

2. *Інноваційна стратегія українських реформ / Гальчинський А.С., Гесць В.М., Кінах А.К., Семиноженко В.П. – К. : Знання України, 2002. – 336 с.*
3. *Коломійчук В.С. Соціально економічний розвиток адміністративного району в умовах перехідної економіки / Коломійчук В.С. – Тернопіль : Укрмедкнига, 2001. – 440 с.*
4. *Інновації у промисловості : [Статистичний збірник] / Головне управління статистики у Закарпатській області. – Ужгород, 2009. – 61 с.*
5. *Офіційний сайт Головного управління статистики в Закарпатській області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.stat.uz.ua/statinfo/nauka>.*

УДК : 338. 47: 338.49

Я. Шевчук

кандидат економічних наук,
старший науковий співробітник,
Інститут регіональних досліджень НАН України;

О. Процик

кандидат хімічних наук,
Львівська національна академія мистецтв

РОЛЬ РЕТРОСПЕКТИВНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ У ВИЯВЛЕННІ СУЧАСНИХ ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Розкриваються ретроспективні особливості вивчення автотранспортної інфраструктури. Окреслюється їх роль і значення для формування нових підходів до визначення перспектив розвитку автотранспортної інфраструктури.

Ключові слова: автотранспортна інфраструктура, ретроспективний аналіз, розвиток, перспектива.

Раскрываются ретроспективные особенности изучения автотранспортной инфраструктуры. Определяется их роль и значение для формирования новых подходов к определению перспектив развития автотранспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: автотранспортная инфраструктура, ретроспективный анализ, развитие, перспектива.

Uncover the retrospective study of road transport infrastructure features. Outlines their role and importance of new approaches for its prospects.

Keywords: motor transport infrastructure, retrospective analysis, development, prospects.

Постановка проблеми. Загальновідомо, що на всі сфери життєдіяльності суспільства істотний вплив справляє стан транспортної інфраструктури. Для поглиблення дослідження питань її подальшого розвитку в Україні доцільно розглянути проблеми останнього крізь призму наукової спадщини минулих поколінь дослідників. Ця стаття є спробою зробити це стосовно автотранспортної інфраструктури.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Вивчення ретроспективних досліджень автотранспортної інфраструктури здійснювалося в різних галузях знань. Найбільше уваги цьому приділили географи (І.В. Нікольський, О.І. Шаблій та ін.). Відомим є також внесок архітекторів та економістів. Проте є ще багато резервів наукової розробки даної теми, що й зумовлює актуальність статті.

Метою статті є екскурс у проблематику досліджень автотранспортної інфраструктури та виявлення їх ролі та значення для її подальшого розвитку.

Виклад основного матеріалу. Незважаючи на те, що транспортна інфраструктура вивчається низкою галузей знань, серйозні наукові дослідження особливостей її формування і розвитку розпочалися не так уже й давно, хоча описові тексти і примітивні карти найважливіших світових шляхів та доріг у різних країнах світу можна знайти в найдавніших манускриптах та літературних джерелах.

Так, основоположниками географії транспортної інфраструктури вважають таких німецьких вчених кінця XIX – початку XX ст., як А. Геттнер, К. Дове, О. Блюм. Зазначимо, що для економістів-регіоналістів ці

дослідження є безцінними, оскільки згадані вчені досліджували транспортну інфраструктуру в контексті вивчення простору. Результатом таких наукових пошуків стала хорологічна (просторова) концепція розвитку транспортної інфраструктури як основи «сполучень» тих чи інших місць у просторі залежно від природних умов конкретної території [2].

Ускладнення будівництва транспортної інфраструктури посилили необхідність підвищення наукового рівня обґрунтування напрямків її розвитку, що сприяло використанню математичних розрахунків у цій сфері, які одними з перших застосували В. Гаррісон, Б. Беррі, Д. Мобл, Д. Ніст'юен. Особливу популярність здобула книга К. Канського, в якій математично обґрунтовано побудову транспортної мережі [5, с. 293-296].

