

## ЭКОНОМИЧЕСКИЕ НАУКИ

**УДК 330. 101**

**Л. Л. Зобова, Н. В. Осокина**

### **ТРАНСПОРТНАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ КАК КРИТЕРИЙ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ГЕОГРАФИЧЕСКОГО ПРОСТРАНСТВА РЫНКА**

В административно-территориальном делении страны отсутствует научное обоснование границ территориальных систем. Края и области РФ различаются не только экономическим потенциалом, но и уровнем развития экономического "ядра" и радиусом тяготения к нему территории. Проблема укрупнения субъектов Федерации постепенно из области теории переходит в область практических решений. При этом, критерии подобного укрупнения предлагают самые разные.

Выскажем гипотезу, что в основе подобного укрупнения может лежать совокупность местных рынков потребительских товаров отдельных административных областей, образующая интегрированный региональный рынок. В данном контексте употребляется термин "региональный рынок", поскольку это понятие достаточно устоявшееся. В свою очередь, по нашему мнению, в основе местного рынка может лежать географический рынок потребительских товаров. При этом он имеет определенный размер и форму, на которые влияют величина спроса, цена, вид товара (услуги), уровень пространственной конкуренции, транспортная составляющая.

В документах Министерства по антимонопольной политике дано определение географического рынка. Основными признаками являются: 1) возможность перемещения спроса между территориями, предположительно входящими в единый географический рынок, то есть:

а) доступность транспортных средств для перемещения покупателя к продавцу,

б) незначительность (в пределах 5% от цены товара) транспортных расходов на перемещение покупателя к продавцу.

2) возможность перемещения товара между территориями, предположительно входящими в единый географический рынок, то есть:

а) незначительность дополнительных издержек (в пределах 5% от цены товара) на транспортировку товара от продавца к покупателю,

б) сохранность уровня качества и потребительских свойств товара в процессе его транспортировки,

в) отсутствие на данной территории административных ограничений на ввоз или вывоз товаров,

г) сопоставимый уровень цен на соответствующие товары внутри границ этого рынка. [1, с.329]

Рассмотрим эти положения применительно к гипотетическому объединенному рынку. Из приведенных документов следует, что транспортная составляющая имеет достаточный вес в определении рынка. В свою очередь, обращаем внимание на то, что эта составляющая подразделяется на развитость транспортной сети и самого транспорта и транспортные издержки.

Транспортной поверхности (т.е. площади, на которой транспортное перемещение между двумя любыми точками всегда осуществляется по пря-

мой) на деле не существует. Ограничено количество шоссейных и железных дорог, железнодорожных станций и портов можно объяснить, помимо прочего, высокими постоянными издержками по их содержанию. Таким образом, в действительности перевозки между двумя любыми заданными пунктами по любому желаемому пути невозможны. Они могут осуществляться только между немногими транспортными пунктами, по небольшому числу транспортных артерий. К тому же, число таких пунктов и линий меняется в зависимости от стоимости перевозки.

Остановимся более подробно на таком элементе, как развитость транспортной сети. Поскольку, развитый региональный рынок является открытой системой, необходимо учитывать, насколько он связан транспортными артериями с другими рынками.

В этой связи уместно вспомнить, что, например, Новониколаевск (Новосибирск) оформился в город из крупной железнодорожной станции на Транссибирской магистрали. А закономерность в этом случае такова — существование железной дороги задерживает рост небольших городов и стимулирует рост крупных. Число жителей за период 1897- 1910гг. увеличилось в Новониколаевске более чем в восемь раз. Тогда как в городах, расположенных в удалении от железной дороги число жителей за тот же период сократилось весьма значительно: в Бийске - на 35%, а в Тобольске на 94%. [2, с.13]

Существует такой показатель как транспортная проницаемость во вне. Она измеряется числом пересечений границы района дорогами и водными путями сообщения, отнесенными к длине периметра границы всего района. Выделяют следующие группы.

1. *Активно открытые во вне*. Значение показателя проницаемости ниже 23 км (т.е. в среднем расстояние между двумя транспортными пересечениями границы 23 км или меньше). Районы этого типа являются центрами притяжения всех окружающих территорий.

