

УДК 911.3:37(477.82)

Андрій Майстер

ТРАНСПОРТНА ОСВОЄНІСТЬ ТЕРИТОРІЇ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Розглядаються проблеми територіальної диференціації рівнів транспортної освоєності території Волинської області. Наведено визначення понять «транспортне освоєння території» і «транспортна освоєність території». Здійснено аналіз транспортної системи області. Визначено рівень транспортної освоєності території адміністративних районів і міст області за інтегральним підпорядкування Волинської області. Проведено групування адміністративних одиниць Волинської області за інтегральним індексом рівня транспортної освоєності території. Проаналізовано виділені групи адміністративних одиниць області за рівнем транспортної освоєності території.

Ключові слова: територія, транспортне освоєння території, транспортна освоєність, рівень освоєності, Волинська область.

Андрій Майстер. ТРАНСПОРТНАЯ ОСВОЕННОСТЬ ТЕРРИТОРИИ ВОЛЫНСКОЙ ОБЛАСТИ. В статье рассматриваются проблемы территориальной дифференциации уровней транспортной освоенности территории Волинской области. Приведены определения понятий «транспортное освоение территории» и «транспортная освоенность территории». Осуществлен анализ транспортной системы области. Определен уровень транспортной освоенности территории административных районов и городов областного подчинения Волинской области. Проведена группировка административных единиц Волинской области по интегральному индексу уровня транспортной освоенности территории. Проанализированы выделенные группы административных единиц области по уровню транспортной освоенности территории.

Ключевые слова: территория, транспортное освоение территории, транспортная освоенность, уровень освоенности, Волинская область.

Andrii Majster. TRANSPORT DEVELOPMENT OF TERRITORY OF VOLYN REGION. The article deals with the problems of territorial differentiation levels of the transport development of Volyn region. The definition „transport development of territory” and „transport development level of territory” have been defined. Analysis of transport system of region has been made. Transport development level of administrative districts and regional subordination cities territory of Volyn region has been calculated. Grouping of the regional administrative units according to the integral index of transport development of territory has been made. The selected groups of administrative units according to the level of transport development have been analyzed.

Key words: territory, transport development of territory, transport development, level of the development, Volyn region.

Постановка наукової проблеми та її значення. Транспортна інфраструктура з суспільно-географічного погляду є одним із найважливіших факторів розміщення виробництва, соціально-економічного розвитку регіону. Транспортна мережа відіграє велику роль у господарському освоєнні, формуванні рівня освоєності територій та підготовленості їх до прийняття інновацій, які надходять саме через транспортні комунікації. Транспортне освоєння території безпосередньо впливає на результати процесу господарського освоєння й є важливим з'єднувальним елементом між іншими видами освоєння. Тому дослідження транспортної освоєності території як результату процесу транспортного освоєння мають на сьогодні дуже важливе значення, що й обумовило вибір наукової проблематики.

Метою дослідження є аналіз транспортної освоєності території Волинської області. У процесі дослідження розв'язувалися такі завдання:

- здійснити аналіз транспортної системи Волинської області;
- визначити рівень транспортної освоєності території адміністративних районів і міст обласного підпорядкування Волинської області;
- провести групування адміністративних одиниць області за інтегральним індексом рівня транспортної освоєності території;
- проаналізувати виділені групи адміністративних одиниць Волинської області за інтегральним індексом рівня транспортної освоєності території.

Аналіз попередніх досліджень. Наукові роботи, присвячені суспільно-географічним аспектам

дослідження транспорту та, зокрема, транспортному освоєнню території викладені в працях В.М. Бугроменка, М.В. Григоровича, М.М. Казанського, Н.П. Каючкіна [1], К.Ф. Коценко, О.Д. Красового, І.В. Нікольського, Н.М. Пашинської [5], Л.Л. Тарангул, С.А. Тархова [8], С.Б. Шліхтера та ін. Зарубіжні дослідження представлені у працях Р. Кноулза, Д. Левінсона, У. Оуена, А. Рідера, Д. Фарінгтона, Д. Хелла [9] та ін. Суспільно-географічні дослідження транспорту Волинської області не набули широкого поширення. Проблема функціонування транспортної інфраструктури регіонів Західної України, зокрема й Волинської області, займалася О.Б. Пікулик [6]. Транспортно-географічне положення адміністративних районів Волинської області, транспорту зв'язаність і проникність прикордонних регіонів України досліджував В.Й. Лажнік [2]. Дослідження особливостей транспортного освоєння території Волинської області в сучасній суспільно-географічній науці не проводилися.

