

при наближенні до ядра агломерації і фондонасиченості – при наближенні до периферії; 7) зростання галузевої різноманітності при наближенні до ядра агломерації.

Основними принципами розвитку агломераційних утворень при цьому виступають: принцип раціонального використання переваг агломераційного ефекту території та переваг спеціалізації і концентрації виробництва; принцип пріоритетності розвитку науково-спрямованих модульних виробництв; принцип державної підтримки і економічного стимулювання розвитку пріоритетних галузей спеціалізації агломерації; принцип активізації ринкових механізмів розвитку виробництва; принцип єдності управління центральними і периферійними територіями агломерації; принцип поліпшення соціальних умов життя людей та раціонального природокористування і охорони природи.

Таким чином, агломераційні форми територіальної організації суспільства є складними об'єктами суспільно-географічних досліджень, що виступають осередками ринкових і підприємницьких сил держави, поширення інновацій і ноу-хау, активізації міжнародних зовнішньоекономічних зв'язків та формують значний додатковий соціально-економічний ефект розвитку господарства. Комплексний аналіз особливостей їх формування та розвитку з метою підтримки виявлених вище особливостей сприятиме активізації економічного життя країни, зростанню ефективності її господарського розвитку, підвищенню рівня життя та активізації ринкових відносин.

Література.

1. *Гладкий О. В.* Наукові основи суспільно-географічних досліджень промислових агломерацій : Монографія / Гладкий О. В. ; [наук. ред. С. І. Іщук] . – К. : ВГЛ «Обрії», 2008. – 360 с.
2. *Clark G. L.* The Oxford Handbook of Economic Geography. / Clark G. L., Feldman M. P., Gertler M. S. – New York, Oxford University Press, 2003. – 742 p.
3. *Fujita M.* Economics of Agglomeration: cities, industrial location and regional growth. / M. Fujita, J.-F. Thisse. – Cambridge: Cambridge University Press, 2004. – 466 p.
4. *Henderson V.* How urban concentration affects on economic growth? / V. Henderson // The World Bank development research group. - New York, 2000. – 27 p.

Л. В. Пашковська

ТРАНСПОРТНО-КОМУНІКАЦІЙНІ ОСІ – ЛІНІЙНІ ФОРМИ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ СУСПІЛЬСТВА

Питання розвитку територіальної організації суспільства на сьогодні є одним із основних завдань, які вирішує суспільна географія. Суть його полягає у пошуку найоптимальнішого розміщення та упорядкування матеріальних

ресурсів з метою ефективного територіального розвитку. Розв'язати поставлені завдання можливо завдяки глибокому вивченню територіальної структури суспільно-географічного комплексу регіону, основою якої виступає опорний каркас. Він визначає просторово-композиційну основу території регіонів будь-яких ієрархічних рівнів.

Концепція опорного каркасу територіальної структури народного господарства сформульована ще М.М. Баранським, і представляється як вузли скупчення діяльності людей і конкретних каналів обміну між ними у вигляді транспортних комунікацій, що є тим «скелетом», на якому тримається господарство і розселення. Пізніше її розвинув Г.М. Лаппо, який опорним каркасом називав генералізований вираз територіальної структури основних суспільно-географічних районів у вигляді взаємозумовленого поєднання господарських центрів та ліній. Конфігурація цього каркасу, як правило, відображає основні риси територіальної організації суспільного життя відповідного району.

Територіальна структура кожного з районів залежить від взаєморозміщення точкових та лінійних форм територіальної організації суспільства. Основними лінійними формами територіальної організації суспільства є транспортно-комунікаційні осі (транспортні шляхи), які разом з мережею міст складають каркас території. У просторовій структурі кожного регіону має місце каркасна основа у вигляді урбанізованих осей, смуг і вузлів. В самому загальному вигляді територіальну структуру регіону можна визначити як сукупність організованих певним чином дискретних господарських елементів, що мають просторовий вираз і об'єднаних в єдине ціле складною системою «горизонтальних», стійких у часі, прямих і зворотних зв'язків.

Транспортно-комунікаційні осі є основою існування і функціонування господарського комплексу регіону, тому що забезпечують міцні і постійні зв'язки між окремими компонентами господарського комплексу та елементами системи розселення населення. Комунікативні транспортні магістралі є стрижнями розвитку території, а в зонах їх тяжіння концентруються головні індустриальні потужності регіону. Розміщення центрів територіальної організації виробництва і розселення на такій структурі осей сприяє встановленню між поселеннями різноманітних тісних виробничих, трудових, культурно-побутових, організаційно-господарських та інших видів системних зв'язків.

Важливу та активну роль транспорту у розвитку території зазначав Д.І. Богорад, оскільки наявні шляхи сполучення в значній мірі зумовлюють можливість освоєння природних ресурсів, а також перспективи розвитку господарського комплексу та системи розселення [1, с. 34]. Дослідження, присвячені взаємозв'язку розвитку транспортних систем і розселення населення проводив Г. А. Гольц. Транспортна мережа як сукупність зв'язаних елементів, об'єднаних загальною функціональною направленістю обслуговування територій, є, за суттю, системою. Разом з іншими комунікаціями ця система нерозривно пов'язана з системою розселення,

утворюючи опорний каркас останньої і забезпечуючи її функціонування. [2, с.153]. Питаннями конфігурації та еволюції транспортних мереж займався С. А. Тархов [5, с.15-22].

