

УДК 338.49 : [338.47 : 629.33.36]

Я.Ю.Агій, к.е.н.,
Ужгородський національний університет,
м. Ужгород
Я.В.Шевчук, к.е.н.,
Інститут регіональних досліджень НАН України,
м. Львів

РОЛЬ КОНЦЕПЦІЇ ОПОРНОГО КАРКАСУ У РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

Розкривається суть концепції опорного каркасу території, розглядається його будова та підходи до вивчення. Окреслюється роль концепції опорного каркасу території у розвитку автотранспортної інфраструктури.

Раскрывается суть концепции опорного каркаса территории, рассматривается его строение и подходы к изучению. Очерчивается роль концепции опорного каркаса территории в развитии автотранспортной инфраструктуры.

The article deals with the concept of framework of territory, its structure. It's outlined the role framework of territory in development of motor transport infrastructure.

Ключові слова: концепція, опорний каркас, територія, регіон, автотранспортна інфраструктура.

Роль концепції опорного каркасу території у розвитку автотранспортної інфраструктури важко переоцінити. Саме вона дає можливість оцінити, в яких частинах регіону важливо розбудовувати автотранспортну інфраструктуру.

Концепція каркасу території запропонована російським географом М.Баранським, архітекторами О.Гутновим і О.Кудрявцевим. Синонімічний ряд дефініції поповнюють також терміни: "економічний каркас", "опорний каркас", "планувальний каркас", "каркас розселення" тощо. Під каркасом території обласного рангу розуміють найчастіше сукупність міст на тлі наявної транспортної мережі. Міста у даному контексті розглядаються як фокуси концентрації функціональної активності найбільш масових процесів життєдіяльності населення, пов'язаних з високою інтенсивністю освоєння простору. Решта території регіону (міста) утворює так звану "тканину" – зону переважної локалізації видів діяльності, що не потребують високої просторової концентрації. Каркас також асоціюється з його транспортно-комунікаційною основою, однак транспорт (потужні лінії та вузли) є лише передумовою побудови каркасу, тому концепція каркасу планувальної структури спершу виникла з тенденції використання переваг територій, розташованих вздовж транспортних комунікацій, для подальшого розвитку міста [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 каркасу: 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 нарізними каменями опорного каркасу 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 [9]. 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).

Опорним каркасом територіальної організації господарства регіону виступає обласна система розселення населення (обласна СР). Це найбільш статичний елемент, однак і він із плином часу зазнає певних змін: якісних, кількісних, функціональних. Розселення населення виражає послідовність поширення, переміщення населення, оселення на нових територіях. Під розселенням розуміють не лише процес заселення місцевості але й форми територіальної організації населення. В найбільш широкому, соціальному розумінні, розселення населення – це просторова форма організації суспільства.

Поняття "розселення" означає розміщення мережі населених пунктів (міст, смт, сіл) різної величини (за кількістю населення і розмірами території), що виконують різноманітні функції.

Таким чином, розселення можна розглядати і як процес заселення і як його результат – сукупність всіх населених пунктів на певній території.

Виробництво матеріальних благ складає основу життя суспільства. Виробничою діяльністю визначається виникнення, існування і розвиток кожного поселення. Різні види виробничої діяльності ставлять неоднакові вимоги до розселення. Одні з них сприяють концентрації населення, інші навпаки, вимагають розсіяного розселення. Особливості розселення визначаються способом виробництва, соціально-економічними відносинами, що склались на даній території в даний час.

Територіально цілісний і компактний ареал концентрації населення зі всіма необхідними умовами і обладнанням для життєдіяльності людей становить собою населений пункт, або, інакше кажучи, поселення.

Сукупності сільських і міських поселень або сукупності міського розселення (що призводить до утворення агломерації) представляють групове розселення (на відміну від дисперсійного розселення – таке, що не перетворюється в компактний житловий масив). Міські і сільські населені пункти в межах певної території (країни, економічного району, області, адміністративного району) створюють системи поселень.

В сучасних умовах жодне поселення не виникає і не розвивається відокремлено, а лише в тісному взаємозв'язку і взаємовпливі зі сторони сусідніх поселень. У результаті виробничих і невиробничих зв'язків між поселеннями формується інтегральна регіональна система розселення. Регіональні системи розселення – це єдність відносно самостійних компонентів, поселень. Їх внутрішню організацію характеризує структурність, ієрархічність, територіальна цілісність.

Першою ознакою системи розселення є наявність зв'язків між елементами, що її складають, тобто, населеними пунктами. Зв'язки між населеними пунктами об'єднані в групи. В сучасних умовах все більше зростають науково-виробничі зв'язки. Роль організаційно-господарських зв'язків поширена в сільській місцевості (поєднуючись, звичайно з виробничими зв'язками).