Виклад основного матеріалу й обґрунтування отриманих результатів дослідження. Географія розглядає транспорт як важливий елемент території, тісно пов'язаний із конкретними природними й соціально-економічними умовами. У сучасній суспільній географії транспорт розглядається як специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь виробництва й сфери обслуговування, що забезпечує потреби господарства та населення з усіх видів перевезень. Головна функція транспорту – поєднання всіх елементів територіальної структури господарства й розселення в єдину систему шляхом

переміщення (перевезення) транспортними мережами людей, вантажів, інформації та енергії [4].

Важливим постає розуміння суті понять «транспортне освоєння території» і «транспортна освоєність території». Н.П. Каючкін транспортне освоєння території розуміє як необхідну й першочергову частину загального господарського освоєння території, що передбачає створення великої кількості наземних споруд, облаштування природних водних шляхів для судноплавства та подальшу експлуатацію введених у дію шляхів сполучення. Це тривалий процес, що продовжується в удосконаленні просторової та функціональної організації елементів систем транспортного обслуговування відповідно до потреб розвитку продуктивних сил певного економічного району із урахуванням доступності території [1, 22].

Під поняттям «транспортне освоєння території» слід розуміти облаштування території різними видами транспортних шляхів відповідно до її соціально-економічних і природних умов, насичення її транспортною мережею та формування на ній транспортної системи, що передбачає територіальне поєднання мережі шляхів сполучення, різних видів транспорту, транспортних вузлів і центрів. Транспортну освоєність території слід розуміти не просто як технічне забезпечення території транспортними шляхами, а як відповідність транспортної мережі господарським потребам певної території. Чим більше відповідає розвиток транспортної мережі соціально-економічним потребам населення території, тим вищий рівень її транспортної освоєності. Транспортна освоєність території є наслідком економічного розвитку, тому відображає основні аспекти соціально-економічного розвитку певної території [3, 123].

У Волинській області значного розвитку набув автомобільний транспорт. На території області сформувалася розгалужена мережа автомобільних шляхів, яка за своєю конфігурацією відповідає напрямкам більшості існуючих вантажопотоків. Протяжність автомобільних шляхів загального користування в області становить 6195,3 км, у тому числі з твердим покриттям – 5796,2 км (93,6 % усіх автошляхів). Порівняно з 2000 р. протяжність автошляхів області скоротилася на 102 км. Густота автомобільних шляхів загального користування становить 307,6 км/1000 км² [7]. Найвищу густоту автошляхів мають південні райони області – Луцький, Локачинський, Іваничівський, Горохівський. Північні райони області мають низьку густоту автошляхів.

Важливе місце у транспортній системі області займає залізничний транспорт. Протяжність залізничних колій загального користування в межах області складає 596,8 км, з них 101,2 км електрифікованих. Порівняно з 2000 р. протяжність залізничних колій зменшилася на 18 км. Щільність залізниць в області становить 29,6 км/1000 км², що нижче за відповідний показник по Україні (36 км/1000 км²) [7]. Найвищу щільність залізничних колій мають Ковельський, Іваничівський і Володимир-Волинський райони. Найнижча вона у північних районах області, а в Локачинському, Любешівському та Шацькому районах залізниці зовсім відсутні.

У структурі транспортної системи Волинської

області важливе значення займає трубопровідний транспорт, який є найбільш економічним у переміщенні вантажів на далекі і дуже далекі відстані. На території Волинської області функціонує система транзитних і внутрішньообласних магістральних трубопроводів. Через територію області проходять магістральні газопроводи – Івацевичі–Комарно (Дашава–Мінськ), Івацевичі–Долина-ІІ,ІІІ, Турійськ–Луцьк–Рівне та на півдні – гілка на газорозподільну станцію «Луцьк» від магістрального газопроводу «Кам'янка-Бузька–Рівне».