Серед транспортних шляхів виділяються магістралі – дороги з підвищеною пропускну здатністю. Транспортні магістралі є спеціалізованими (залізничні, автомобільні) або такими, що поєднують лінії двох чи навіть трьох видів транспорту – так звані полімагістралі.

Важливе значення для зовнішніх перевезень мають так звані «транспортні коридори». Це – полімагістралі (разом із розміщеними вздовж них об'єктами транспортної інфраструктури), якими здійснюються перевезення за межі країни.

Транспортні мережі мають свою ієрархію. Вони класифікуються за роллю і значенням у господарському комплексі країни. Так, автомобільні дороги загального користування поділяються на автомобільні дороги державного та місцевого значення. Дороги державного значення, в свою чергу поділяються на:

- міжнародні дороги, що збігаються з міжнародними транспортними коридорами або входять до Європейської мережі автомобільних шляхів, мають відповідну міжнародну індексацію і забезпечують міжнародні автомобільні перевезення;

- національні дороги, що збігаються з національними транспортними коридорами і не належать до міжнародних транспортних коридорів та автомобільні дороги, що поєднують адміністративні центри регіонів, великі промислові і культурні центри країни з міжнародними автомобільними дорогами;

- регіональні дороги, що поєднують адміністративно-територіальні одиниці між собою, основні міжнародні автомобільні пункти пропуску через державний кордон, морські та авіаційні порти міжнародного значення, важливі об'єкти національного культурного надбання, курортні зони з міжнародними та автомобільними дорогами.

Залізниці загального користування поділяються на двоколіїні електрифіковані і не електрифіковані залізничні лінії з інтенсивним рухом поїздів та одноколіїні електрифіковані і не електрифіковані залізничні лінії.

При аналізі територіальної структури суспільно-територіального комплексу регіону слід виходити по суті з трьох основних форм: лінійної, решітчастої і радіально-концентричної. При цьому треба мати на увазі, що у чистому вигляді ці структури практично не зустрічаються.

Визначальна роль транспортно-комунікаційних осей у соціально-економічному-географічному розвитку регіонів України підтверджується дослідженнями, які ґрунтуються на визначенні просторово-часової доступності даної території по відношенню до інших об'єктів. Це дає змогу змодельовати особливості впливу транспортно-комунікаційних осей на регіональний розвиток, виходячи з їх територіальної організації. Так, для оцінки просторово-часової доступності автомобільних та залізничних шляхів побудовано ізохрони доступності для магістральних і для регіональних

автомобільних шляхів. Для магістральних залізничних шляхів побудовано радіуси доступності до залізничних станцій в залежності від значення її статусу.

Дослідження показало, що райони України з низькими показниками соціально-економічного розвитку знаходяться за межами впливу транспортно-комунікаційних осей. На основних транспортно-комунікаційних осях країни розташовані головні економічні вузли: обласні центри, міста обласного підпорядкування, крупні промислові центри. Розташування міст на додаткових осях сприяє їхньому перспективному економічному розвитку з підняттям їх статусу в планувальній структурі регіону до вищого рівня з набуттям ними нових функцій. Мережа регіональних автомобільних доріг виконує функції районного і міжрайонного значення і впливає в основному на розвиток окремих районів та їх адміністративних центрів.

Таким чином транспортно-комунікаційна мережа в економічному каркасі території регіону формується:

- основними осями економічного розвитку – міжнародними транспортними коридорами, які проходять по території регіону та магістральними автомобільними дорогами);

- додатковими осями економічного розвитку, до складу яких входять: залізничні коридори з високошвидкісними лініями, з модернізованими існуючими лініями та автомобільні дороги з функціями переважно регіонального значення, які впливають на економічний розвиток територій, через які вони проходять.

Отже, транспортно-комунікаційна мережа є невід'ємною частиною територіальної структури регіону, так як головні ділянки транспортних магістралей виступають в якості осей розвитку, які забезпечують єдність території та ефективне її використання. Саме транспортно-комунікаційні осі є тим каркасом території, на базі якого формуються населені місця, викристалізуються полюси економічної діяльності, центри обслуговування тощо. Вони не визначають у повній мірі планувальну структуру території, але сприяють контактам і мобільності, від чого значною мірою залежить соціально-економічний розвиток регіону.

Література.

1. *Богорад Д.И.* Конструктивная география района. М.: Мысль, 1965. – 406 с.
2. *Гольц Г. А.* Транспорт и расселение – М.: Наука, 1981. – 248 с.
3. *Лаппо Г.М.* Развитие городских агломераций в СССР. М., 1978
4. *Пістун М.Д.* Основи теорії суспільної географії: Навч. посібник. – К.: Вища шк., 1996. – 231с.
5. *Тархов С.А.* Пространственные закономерности эволюции транспортных сетей / Известия АН. Серия географическая. – 2002. – №2. – с. 15–22.