Адміністративні зв'язки закономірно поєднуються з організаційно-господарськими, утворюючи групу «зв'язків управління». Зв'язки по обслуговуванню населення не замикаються всередині даного населеного пункту, вони багатогранні і відіграють важливу роль у формуванні територіальних систем та їх центрів. Трудові зв'язки в формі щоденних поїздок з одного населеного пункту в інший мають виключно велику системоутворюючу силу. На основі вищевказаних зв'язків виділяється ієрархічна ступінчастість територіальних систем.

У відношенні кількості і складу рівнів ієрархії територіальних систем розселення немає визначеності. Так Н.Ф.Тимчук [5] виділяє рівні ієрархії територіальних систем розселення: 1) низові системи (рангу адміністративного району); 2) локальні системи – це такі системи, де системоутворюючими ознаками є виробничо-економічні, трудові і культурно-побутові зв'язки, головним чином маятникові; 3) регіональні (територіальна організація систем розповсюджується на декілька областей); 4) система поселень країни.

О.Г.Топчів, до прикладу, наводить конкретизовану ієрархію територіальних систем розселення України, структуровану за функціями та величиною центрів систем розселення (табл. 1).

Локальні системи розселення – це сукупність близько розташованих населених місць (міського і сільського типу), з єдиною виробничо-сировинною базою і з інтенсивними виробничими, культурно-побутовими і трудовими зв'язками. В рамках локальної системи об'єктивно існує можливість щоденного особистого спілкування і обміну інформацією всіх представників її активного населення [1].

Матеріальною основою локальної системи розселення є: локальний виробничий комплекс, система виробничої інфраструктури, локальні природні ресурси.

Межі систем розселення повинні визначатись на основі закономірностей зміни наведеного показника комплексу зв'язків. Вивчення закономірностей формування системи розселення на рівні області дозволяє виявити і визначити

обласну систему розселення, під якою маємо на увазі сітку населених пунктів, що склалась під впливом історичного, економічного і соціального розвитку та фізично-географічних умов.

Таблиця 1

Функціональні типи міст та їх роль у системах розселення [6]

№ п/п.	Статус і господарські функції міських поселень	Місце в системі розселення України	Чисельність населення, тис. осіб
1	Селища міського типу і малі міста з агропромисловими, транспортними, рекреаційними функціями — переважно центри адміністративних районів	Центри локальних і районних систем розселення	до 20
2	Середні міста — райцентри, міста обласного підпорядкування з агропромисловими, промисловими, транспортними, рекреаційними функціями	Центри районних, іноді міжрайонних систем розселення	20–50
3	Міста обласного підпорядкування і окремі райцентри з промисловими, транспортними, рекреаційними функціями	Центри міжрайонних, іноді районних систем розселення	50–100
4	Міста обласного підпорядкування, переважно центри областей — поліфункціональні промислово-транспортні, культурні, адміністративні центри	Центри міжрайонних систем розселення	100–250
5	Міста обласного підпорядкування і м.Севастополь — багатогалузеві промислові, транспортні, культурні та адміністративні центри	Центри обласних, іноді міжрайонних систем розселення	250–500
6	Багатофункціональні міста обласного підпорядкування, крупні адміністративні, наукові, економічні центри, адміністративні центри областей	Центри обласних систем розселення	500–1000
7	Міста-мільйонери — центри областей, багатофункціональні міста обласного підпорядкування — найкрупніші адміністративні, наукові, економічні, організаційні і культурні центри	Центри міжобласних (регіональних) систем розселення	понад 1000 (До цього ж типу відносять і м. Львів, населення якого менше 1 млн. осіб)
8	Столиця країни — Київ	Центр єдиної (національної) системи розселення	

Регіони України вирізняються сформованими обласними (інакше кажучи регіональними) системами розселення, які розглядають, як генетично і функціонально взаємопов'язане поєднання населених пунктів і їх локально-просторових об'єднань, що формуються внаслідок урізноманітнення і поглиблення різного роду міжселенських зв'язків (людських, управлінських, соціальних та економічних) у межах обласної територіальної спільності [8, с.148].

Е.Алаєв та О.Шаблій вказують на те, що СР того чи іншого ієрархічного рівня у більшості випадків співпадають з економічними районами чи економічними зонами (тобто господарськими регіонами різного масштабу).

Так, згідно принципів геопросторової організації систем розселення західних областей України, за О.І.Шаблієм (2001), просторова структура обласної системи розселення відповідає територіальній структурі обласного господарського комплексу. Великі міста області — місця концентрації виробництва, населення, сфери послуг, виступають центрами територіальної системи господарства та розселення. Особливості розвитку та розміщення агропромислового виробництва в радянські часи в області значною мірою визначили структуру районних (локальних) СР. Тісні виробничі зв'язки між підприємствами, що переробляють сільськогосподарську сировину, та їх сировинними зонами визначали відповідно тісні зв'язки між елементарними

кущовими СР та районним центром. Міжрайонні СР, які поєднують територію декількох районних СР, сформовані на основі розвитку міжрайонних господарських комплексів. Інтенсивність формування міжрайонних СР здебільшого визначалась наявністю промислових вузлів, які окрім виробничих зв'язків характеризувалися інтенсивними маятниковими переміщеннями населення у центральні ядра системи.