Для оцінки рівня транспортної освоєності території Волинської області нами був використаний зважений синтетичний показник, отриманий за агломеративно-ієрархічною процедурою стандартизації (нормування) вихідних показників, яка часто використовується для класифікації різних географічних об'єктів. Інтегральний індекс рівня транспортної освоєності території розраховувався через вагу кожного вихідного показника в загальному розвитку транспортного освоєння.

Для визначення рівня транспортної освоєності території розраховано інтегральний індекс рівня транспортної освоєності адміністративних районів та міст обласного підпорядкування Волинської області. До розрахунків залучено 11 абсолютних і відносних показників станом 2013 рр., які характеризують різноманітні сторони транспортного освоєння території (показники густоти шляхів сполучення, вантажообороту, транспортної доступності, зв'язаності, забезпеченості тощо). Для кожної адміністративної одиниці Волинської області визначено інтегральний індекс рівня транспортної освоєності території (I_t), який відображає рівень розвитку транспортної системи адміністративних одиниць щодо умовної адміністративної одиниці з найкращими показниками, які зустрічаються в статистичній вибірці.

Аналіз розрахованого інтегрального індексу I_t показав значну геопросторову диференціацію території Волинської області за рівнем транспортної освоєності (табл. 1). За цим показником виділено такі групи адміністративних районів й міст обласного значення області: із високим, вищим від середнього, середнім, нижчим від середнього і низьким рівнем транспортної освоєності території (рис. 1).

Високий рівень транспортної освоєності мають міста Володимир-Волинський ($I_t = 0,840$), Ново-волинськ (0,750), Ковель (0,739) і Луцьк (0,644), як найбільші транспортні вузли у Волинській області. Високий рівень транспортної освоєності цих міст зумовлений високою щільністю їх транспортної мережі, значною транспортною проникністю й зв'язаністю території, оскільки всі основні шляхи регіону проходять через ці міста.

Другу групу складають райони з вищим від середнього рівнем транспортної освоєності території: Ковельський, Старовижівський, Володимир-Волинський, Іваничівський та Турійський. Ці райони відрізняються густою транспортною мережею, транспортною забезпеченістю території, високою транспортною зв'язаністю та проникністю території, що зумовило високий рівень транспортної освоєності (табл.1). На території цих районів розміщені важливі

транспортні вузли: Ковельський, Володимир-Волинський і Нововолинський. Через територію цих

районів проходять найважливіші транспортні магістралі.

Таблиця 1

Інтегральний індекс рівня транспортної освоєності території та показники щільності транспортних шляхів і транспортної зв'язаності адміністративних районів і міст обласного підпорядкування Волинської області*

Райони і міста обласного підпорядкування	Інтегральний індекс рівня транспортної освоєності території, одиниць	Загальна щільність транспортних шляхів, км/1000 км ²	Коефіцієнт транспортної зв'язаності, К _{зв.}
м. Луцьк	0,644	3360	4,00
м. Володимир-Волинський	0,840	3791	6,67
м. Ковель	0,739	2340	6,22
м. Нововолинськ (міськрада)	0,750	3547	8,67
Володимир-Волинський	0,192	257	0,99
Горохівський	0,149	251	1,03
Іваничівський	0,192	290	1,10
Камінь-Каширський	0,090	138	1,02
Ківерцівський	0,118	189	1,01
Ковельський	0,226	235	1,19
Локачинський	0,152	224	1,08
Луцький	0,136	276	0,81
Любешівський	0,054	124	0,62
Любомльський	0,144	144	1,03
Маневицький	0,057	132	0,66
Ратнівський	0,121	158	1,12
Рожищенський	0,117	216	0,95
Старовижівський	0,199	195	1,63
Турійський	0,189	183	1,60
Шацький	0,121	138	0,76

