, де середньозважені коефіцієнти розвитку транспортного потенціалу свідчать про недостатню розвиненість наявних сегментів.

2. Густина мереж ($K_{г.м.}$) на 1000 км². Цей показник розраховується для кожного сегменту окремо. Враховуючи той факт, що в усіх трьох регіонах представлено автомобільний та залізничний транспорт, спробуємо оцінити саме ці два сегменти. Щодо авіаційного транспорту – відкритої інформації для розрахунку даного показника немає. Мор-

Таблиця 1

Розрахунок приведеної собівартості перевезень за 2011–2013 рр.

| | Рік | Операційні витрати, тис. грн | Вантажообіг, млн ткм | Пасажирообіг, млн пас. км. | Приведена собівартість перевезень грн/т.км.** |
|-------------|------|------------------------------|----------------------|----------------------------|---|
| Луганський | 2013 | 3129175,6* | 4709,7 | 4119,8 | 0,354 |
| | 2012 | 2819077,1 | 4117,8 | 3322,6 | 0,379 |
| | 2011 | 2324544,1 | 5096,0 | 3282,4 | 0,277 |
| Донецький | 2013 | 28976880,4 | 27081,7 | 10041,8 | 0,781 |
| Харківський | 2013 | 10230591,4 | 21493,5 | 11408,9 | 0,311 |

*орієнтовне розрахункове значення показника

**розраховано автором

Таблиця 2

Бальна шкала оцінки транспортного потенціалу регіону

| Показник $K_{mp.n.}$ | Відповідність |
|----------------------|--|
| 1 – 0,8 | Транспортний потенціал регіону має розвинені й чітко сформовані сегменти |
| 0,8 – 0,6 | Деякі сегменти транспортного потенціалу відсутні взагалі з деяких причин: немає необхідності або відсутність у зв'язку з географічним положенням |
| 0,4 > ... | Початковий стан транспортного потенціалу з явними ознаками недосконалості економічного розвитку |

Таблиця 3

Розрахунок середньозваженого коефіцієнту транспортного потенціалу регіону

| Регіон | Коефіцієнт сегменту транспортної системи | | | | | Середньозважений коефіцієнт $K_{cp.mp.n.}$ |
|-------------|--|-------------|------------|----------|----------|--|
| | автомобільний | залізничний | авіаційний | річковий | морський | |
| Луганський | 1 | 1 | 0,3 | 0 | 0 | 0,45 |
| Донецький | 1 | 1 | 1 | 0 | 0,8 | 0,76 |
| Харківський | 1 | 1 | 0,8 | 0 | 0 | 0,56 |

ський транспорт представлений тільки у Донецькій області, а річковий – взагалі відсутній.

Загалом коефіцієнт густоти мережі розраховується за такою формулою:

$$K_{з.м.} = \frac{L \cdot 1000}{S}, \quad (5)$$

де L – довжина шляхів, км;
 S – площа регіону, км².

Спочатку розраховують густоту шляхів для кожного сегменту транспортної системи (у даному випадку: автомобільний та залізничний транспорт), потім – загальний та середньозважений коефіцієнти густоти шляхів.

Деталі розрахунку показника густоти автомобільних та залізничних шляхів у Луганській, Донецькій, Харківській області, а також загалом в Україні представлено у таблиці 4.

За результатами проведених розрахунків можна зазначити, що серед розглянутих регіонів лідером по густоті автомобільних шляхів є Харківська область, трохи відстає від неї Донецька область. Обидва регіони перевищують середнє значення даного показника по Україні. Луганська область має показник нижчий за загальнодержавне значення, значно уступаючи двом сусіднім регіонам. Деяко інша тенденція спостерігається стосовно густоти залізничних шляхів сполучення у досліджуваних регіонах. Усі три області випереджають середнє значення даного показника загалом по Україні, причому лідером

виступає Донецька область, на другому місці – Луганщина.

Щодо загального та середньозваженого коефіцієнтів густоти автомобільних та залізничних шляхів тут лідером залишається Донецька область, далі – Харківська. Обидва регіони мають показники вище середнього по Україні. Луганська область має значення нижче середніх по Україні.

3. Здатність до пересування 1000 осіб.

