

**Східноукраїнський інститут
економіки та управління**

**V МІЖНАРОДНА
НАУКОВО-ПРАКТИЧНА КОНФЕРЕНЦІЯ**

**«АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ
ЕКОНОМІЧНИХ НАУК»**

12-13 вересня 2014 року

**V МЕЖДУНАРОДНАЯ
НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ**

**«АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ
ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК»**

12-13 сентября 2014 года

Донецьк
2014

Пушкар Т.А.

кандидат економічних наук,

доцент кафедри економіки підприємств міського господарства

Козін О.Є.

аспірант кафедри економіки підприємств міського господарства

Харківський національний університет міського господарства

імені О.М. Бекетова

м. Харків, Україна

ТРАНСПОРТ У КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ МІСТ

Неможливо уявити розвиток сучасного міста без формування оптимальної транспортної системи. Протягом усього періоду становлення теорії розміщення продуктивних сил транспорт виступав одним із основних містоутворюючих факторів. Становлення транспортної інфраструктури є, водночас, необхідною передумовою локалізації продуктивних сил на певній території і, у той же час, її розвиток відбувається під впливом сформованої територіальної структури виробництва.

Утворення і розвиток системи міських поселень більшість фахівців у сфері регіональної економіки пов'язують з базовим принципом розміщення продуктивних сил – скорочення транспортних витрат, що призводить до формування оптимальної транспортної інфраструктури і розвитку транспорту. Вперше вплив транспортних витрат на утворення міста визначив один із засновників теорії розміщення продуктивних сил Й. фон Тюнен у своїй праці «Ізольована держава в її відношенні до сільського господарства і національної економіки», перший том якої було опубліковано у 1826 році. Незважаючи на те, що автор розглядає питання формування цін на сільськогосподарську продукцію і в цілому розвиток сільськогосподарського виробництва, у центрі його теорії стоїть місто, яке виступає єдиним ринком збуту для сільськогосподарської продукції і джерелом забезпечення промисловими товарами. Ціна на продукцію таким чином, відрізняється від ціни у місті на величину транспортних витрат, які і є визначальними для характеристики оптимальності виробництва. Згідно теорії фон Тюнена, місто є центром розміщення сільськогосподарського виробництва, навколо якого, базуючись на

принципі скорочення витрат на транспорт розташовуються певні кола виробництва [1].

Подальший розвиток теорія становлення міських поселень в залежності від оптимальності транспортних витрат отримала у працях німецького вченого В. Лаундхардта. Розглядаючи метод розміщення окремого промислового підприємства відносно джерел сировини і ринків збуту продукції, автор зазначив, що вирішальним чинником для цього виступають транспортні витрати. Місце оптимального розміщення знаходиться в залежності від вагових співвідношень вантажів, що потрібно перевезти, і відстаней, на які перевозяться вантажі. Хоча, В. Лаундхардт не розглядає у своїй теорії безпосередньо формування і розвиток міст, але неможливо заперечити той факт, що максимальне використання об'єктивних передумов для створення виробництва й активний розвиток промисловості виступають вагомим містоутворюючим фактором: навколо промислового центру, що розвивається, починають утворюватися інфраструктура, система житлових районів тощо, тобто формується місто як центр локалізації продуктивних сил.

Теорії Й. фон Тюнена і В. Лаундхардта отримали свій розвиток у працях відомого соціолога А. Вебера, який в основу територіального розміщення поклав формування абстрактного ізольованого підприємства. Визначаючи транспортні витрати і необхідність їх оптимізації як основну складову ефективного розміщення, А. Вебер пішов значно глибше своїх попередників: запропонував у якості принципу розміщення виробництва оптимізацію загальних витрат виробництва. Автором виділено у межах поставленого завдання три основних орієнтації в розміщенні виробництва: транспортну, промислову, агломераційну. Транспортні витрати зумовлюють транспортну орієнтацію, яка окреслює тяготіння розміщення підприємства, а також центр локалізації розміщення продуктивних сил, до пункту, у якому з урахуванням розміщення ринків збуту і сировини для виробництва транспортні витрати будуть мінімальні. Промислова орієнтація враховує спільний вплив транспортних витрат і робочої сили, а агломераційна орієнтація виникає тоді, коли економія від концентрації продуктивних сил покриває додаткові витрати на транспорт і робочу силу у випадку переміщення у пункт агломерації. Зазначимо, що теорія А. Вебера багато у чому вплинула на праці радянських економістів і географів початку ХХ століття, відіграла значну роль у розбудові народного господарського комплексу СРСР у період реалізації перших п'ятирічних планів [1].

Початок ХХ століття привніс нові науково-практичні підходи до визначення ролі транспорту у становленні міста. Цей період є періодом розвитку теорій, які спрямовані на визначення ролі і значення міста у розміщенні продуктивних сил, а також визначення тенденцій розвитку і

проблем формування міських агломерацій. Автори цього напрямку (Г. Кольб, Ф. Ауербах, Д. Зипф, В. Кристалер), привносячи значну кількість нового: наприклад, визначення конусу пошукту, як однієї із визначальних категорій теорії агломерації у Г. Кольба, визначення співвідношення малих, середніх і великих міст в теоріях Ф. Ауербаха і Д. Зипфа, визначення центрального міста і рівнів ієрархії міст – у В. Кристалера, безперечним та одним з основних принципів розміщення міст визнають принцип оптимізації транспортних витрат і розвиток транспортної інфраструктури як основи його реалізації.

Визначальним кроком в усвідомленні місця і ролі транспорту та транспортної інфраструктури стали праці У. Ізарда, який у своїх працях запропонував розглядати транспортні витрати як двомірний показник – транспортні тарифи, поклав саме їх в принцип розміщення продуктивних сил і сучасних міст. Спираючись на здобутки класичних теорій розміщення і просторової організації продуктивних сил, формування міських поселень, сучасні дослідники роблять акцент на розвитку процесів урбанізації в умовах глобалізації, формуванні складної системи міських поселень і активному росту міських агломерацій, не лишаючи уваги питання формування сучасної відповідної вимогам міста в умовах глобалізації транспортної інфраструктури.

Сучасне місто характеризується значною територією, йому властива висока концентрація населення, для більшості міст України значною також є концентрація людей на одиниці житлової площі, що значно ускладнює інфраструктуру міста. В першу чергу це відноситься до транспортного забезпечення життєдіяльності сучасних міст. Окрім використання звичайних для будь-якого міста видів транспорту і транспортного зв'язку, у сучасних містах активно створюються новітні і достатньо висококатегорійні інженерні споруди транспортної інфраструктури – метро, віадукі, багаторівневі дорожні розв'язки та ін. Більшість жителів міста, працюючи далеко від місця проживання (так званих «спальних районів»), вимушені постійно користуватися громадським транспортом.

Якщо зовнішні умови розвитку транспорту у меншій мірі впливають на розвиток сучасного міста, оскільки існуюча транспортна система майже усіх країн є сформованою, як і структура просторового розміщення міст, то внутрішня система транспортного забезпечення продовжує значно впливати на тенденції розвитку сучасного міста.

Список використаних джерел:

1. Пушкар Т. А. Теоретичні основи територіальної організації продуктивних сил регіону/ Менеджмент регіонального розвитку: монографія [під ред. А. В. Васильєва, К. А. Фієуна]. – Х.: ХНАМГ. – 2010 р. – С. 142-173 (375 с.).