*Розраховано автором

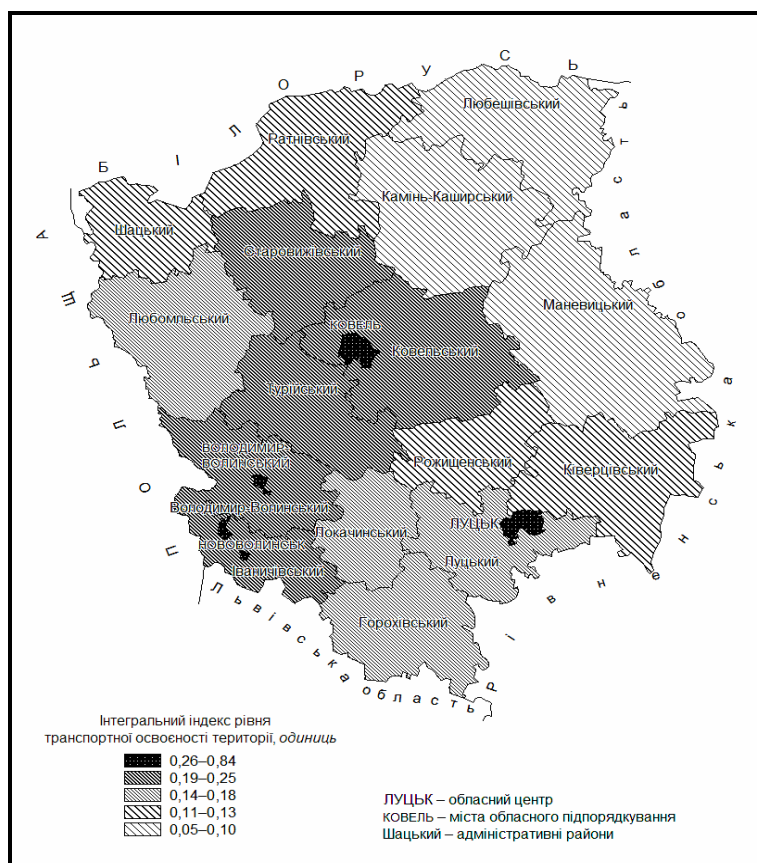


Рис. 1. Інтегральний індекс рівня транспортної освоєності території Волинської області

Середній рівень транспортної освоєності території мають Локачинський, Горохівський, Любомльський і Луцький райони. Для районів цієї групи характерна висока густина автомобільних шляхів (крім Любомльського району), середні показники транспортної забезпеченості (крім Луцького району) й зв'язаності території. Любомльський район характеризується невисокою густиною шляхів сполучення, проте має значну транспортну зв'язаність і забезпеченість території, яка визначається прикордонним положенням, що й вплинуло на рівень транспортної освоєності.

До групи районів із нижчим від середнього рівнем транспортної освоєності увійшли Ратнівський, Шацький, Ківерцівський та Рожищенський. Для них характерні невисокі показники щільності транспортної мережі, рівня транспортної забезпеченості, що зумовило низький рівень транспортної освоєності території (табл. 1). Ратнівський і Шацький райони є периферійними, що негативно впливає на їхнє транспортне освоєння.

Низький рівень транспортної освоєності мають Камінь-Каширський, Маневийський і Любешів-

ський райони. Це периферійні поліські райони, у яких транспортне освоєння території мало свою специфіку розвитку. Через значну залісненість та заболоченість територій цих районів транспортне освоєння тут проходило повільніше. Райони цієї групи мають низьку густоту транспортних шляхів (менше 150 км/1000 км²).

Висновки та перспективи подальших досліджень. Волинська область характеризується загалом середнім рівнем транспортної освоєності території. Збільшення рівня транспортної освоєності території області відбувається з півдня на північ. Південні та центральні райони області мають вищі рівні транспортної освоєності, ніж північні райони. Процес транспортного освоєння північних поліських районів області стримується через їхнє периферійне положення, низькі рівні соціально-економічного розвитку. Перспективи подальших досліджень вбачаються у більш детальному аналізі територіальних відмінностей у рівнях транспортної освоєності територій адміністративних одиниць Волинської області.