Загальна формула для розрахунку даного показника має такий вигляд:

$$K_{з.л.} = \frac{L \cdot 1000}{n_{п.н.}}, \quad (6)$$

де L – довжина доріг, км;
 $n_{п.н.}$ – кількість постійного населення, осіб;

Усі розрахунки здійснюються аналогічно з попереднім показником. Результати розрахунків представлено у таблиці 5. Дані таблиці 5. свідчать, що жодна із трьох областей не сягнула середнього значення по Україні коефіцієнта здатності до пересування 1000 осіб.

Можна підсумувати, що найкращий показник щодо здатності перевезення 1000 осіб має Харківська область, яка майже впритул наблизилася до середнього значення по Україні. На другому місці – Луганська, на третьому – Донецька область.

4. Вантажобіг транспортного потенціалу регіону на 1000 т.

Показник розраховується за формулою:

Таблиця 4

Розрахунок густоти мереж автомобільного та залізничного транспорту у східних регіонах та в середньому по Україні

| Регіон | Протяжність автомобільних шляхів, км | Протяжність залізничних шляхів, км | Площа регіону, км ² | Густота мережі автошляхів | Густота мереж залізничних шляхів | Загальний коефіцієнт густоти мережі автомобільному і залізничному транспорті, км/1000 км ² | Середньозважений загальний коефіцієнт густоти мережі автомобільному і залізничному транспорті, км/1000 км ² |
|-------------|--------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------|---------------------------|----------------------------------|---|--|
| Луганський | 5874 | 1798 | 26 684 | 220,13 | 67,38 | 287,51 | 143,76 |
| Донецький | 8086 | 2927,6 | 26 517 | 304,94 | 110,40 | 415,34 | 207,67 |
| Харківський | 9614 | 1512 | 31400 | 306,18 | 48,15 | 354,33 | 177,17 |
| Україна | 169500 | 22700 | 603 628 | 280,80 | 37,61 | 318,41 | 159,20 |

Таблиця 5

Розрахунок здатності до пересування 1000 осіб на автомобільних і залізничних шляхах у східних регіонах та в середньому по Україні

| Регіон | Протяжність автомобільних шляхів, км | Протяжність залізничних шляхів, км | Чисельність постійного населення | Здатність до пересування 1000 осіб на автомобільних шляхах | Здатність до пересування 1000 осіб на залізничних шляхах | Загальна здатність до пересування 1000 осіб на автомобільних та залізничних шляхах | Середньозважена здатність до пересування 1000 осіб на автомобільних та залізничних шляхах |
|-------------|--------------------------------------|------------------------------------|----------------------------------|--|--|--|---|
| Луганський | 5874 | 1798 | 2 218 681 | 2,65 | 0,81 | 3,46 | 1,73 |
| Донецький | 8086 | 2927,6 | 4 325 977 | 1,87 | 0,68 | 2,55 | 1,27 |
| Харківський | 9614 | 1512 | 2 760 948 | 3,48 | 0,55 | 4,03 | 2,01 |
| Україна | 169500 | 22700 | 42 910 900* | 3,95 | 0,53 | 4,48 | 2,24 |

Таблиця 6

Розрахунок здатності до вантажообігу 1000 т на автомобільних і залізничних шляхах у східних регіонах та в середньому по Україні

| Регіон | Протяжність автомобільних шляхів, км | Протяжність залізничних шляхів, км | Вантажообіг на автошляхах, т-км | Вантажообіг на залізничних шляхах, т-км | Здатність до вантажообігу 1000 т на автомобільних шляхах | Здатність до вантажообігу 1000 т на залізничних шляхах | Загальна здатність до вантажообігу 1000 т на автомобільних та залізничних шляхах | Середньозважена здатність до вантажообігу 1000 т на автомобільних та залізничних шляхах |
|-------------|--------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------|---|--|--|--|---|
| Луганський | 5874 | 1798 | 2867900000 | 1841800000 | 0,002048 | 0,000976 | 0,003024 | 0,001512 |
| Донецький | 8086 | 2927,6 | 2854134000 | 24126340000 | 0,002833 | 0,000121 | 0,002954 | 0,001477 |
| Харківський | 9614 | 1512 | 2908786000 | 18590580000 | 0,003305 | 0,000081 | 0,003386 | 0,001693 |
| Україна | 169500 | 22700 | 40487200000 | 2240178000000 | 0,004187 | 0,000101 | 0,004288 | 0,002144 |

$$K_e = \frac{L \cdot 1000}{V_e}, \quad (7)$$

де L – довжина доріг, км;

V_e – обсяг вантажообігу за рік (або певний період), т-км;

Всі розрахунки здійснюються аналогічно з попереднім показником. Результати розрахунків представлено у таблиці 6. Як і у попередньому випадку, всі три регіони мають значення показника здатності до вантажоперевезень нижче за середнє значення по Україні. Серед даних регіонів найкращий результат зафіксовано в Харківській області. Найменший показник – у Донецькій області. Таким чином, усі три регіони за потенціалом автомобільної та залізничної мережі щодо пасажирських і вантажоперевезень відстають у розвитку.