У період після Другої світової війни теоретичні і практичні проблеми розвитку транспортної інфраструктури були в центрі уваги таких відомих учених, як І.І. Білоусов, М.Х. Ганкін, О.А. Ізюмський, Н.М. Казанський, І.В. Нікольський, а також Н.Н. Колосовський. Саме останній зумів показати роль транспортних проблем у формуванні економічних районів через розвиток міжрайонних і внутрішньо-виробничих зв'язків, акцентуючи увагу на тому, що проблеми удосконалення транспортних мереж і системи перевезень значною мірою є «географічними проблемами, тісно пов'язаними з загальною системою економічного районування» [5, с. 300].

Серед українських дослідників транспортної інфраструктури виділяється Степан Рудницький, який в книзі «Коротка географія України» охарактеризував протяжність і стан шляхів на 1914 рік, а в інших роботах окреслив взаємовпливи розвитку транспорту та інших суспільних сфер. На жаль, праці цього видатного географа після Другої світової війни були недоступними для українських дослідників в Радянському Союзі, хоча в Україні тоді значно поширилась увага до дослідження транспортної інфраструктури. Останнє було відповіддю на нові потреби господарства та населення, що виникли внаслідок відбудови економічних об'єктів, зруйнованих під час Другої світової війни, а також внаслідок широкомасштабного нового промислового та соціально-інфраструктурного будівництва. Дослідженнями транспортної інфраструктури займалися, насамперед, відомі українські географи М.В. Григорович, К.Ф. Коценко, М.Д. Пістун, І.І. Ровенчак, О.І. Шаблій та ін., які розглядали географію транспорту в структурі економічної географії. Вони вважали транспорт галуззю матеріального виробництва, що відповідало тогочасній економічній доктрині країни. На нашу думку, такі погляди були звуженими і спрощеними, оскільки транспортна інфраструктура є фактором і мережевою основою формування територіально-структурних процесів у територіальних суспільних системах різного ієрархічного рівня, детермінантом динаміки середовища регіону, каталізатором його просторового розвитку, об'єктивним підґрунтям виокремлення тих чи інших територіальних суспільних систем (районів, регіонів), важливою підсистемою комунікаційної інфраструктури та економічною підсистемою, де виробляються унікальні послуги. Продовжуючи цю думку, зазначимо, що без належного стану транспортної інфраструктури неможливий розвиток постіндустріального суспільства, зокрема таких його стадій, як інформаційне суспільство, знаннева економіка, а отже неможливий суспільний прогрес. Це давно зрозуміли американські науковці, яких цікавив, насамперед, прикладний аспект, адже вони мали відповідні державні та приватні замовлення саме на дослідження такого гатунку. Очевидно, що виконання таких замовлень вимагало детальної проробки економічних питань, пов'язаних з реконструкцією та подальшою розбудовою транспортної інфраструктури.

На сьогоднішній день дослідження транспортної інфраструктури, які здійснюються у будь-якій царині знань, у тій чи іншій мірі зачіпають економічні питання. Суттєво активізувалися й суто економічні дослідження розвитку транспортної інфраструктури, оскільки цілком очевидним є те, що гальмування її розвитку зумовлює структурні деформації економіки країни в цілому, поглиблює економічні кризи. При цьому першочергова увага приділяється питанню розвитку транспортної інфраструктури країни, яка має забезпечувати соціально-економічне зростання територіальних суспільних систем різного ієрархічного рівня, сприяти збільшенню валютних надходжень до бюджету країни, а також забезпечувати ефективність виробництва товарів і послуг та належні обсяги пасажирських і вантажних перевезень тощо.

Наукові літературні джерела, в яких містяться результати досліджень транспортної інфраструктури різними вченими, засвідчують, що результативність здійснення будь-якої економічної діяльності залежить від розвиненості опорного каркаса території. При цьому опорний каркас території тлумачиться переважно як ділянки чи територіальні утворення в межах регіону чи країни, де концентруються масові соціально та економічно активні процеси життєдіяльності населення. Ці ділянки чи територіальні утворення являють собою соціально-економічні вузли (міста та територіальні виробничі утворення, зокрема технопарки, логістичні центри тощо), що розташовані, як правило, на перетині лінійних елементів каркасу, тобто транспортних магістралей. Інші території регіону, на яких точково розміщені ті чи інші види діяльності, і які виконують переважно невиробничі функції (зелені зони, історичні місця, місця відпочинку тощо), утворюють своєрідне тло для формування і розвитку опорного каркаса.