2. *Открытые (23-36 км)*.

3. *Полузакрытые (37-75 км)*.

4. *Закрытые (75-300 км)*. Это наименее развитые районы.

5. *Изолированные* (более 300 км). Отличаются от предыдущих тем, что транспортные связи с соседними районами у них осуществляются только водным или воздушным транспортом. [2, с.13]

Теперь посмотрим как критерий транспортной проницаемости реализуется на практике. В качестве примера рассмотрим Западно-Сибирский регион. Ядром его может быть и фактически, в известной степени, является Новосибирск. Дело в том, что центр рынка должен отвечать определенным качественным параметрам : удачное географическое положение, где пересекаются различные виды транспорта и в силу этого формируется комплекс оптовой торговли. Сравним транспортную освоенность восточных соседей Новосибирска. В маленькой по размеру площади Кемеровской области можно выделить четыре типа районов по степени открытости.

1. Активно открытые во вне. Этому типу проницаемости соответствуют интенсивно освоенные, экономические развитые территории. Они сгруппированы в один четкий ареал, который включает Юргинский, Кемеровский, Топкинский, Про-

мышленовский, Л-Кузнец-кий, Прокопьевский районы. Интересна ситуация с Новокузнецким районом, поскольку его центральная часть, в том числе город Новокузнецк относятся к активно открытым территориям, но большая площадь, а следовательно большей периметр Новокузнецкого района в целом позволяют отнести его к полузакрытым районам. Таким образом, активно открытые районы формируются вокруг крупнейших городов или районных центров. Ареал, который формируют эти районы имеет продолговатую форму и находится на северо-западе Кемеровской области.

2. Открытые - большая часть этих районов формирует вытянутый по горизонтали ареал на севере области. Причина, видимо, в том, что север области пересекает Транссибирская железнодорожная магистраль и дорога федерального значения.

3. Полузакрытые районы занимают большую часть области.

4. Закрытые районы расположены на юге области. Больше половины этих районов занимает тайга, большая часть дорог является лесными, которые не учитываются в показателях транспортной доступности.

В целом, активно открытые районы занимают 22,4% территории Кемеровской области, открытые - 16,5%, полузакрытые - 38,9%, закрытые - 19,4%. Эти данные свидетельствуют, что большую часть территории занимают полузакрытые районы и по мере удаления от областного центра районы теряют уровень своей открытости во вне.

Кемеровская область по плотности дорожной сети уступает регионам, имеющим сопоставимую с Кузбассом плотность населения, но значительно меньший экономический потенциал. Недостаточная плотность дорожной сети и ее существенная неравномерность по районам области снижают уровень транспортной доступ-

ности и в целом является сдерживающим фактором для развития экономики Кузбасса. Большинство проблем в развитии транспорта связано с тем, что транспортные коммуникации в регионе развивались однобоко, подчиняясь только задаче вывоза угля. В области имеется только 124 км. автомагистралей первой категории.

Поскольку между крупными административными центрами существуют не пограничные линии, а зоны, в которых встречаются незаполненные рынки, то есть рынки не относящиеся полностью ни к одной из экономических провинций - это предопределяет условность границ рынка соседних территорий. В свою очередь, это означает, что соседние территории могут быть объединены в единый рынок. Способствует ли транспортная освоенность Новосибирской, Кемеровской, Томской областей и Алтайского края гипотетическому объединению их в единый рынок?

Области, граничащие с Кемеровской, точки зрения транспортной доступности имеют различные характеристики.

Так, районы Томской области и Республики Алтай являются изолированными. Районы Новосибирской области, Алтайского края и республики Хакасия состоят, в основном, из закрытых районов, за исключением, пожалуй, полузакрытых на границе с Кемеровской областью (Боготольский район Красноярского края и Копьевский район Хакасии)<sup>1</sup>.

Дорожное строительство в Кемеровской области направлено на освоение южного направления, а связь с Новосибирской областью ограничивается одной железнодорожной и одной автомобильной дорогами.

Итак, недостаточная развитость транспортной сети при гипотетическом объединении соседних Новосибирской, Кемеровской, Томской областей и

<sup>1</sup> Расчет выполнен нами.

