

ОЦІНКА ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ТУРИЗМІ НА ТЕРИТОРІЇ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Несенченко А.І.

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

Розкрита сутність поняття “транспортна інфраструктура” визначені її характерні просторово-функціональні риси. Здійснений аналіз транспортної мережі Івано-Франківської області, з’ясована роль у розвитку туризму.

Ключові слова: інфраструктура, транспорт, конфігурація транспортної мережі, обслуговування, туризм.

Вступ. Важливе місце у структурі економіки посідають інфраструктурні галузі. Залежно від функцій, які вона виконує у національних господарствах, вони групуються у комплекси виробничої, інформаційної, економічної, ринкової інфраструктури.

Інфраструктура – це сукупність галузей і видів діяльності, які обслуговують виробництво (виробнича інфраструктура – транспорт, зв’язок, шляхи, лінії електропередач і т.д.) і населення (соціальна інфраструктура – комплекс заходів охорони здоров’я, торгівлі тощо). Рівень розвитку інфраструктури залежить від стадії технологічного та економічного розвитку суспільства. Інфраструктурні об’єкти характеризуються високою гнучкістю залежно від рівня їхніх виробничих і соціальних функцій, черговості їх виконання, масштабів створеного потенціалу та обсягу послуг, що ними надаються.

Транспортна інфраструктура є важливим елементом продуктивних сил. При цьому у визначенні поняття даної категорії дуже важливо враховувати весь комплекс характеризуючих ознак.

Транспортна інфраструктура являє собою систему просторово-виражених елементів, які включають транспортну мережу визначеної конфігурації, що використовується для здійснення перевезення, а також об’єкти організаційно-сервісного обслуговування, що забезпечує ефективну транспортну роботу. Вона відіграє важливу роль у розвитку туризму.

Постановка проблеми. На сучасному етапі розвитку економіки і галузі туризму в Україні найбільш актуальними є питання функціонування всіх ланок інфраструктурного комплексу, зокрема транспортної галузі. Чимраз зростаюча комфортність автомобілів, їх швидкість, зручності управління та системи безпеки у поєднанні з розвитком транспортної інфраструктури забезпечують автотранспорту беззаперечні переваги у внутрішніх регіональних туристичних переміщеннях, які, за прогнозами, будуть і надалі домінувати у структурі туристичного процесу.

Виклад основного матеріалу. Передумова розвитку туристичної інфраструктури Івано-

Франківської області - те, що вона розташована в Карпатському регіоні, а також є прикордонною областю. З точки зору організації інфраструктурного забезпечення рекреаційного процесу, одне з ключових сміщ належить транспортній системі. Розвиток туризму і виробнича інфраструктура транспорту тісно пов’язаний та взаємозумовлений процес. Адже визнано, що туризм як масове соціально-економічне явище став наслідком виникнення і розвитку транспорту. Інфраструктура у своїй загально-економічній функції виступає як підсистема суспільного відтворення, яке визначає загальні умови функціонування економіки і життєдіяльності.

У методологічному відношенні важливо виявити сутність поняття “інфраструктура” [1;3;4]. В енциклопедичному словнику географічних термінів інфраструктура визначається як “сукупність споруд, будинків, систем і служб, які необхідні для функціонування процесу матеріального виробництва і забезпечення повсякденного життя населення” [6].

В економічній літературі зустрічаються й інші визначення інфраструктури. Так, С. А. Хейнман розглядає інфраструктуру матеріального виробництва як “групу галузей, від яких великою мірою залежить безперервність і ефективність суспільного виробництва в цілому. Сюди належить, перш за все, транспорт усіх видів – залізничний, водний, автомобільний, повітряний і трубопровідний, зв’язок, матеріально-технічне забезпечення і складське господарство, а також галузі, пов’язані з обслуговуванням і управлінням процесом суспільного виробництва” [3].

В. Жамін визначає інфраструктуру як “інтегральний елемент виробничих сил, який включає допоміжні, додаткові галузі, види виробництв або види діяльності, які обслуговують безпосередньо основне виробництво (виробнича інфраструктура), а також такі галузі, підгалузі невиробничої сфери, які опосередковано пов’язані з процесом виробництва (соціальна інфраструктура)” [5]. Наведене визначення – більш містке за змістом: інфраструктура у своїй загально-економічній функції

виступає як підсистема суспільного відтворення, яка зумовлює загальні умови функціонування економіки й життєдіяльності людей.

Розмитість поняття інфраструктури і неоднозначність його тлумачення пояснюється тим, що не обґрунтовані чіткі ознаки віднесення до неї окремих галузей і видів господарської діяльності. Спірним залишається питання про те, що включати в коло об'єктів інфраструктури. Уведення у сферу інфраструктури різних галузей і їх складових призводить до неоднозначних трактувань даного питання. Основним критерієм виділення інфраструктури із системи господарства слугує особлива форма трудової діяльності, її корисний ефект – послуги. З цим важко не погодитися, хоча розмежування елементів і систем інфраструктури в практиці досліджень досягається далеко не просто.