Саме така концепція опорного каркасу обґрунтована в працях географів М. Баранського, Г. Лаппо, архітекторів О. Гутнова і О. Кудрявцева та інших вчених [3]. Якщо географи акцентують увагу на тому, що

опорний каркас території – це міста, які розташовані на ній, плюс транспортна мережа, то архітектори співвідносять його із планувальною структурою цієї території. При цьому і ті, й інші мають підстави виділяти специфічні конфігураційні форми опорного каркаса – лінійно-вузлову, концентрично-радіальну, решітчасту та ін., які обумовлені тими чи іншим факторами (гірськими системами, водними артеріями, особливостями заселеності території чи видобутку ресурсів тощо). Конфігураційні форми опорного каркасу залежать і від розташування фокусів території – великих міст, які є своєрідними наріжними каменями опорного каркаса території.

Отже, очевидно, що опорний каркас хоча й переважно асоціюється з транспортно-комунікаційною основою, але, як зазначається в довідковій літературі, остання лише входить до його складу, проте не вичерпує змісту [3]. Але, безумовно, слід брати до уваги, що саме транспорт (потужні лінії та вузли) є передумовою побудови опорного каркасу і потужним фактором розвитку його специфічних конфігураційних форм. При цьому має місце подібність останніх на різних ієрархічних рівнях досліджуваної території: радіально-кільцеву будову може мати опорний каркас міста (наприклад, опорний каркас Львова) і опорний каркас регіону (наприклад, опорний каркас центральної частини Львівської області).

Значимо, що найслабше досліджений опорний каркас території економістами. Не можна сказати, що таких досліджень не було. Варто згадати праці В.С. Коломийчука, який детально вивчив морфологічні особливості опорного каркасу та можливості його удосконалення в різних регіонах України [4], та розвідки М.М. Вишиванюк, яка сконцентрувала свою увагу на ролі малих міст в опорному каркасі регіону [1].

Та на сьогоднішній день бракує досліджень транспортної інфраструктури в контексті формування і розвитку постіндустріальної економіки, яка зумовлює трансформацію всіх суспільних сфер економіки і, безумовно, активізує вже в найближчій перспективі глибокі трансформаційні перетворення в опорному каркасі території.

Важливо також обґрунтувати ефективну державну транспортну політику, яка б передбачила розбудову опорного каркасу території України до рівня, здатного забезпечити реалізацію економічних й соціальних перетворень та геополітичних інтересів країни, а також забезпечити її конкурентоспроможність.

Загалом дослідження опорного каркаса дозволили зрозуміти деякі особливості сучасних проблем розвитку автотранспортної інфраструктури, зокрема таких, як стрімкий спад обсягів перевезень, нездатність країни фінансово забезпечити утримання транспортної інфраструктури на належному рівні, зношеність рухомого складу та матеріально-технічної бази транспорту, відсутність належного технологічного обслуговування транспортної інфраструктури.

Висновки та напрямки подальших досліджень. Підсумовуючи, наголосимо, що перспективний розвиток автотранспортної інфраструктури України можливий лише на основі науково обґрунтованого прогнозу трансформації територіально-структурних процесів, зміни на цій основі будови опорного каркасу території, зростання ролі окремих соціально-економічних центрів та формування якісно нового середовища життєдіяльності суспільства. Це й визначає напрямки подальшої розробки теми, деякі аспекти якої розглянуто в даній статті.

Література

1. Вишиванюк М. М. *Регулювання соціально-економічного розвитку малих міст : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук : спец. : 08.00.05 «Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка» / М. М. Вишиванюк – Л. : Ін-т регіон. досліджень НАН України, 2010. – 20 с.*
2. Геттнер А. *География, ее история, сущность и методы / А. Геттнер : пер. с нем. под. ред. Н. Баранского. – М. : Госиздат, 1930. – С. 135.*
3. *ЄвроРегіоУкраїна [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.eru.org.ua/index.php?page=1218>.*
4. Коломийчук В. С. *Соціально-економічний розвиток адміністративного району в умовах перехідної економіки (підходи до вивчення, стратегія розвитку) / В. С. Коломийчук. – Т. : Укрмедкнига, 2001. – 440 с.*
5. Саушкин Ю. Г. *Экономическая география: история, теория, методы, практика / Ю.Г. Саушкин. – М. : Мысль, 1973.*