Таким чином, на даному етапі обласна СР, виступаючи структурним елементом національної системи розселення, з одного боку об'єднує міжрайонні СР з "ядрами тяжіння", районні з центрами тяжіння, кущові, в центрі яких є малі міста та селища міського типу, на основі тісних зв'язків, які координуються обласним макрорядом — з іншого боку.

Наголосимо на тому, що ефективне формування систем розселення різного ієрархічного рівня є неможливим без розвитку опорного каркасу території, що в свою чергу потребує належного рівня розвитку і стану автотранспортної інфраструктури. Зазначимо також, що найслабше досліджений опорний каркас території економістами. Не можна сказати, що таких досліджень не було. Варто згадати дослідження В.С.Коломийчука, який детально дослідив морфологічні особливості опорного каркасу та можливості його удосконалення в різних регіонах України [4], наукові розвідки М.М.Вишиванюк, яка сконцентрувала свою увагу на ролі малих міст в опорному каркасі регіону [2].

Але на даний момент 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.

Список використаних джерел:

1. Алаев Э.Б. Социально-экономическая география. Понятийно-терминологический словарь. – М.: Мысль, 1983. – 350 с.
2. Вишиванюк М.М. Регулювання соціально-економічного розвитку малих міст: Автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук / Спеціальність: 08.00.05 – Розвиток продуктивних сил і регіональна економіка. – Львів: Інститут регіональних досліджень НАН України, 2010. – 20 с.
3. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: 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). – Тернопіль: Укрмедкнига, 2001. – 440 с.
5. Тимчук Н.Ф. Город и район: регулирование комплексного развития. – М.: Экономика, 1980. – 160 с.
6. Топчів О.Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методика. – Одеса: Астропринт, 2005. – С.234.
7. Хорев Б.С., Снідович С.Г. Расселение населения. – М.: Финансы и статистика, 1981. – 320 с.

8. Шаблій О.І. Суспільна географія: теорія, історія, українознавчі студії. -Львів: Львівський національний університет ім. І. Франка, 2001. – 744 с.

9. ЄвроРегіоУкраїна. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.eru.org.ua/index.php?page=1218>

УДК 338.2

М.І.Деркач, к.е.н.,

Дніпропетровський національний університет ім. О.Гончара,
м. Дніпропетровськ

ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЧНИХ ПЛАНІВ СТАЛОГО РОЗВИТКУ МІСТ ЯК НАПРЯМ РОЗБУДОВИ ПОТЕНЦІАЛУ МІСЦЕВОЇ ВЛАДИ

У даній статті обґрунтовано необхідність розробки та імплементації стратегічних планів сталого розвитку міст у якості напрямку розбудови потенціалу органів місцевої влади. На прикладі міста Дніпропетровськ розроблено проект типового стратегічного плану сталого розвитку міста.

В даній статті обоснована необхідність розробки та впровадження стратегічних планів сталого розвитку міст у якості напрямку розбудови потенціалу органів місцевої влади. На прикладі міста Дніпропетровськ розроблено проект типового стратегічного плану сталого розвитку міста.

The necessity of development and implementation of strategic plans of the city sustainable development as a direction of local authorities activities improvement is argued in the article. The project of strategic plan of sustainable development of Dnipropetrovs'k is developed.

Ключові слова: сталий розвиток, стратегічний план, децентралізація.

Необхідність децентралізації державних функцій сьогодні вже є визнаним фактом [1], разом з тим існує і чітке розуміння того, що вона буде ефективною тільки за умови «зрілості» та ефективності місцевих органів влади, високого рівня професіоналізму місцевих чиновників, якісного місцевого менеджменту. Отже, на порядку денному стоїть питання розробки механізмів розбудови потенціалу місцевих органів влади.

Проблеми сталого розвитку і ролі центральних та місцевих органів влади у даному процесі досліджуються іноземними і вітчизняними науковцями, зокрема Д.Медоузом [2], Г.Бундтландом, А.Бартлетом, В.Томасом, Г.Дейлі, С.Шмидхейні [3], О.Тарасовою, В.Даниловим-Данильямом, Б.Гаврилішиним [4], М.Згуровським. Цими та іншими авторами розроблені теоретико-методологічні основи забезпечення сталого розвитку, визначена роль органів влади різних рівнів у даному процесі. Разом з тим, існує низка невирішених питань у цій сфері, зокрема визначення дієвих механізмів забезпечення сталого розвитку, розробка напрямів розбудови потенціалу органів місцевої влади.

Метою статті є обґрунтування необхідності формування та імплементації стратегічних планів сталого розвитку міст як напрямку розбудови потенціалу місцевої влади.

Світова наука і практика вже мають певні напрацювання щодо забезпечення сталого розвитку міст і активізації ролі місцевих органів влади у даному процесі. Так, аналіз сучасних моделей управління містами у країнах Азіатсько-Тихоокеанського регіону дозволив виділити декілька головних