І. М. Масергойз зазначував, що “до інфраструктури географи відносять об'єкти, а не діяльність”, і запропонував термін “географічна структура”, який відображає роль інфраструктури в забезпеченні територіального розподілу праці, у формуванні ПТК і економічних районів. Інфраструктура розглядається як система просторово виражених елементів матеріально-технічного характеру, які утворюють найбільш загальні передбачення господарювання на будь-якій території. В його розумінні, дані елементи необхідні і людям, і виробництву і завжди готові обслуговувати клієнтуру [5].

Під транспортною інфраструктурою розуміється реальна транспортна мережа, яка використовується для здійснення перевезень, у вигляді ряду вузлів і дуг, що їх пов'язують, причому кожному з елементів притаманні свої характеристики. Транспортній інфраструктурі притаманний здебільшого лінійно-вузловий тип розміщення, який відрізняється від переважаючих типів розміщення промислової (точковий тип) і сільськогосподарський (ареальний тип) інфраструктури. Інфраструктура транспорту характеризується універсальністю техніко-економічних зв'язків, роллю транспорту як матеріального носія територіально-економічних зв'язків і виявляє суспільний і виробничий (технологічний) просторовий розподіл праці.

Транспортна інфраструктура представляє систему просторово-виражених елементів, яка включає транспортну мережу визначеної конфігурації, що використовується для здійснення перевезень, а також об'єкти організаційно-сервісного обслуговування для забезпечення ефективної транспортної роботи.

Основу транспортної інфраструктури складає транспортна мережа. Спорудження і облаштування транспортної мережі відрізняється великою капіталомісткістю, тривалими строками будівництва і

реконструкції і, як наслідок, неможливістю їх швидкого пристосування до ситуації, що потребує від спеціалістів особливої ретельності при виборі заходів по розвитку транспортної інфраструктури, а також створення визначених резервів потужності. Аналіз показує [2; 3.], що обсяг робіт і заходи по розвитку транспортної мережі, які здійснюються у визначений період, мають вплив на її роботу на протязі декількох наступних років. Вірність вибору таких заходів і завчасність їх здійснення мають особливе значення. Постає проблема як створити необхідний потенціал (провізні здатності) транспорту за мінімальних його засобів виробництва (зокрема доріг). Це означає, що в економіко-географічних дослідженнях на перший план виходять задачі підвищення надійності транспортної мережі і маневрування господарськими зв'язками за рахунок чисто територіальних їх особливостей (конфігурацій). Однією із суттєвих характеристик транспортної інфраструктури являється схема територіальної організації транспорту як форми просторової організації мережі. Конфігурація транспортної мережі в значній мірі визначає виробничий потенціал і можливості розвитку транспортної інфраструктури на різних рівнях. Транспортні системи з подібними кількісними показниками – загальна довжина і щільність мережі, маса і швидкість руху транспортних засобів, але з різними схемами накреслення дорожньої мережі – володіють неоднаковими можливостями розвитку і виконання перевезень [3;4.]. У зв'язку з цим важливим моментом у визначенні транспортної інфраструктури являється включення такої складової як конфігурація транспортних мереж.

Унаслідок своєї подвійної орієнтації (обслуговує виробничу і соціальну сфери), транспортна інфраструктура визначає не тільки економічну, але й соціальну цінність території [2; 3.]. Розглядаючи вплив рівня розвитку транспортної мережі в цілому на соціально-економічний розвиток території, С. А. Тархов рахує, що циклічність мережі характеризує рівень освоєності території [4], Н. Ф. Голиков бачить в кільцюванні мережі лінійних споруд спосіб підвищення ефективності їх роботи [1]. Заходами якості у даному випадку виступають конфігураційні особливості транспортних мереж, їх пов'язаність, які обслуговують інфраструктурні можливості транспортних функцій в повному об'ємі у випадку виходу із ладу окремих участків дорожньої мережі. Чим більше зациклені ділянок транспортної мережі (зв'язок) і вищий їх коефіцієнт надійності, тим більш ефективно функціонує транспортна інфраструктура.

Географічне положення Івано-Франківської області досить вигідне: вона знаходиться на перетині транспортних шляхів із заходу на схід, з півночі на південь (залізниць, автомобільних

шляхів, трубопроводів і електричних мереж), щільність населення висока, тому цілком природно, що область має розвинену транспортну мережу, що забезпечує домінування в структурі туристичних потоків як внутрішніх так і зовнішніх туристів. Територія області входить у зону розвитку міжнародних транспортних коридорів. Характеризується відносно високою щільністю та загальною експлуатаційною довжиною залізничних шляхів. Основним залізничним вузлом Івано-Франківської області є місто Івано-Франківськ, де сходяться залізничні маршрути шести напрямків. Вигідне транспортне положення Івано – Франківська, зручні автошляхи, що сполучають його з іншими обласними центрами, близькість до найвищої частини українських Карпат – Чорногори сприяє залученню туристів і відпочиваючих в дану область. Багатий історико – культурний потенціал безумовно буде цікавий як жителям України, так і іноземцям. Зростання кількості туристичних підприємств свідчить про позитивні зрушення у розвитку туризму в регіоні протягом останніх років.