Висновки і пропозиції. Проведена оцінка рівня розвитку транспортних систем Луганської, Донецької та Харківської областей дає змогу зробити наступні висновки: найвища собівартість транспортних послуг зафіксована у Донецькій області, але з огляду на прибутковість даної сфери діяльності, саме у цьому регіоні такий результат можна вважати економічно обґрунтованим; за результатами розрахунків середньозваженого коефіцієнта транспортного потенціалу регіонів станом на 2013 р. бачимо, що найбільш вигідну позицію

займає також Донецька область, у якій присутні 4 із 5-ти основних сегментів; Харківська та Луганська області значно відстають від лідера; за густотою мережі автомобільних і залізничних шліх лідирує Донецька, за нею Харківська область, які мають значення коефіцієнта вище за середній показник по Україні; Луганська область значно відстає та має нижчий за середній показник серед усіх регіонів країни; найкращий показник щодо здатності перевезення 1000 осіб має Харківська область, але вона має значення нижче за середнє по Україні; на другому місці – Луганська область. Така сама тенденція спостерігається і у випадку з коефіцієнтом здатності до вантажоперевезень 1000 т.

Загалом, можна зазначити, що усі три регіони у розвитку власних регіональних транспортних систем не є лідерами, а за деякими показниками значно програють іншим областям України. Не останню негативну роль на шляху до виявлення і подальшого вирішення проблем відіграє відсутність повної, систематизованої та відкритої інформації щодо всіх аспектів функціонування транспортної системи як на регіональному, так і на національному рівнях. Формування єдиної системи моніторингу та контролю за розвитком транспортної системи значно спростить процес аналізу та дозволить розробити на його основі релевантні заходи задля усунення виявлених негативних показників.

Список літератури:

1. Козлов В.С. Удосконалення системи оцінки транспортного потенціалу регіону / В.С. Козлов // Економіка промисловості. – 2011. – № 54(2-3). – С. 171-174.
2. Державне агентство автомобільних доріг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukravtdor.gov.ua>.
3. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://ukrstat.gov.ua/>.

Хорошилова І. А.

Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет

ОЦЕНКА УРОВНЯ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ ЛУГАНСКОГО, ДОНЕЦКОГО И ХАРЬКОВСКОГО РЕГИОНОВ

Резюме

В статье исследованы состояние и развитие транспортной системы Луганского, Донецкого и Харьковского регионов. Произведен расчет приведенной себестоимости перевозок. Дана оценка транспортного потенциала регионов. Представлены расчет средневзвешенного коэффициента транспортного потенциала регионов, густоты сетей автомобильного и железнодорожного транспорта в восточных регионах и в среднем по Украине, расчет способности к передвижению 1000 человек по автомобильным и железнодорожным путям в восточных регионах и в среднем по Украине и расчет способности к грузообороту 1000 т по автомобильным и железнодорожным путям в восточных регионах и в среднем по Украине.

Ключевые слова: транспортная система, регион, оценка, потенциал, коэффициент, развитие, расчет.

Khoroshylova I. A.

Kharkiv National Automobile and Highway University

ASSESSMENT OF DEVELOPMENT TRANSPORT SYSTEM LUGANSK, DONETSK AND KHARKIV REGION

Summary

In the article the state and development of the transport system of Lugansk, Donetsk and Kharkov regions are investigated. Completely payment reduced transportation costs. The estimation of the region transport potential submitted. Presented by the weighted average rate of the region transport potential, the density networks of road and rail transport in the eastern regions and the average for Ukraine, calculation ability to move 1,000 people in road and rail routes in the eastern regions and the average for Ukraine and the calculation capacity for 1,000 tons of cargo turnover in road and rail routes in the eastern regions and the average for Ukraine.

Keywords: transport system, region, evaluation, potential factor, development, calculation.