Алтайского края может создать незэффективные транспортные перевозки, которые предопределяют и неупорядоченную форму рынка. Иначе говоря, количественная характеристика регионального рынка скажется на качественной характеристике.

Описывая роль транспорта в формировании местного рынка, следует учитывать и то, что на определенной территории существуют ресурсы которые не поддаются транспортированию - прежде всего сельскохозяйственные угодья, вода, услуги строительных организаций, социально-бытовая инфраструктура и, в значительной степени, трудовые ресурсы.

Критерий транспортной доступности сочетается с транспортной освоенностью территории. Благодаря развитому транспорту, пространство как бы уменьшается, уменьшаются и затраты времени на его преодоление. Развитие железнодорожного транспорта увеличивает скорость движения и ведет к территориальному росту зон влияния крупных центров в сотни раз. Вместе с тем, сокращается стоимость перевозки пассажиров и грузов.

Но транспортная составляющая действует неоднозначно. Плотность железнодорожной сети ограничена и происходит дифференциация территории не только по транспортным возможностям, но и в других сферах хозяйственной деятельности.

Густая сеть шоссейных дорог с произвольными местами остановок значительно ближе к

истинной транспортной поверхности, чем редкая железнодорожная. В целом, автомобильный транспорт выгоднее железной дороги при перевозках на короткие расстояния, при скоростных перевозках и при транспортировке тех грузов, на которые распространяются повышенные железнодорожные тарифы.

Таким образом, транспорт влияет не на кардинальное изменение территориального размещения населения и производства, а на трансформацию функций и иерархии населенных пунктов. Благодаря транспорту, отдельные экономические территории могут либо терять свое значение, либо наращивать.

Значение новых или более совершенных видов транспорта также неоднозначно. Процесс концентрации населения относительно транспортных магистралей носит сложный характер: при достижении некоторого максимума плотность населения затем начинает размещаться дальше от этих магистралей с переходом к концентрации в районах магистралей более низкой иерархической группы или другого вида транспорта.

Значит, при анализе рынка какой-либо территории необходимо учитывать, что наличие коммуникаций притягивает к себе производство, а значит и сопутствующий ему обмен. Либо наоборот, обмен тем более развит, чем лучше развиты коммуникации.

Итак, один из существенных факторов, влияющих на

величину рынка - транспортная составляющая. Мы не рассматриваем отдельно транспортные издержки. Скажем только, что на их величину оказывают влияние: плотность распределения покупателей, вид товара, уровень цен, вид платежа (СИФ или ФОБ), вид транспорта (соответственно величина тарифа). Транспортные издержки будут возрастать с ростом объема производства в тех случаях, когда уровень цен на всех рынках будет одинаковым, или когда цена на более отдаленных рынках будет устанавливаться конкурентами, обладающими преимуществами местоположения их производства по отношению к рынкам сбыта.

Если покупатели равномерно распределены по территории региона, то с ростом числа клиентов транспортные издержки будут возрастать в меньшей степени, чем при прочих равных условиях, так как затраты на доставку зависят от радиуса поставки, а объем продаж - от квадрата радиуса. [3, с. 104]

С другой стороны, если плотность распределения заказчиков резко убывает по мере удаления от центра рынка, то транспортные издержки при увеличении объема поставок могут возрастать в значительно большей степени.

Таким образом, считаем целесообразным рекомендовать государственным органам использовать теоретические положения, доказавшие свою состоятельность, для практических решений .

## СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Методические рекомендации по определению границ и объемов товарных рынков от 26 октября 1993 г.// Портфель конкуренции и управление финансами. - М.: - 1996. – 416 с.
2. Г.А. Гольц . Транспорт и расселение. М.: Изд. «Транспорт» - 1981. - 223 с.
3. Ф.Шерер, Д.Росс .Структура отраслевых рынков. - М.: ИНФРА.- 1997. – 519 с.

□ Авторы статьи:

Осокина

Наталья Викторовна  
- докт. экон. наук, проф., зав. каф.  
экономической теории инженерно-  
экономического факультета КузГТУ

Забова

Людмила Львовна  
- канд. экон. наук, доц.  
каф. экономической теории экономики  
ческого факультета КемГУ