Київські туристичні підприємства активно реалізують тури на Івано – Франківщину, зокрема в Косівському та Коломийському районах. Популярності Прикарпаттю додають діяльність гірськолижного курорту “Буковель”, можливість змагання на байдарках та річках Прут і Черемош, дельтапланеризм [7].

Дорожньо- транспортна інфраструктура внутрішньообласного значення також достатньо розвинута. Щільність автомобільних доріг становить у середньому по області 0,53 км/км², при цьому в передгірній частині області щільність шляхів у 2,2 рази більша порівняно з гірськими районами. Мережа доріг дає змогу охопити кільцевими екскурсійно – туристичними маршрутами понад 2/3 природних та історико – культурних атракцій області. Основними транзитно – туристичними осями області є дві автомагістралі регіонального значення: Р-03 і Р-04. Траса Р-03 – це головна транскарпатська автомагістраль південно-східної половини Карпатського регіону держави. Через Яблуницький перевал магістраль зв'язує Івано-Франківськ з Румунією, Угорщиною і Словаччиною. Крім того, ця магістраль сполучає між собою найпопулярніші гірські курорти обох макросхилів Карпатської дуги: Яремчу, Татарів, Яблуницю (Івано-Франківщина), Ясиня, Кваси, Рахів (Закарпаття).

Невенченко А.И. Оценка транспортной инфраструктуры в туризме на территории Ивано-Франковской области. Раскрыта сущность понятия “транспортная инфраструктура”, определены ее характерные пространственно-функциональные черты. Осуществлен анализ транспортной сети Ивано-Франковской области, выяснена ее роль в развитии туризма.

Ключевые слова: инфраструктура, транспорт, конфигурация транспортной сети, обслуживание, туризм.

Nevenchenko A.I. The transport infrastructuration of turism Ivano-Frankivsk region. The plot of transport infrastrectation is discussed. The importance of developing of turism in Ivano-Frankivsk region is nessasary.

Key words: transport, infrastructuration, turism, region.

У майбутньому для транспортної системи України на провідне місце висуваються такі параметри, як здатність швидко і надійно пропускати вантажопотоки великої потужності, з одного боку, і поглинати “сплески” вантажо- і пасажиропотоків – з іншої.

Висновки. При визначенні поняття “транспортна інфраструктура” слід не тільки перераховувати елементи, які входять в її склад, але й приділяти особливу увагу їх якісним характеристикам, які визначають можливості транспортно-інфраструктурного обслуговування. Під транспортною інфраструктурою будемо розуміти транспортну мережу з визначеною конфігурацією і техніко-економічними характеристиками, об’єкти сервісного обслуговування в зоні впливу дорожньої мережі, а також матеріально-організаційну структуру для забезпечення ефективної роботи транспорту.

Отже, в міру розвитку економіки країни, транспортна галузь повинна змінюватись відповідно до динаміки попиту на транспортні послуги. Гнучкість, еластичність транспорту, можливість працювати в різних, в тому числі ймовірнісних режимах, реалізувати “пікові” потреби в перевезеннях – ось ті вимоги, які ставляться перед сучасними транспортними системам.

Список літератури

1. Голиков Н.Ф. География инфраструктуры /Н. Ф. Голиков -К: Выща шк.,1984.- 124 с.
2. Семина И.А. Транспортная доступность в оценке социальных качеств мест //Известия Смоленского государственного университета.2011. - №4.-С.55-63.
3. Семина И.А. Транспортная доступность в региональных исследованиях инфраструктуры //“Современные научные идеи” Материалы VIII международной научно-практической конференции– 27.01.2012-05.02.2012. Прага. 2012. –С.73-75.
4. Семина И.А., Фоломейкина Л.Н. Проблемы развития и функционирования дорожной сети в территориальных природно – хозяйственных системах // Проблемы региональной экологии. - № 1. – 2006.
5. Жамин В. Инфраструктура при социализме // Вопросы экономики. – 1977. - № 2. – С. 14 – 34.
6. Географический энциклопедический словарь. – М.: “Советская энциклопедия”, 1988.
7. Купалова Г.І., Клиновський А.Б. Розвиток та розміщення продуктивних сил регіону: соціально – економічні аспекти. – Тернопіль: Підручники і посібники, 2005. – 228 с.