Список використаних джерел:

1. Kaiuchkin N.P. *Geograficheskie osnovy transportnogo osvoeniia territorii* / N.P. Kaiuchkin; otv. red. B.M. Ishmuratov; Ros. akad. nauk, Sib. otd-nie, in-t geografii. – Novosibirsk: Nauka, 2003. – 167 s. [Каючкін Н.П. *Географические основы транспортного освоения территории* / Н.П. Каючкін; отв. ред. Б.М. Ишмуратов; Рос. акад. наук, Сиб. отд-ние, ин-т географии. – Новосибирск: Наука, 2003. – 167 с.]
2. Lazhnik V.Y. *Transportna pronyknist i zviazaniist iak osnovni kharakterystyky tranzytosti regioniv Ukrainy* / V.Y. Lazhnik, O.M. Klets // *Nauk. visn. Volyn. derzh. un-tu im. Lesi Ukrainky*. – 2004. – № 2. – С. 204-214. [Лажнік В.Й. *Транспортна проникність і зв'язаність як основні характеристики транзитності регіонів України* / В.Й. Лажнік, О.М. Клец // *Наук. вісн. Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки*. – 2004. – № 2. – С. 204-214.]
3. Majster A.A. *Osobennosti territorialnoi differentsiatsii transportno-kommunikatsionnoi osvoennosti regionov Ukrainy* / A.A. Majster // *Sovremennye problemy geologii, geografii i geoekologii: materialy Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii, posviashchenoi 150-letiiu so dnia rozhdeniia V.I. Vernadskogo (g. Grozny, 25-28 marta 2013 g.)*. – Makhachkala: Alef, 2013. – С. 122-126. [Майстер А.А. *Особенности территориальной дифференциации транспортно-коммуникационной освоенности регионов Украины* / А.А. Майстер // *Современные проблемы геологии, географии и геоэкологии: материалы Всероссийской научно-практической конференции, посвященной 150-летию со дня рождения В.И. Вернадского (г. Грозный, 25-28 марта 2013 г.)*. – Махачкала: Алеф, 2013. – С. 122-126.]
4. Pashynska N.M. *Suchasni osoblyvosti terytorialnoi organizatsii transportnoi systemy* [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu: <http://dspace.nbuv.gov.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/71255/09Pashynska.pdf?sequence=1> [Паши́нська Н.М. *Сучасні особливості територіальної організації транспортної системи* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.nbuv.gov.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/71255/09Pashynska.pdf?sequence=1>].
5. Pashynska N.M. *Transportna infrastruktura APK regionu v umovakh rynkovoї systemy gospodarivannia (suspilno-geografichne doslidzhennia na prykladi Kyivskoho Prydniprovia)*: avtoref. dys.... kand. geogr. nauk: 11.00.02 / Nataliia Mykolaivna Pashynska. – Kyiv: [b. v.], 2009. – 21 s. [Паши́нська Н.М. *Транспортна інфраструктура АПК регіону в умовах ринкової системи господарювання (суспільно-географічне дослідження на прикладі Київського Придніпров'я)*: автореф. дис.... канд. геогр. наук: 11.00.02 / Наталія Миколаївна Паши́нська. – Київ: [б. в.], 2009. – 21 с.]
6. Pikulyk O.V. *Transportne infrastrukturне zabezpechennia sotsialno-ekonomichnoo rozvytku Zakhidnogo regionu Ukrainy*: avtoref. dys.... kand. ekon. nauk: 08.00.05 / Pikulyk Oksana Bohdanivna; NAN Ukrainy, In-t regionalnykh doslidzhen. – L., 2009. – 20 s. [Пікулик О.В. *Транспортне інфраструктурне забезпечення соціально-економічного розвитку Західного регіону України*: автореф. дис.... канд. екон. наук: 08.00.05 / Пікулик Оксана Богданівна; НАН України, Ін-т регіональних досліджень. – Л., 2009. – 20 с.]
7. *Statystychnyi zbirnyk Volyn 2013* / za red. V. Ju. Naumenka. – Lutsk: Holov. upr. stat. u Volyn. obl., 2014. – 509 s. [Статистичний збірник Волинь 2013 / за ред. В.Ю. Науменка. – Луцьк: Голов. упр. стат. у Волин. обл., 2014. – 509 с.]
8. Tarkhov S.A. *Evolutsionnaia morfologiia transportnykh setei* / S.A. Tarkhov. – Smolensk. – M.: Universum, 2005. – 382 s. [Тархов С.А. *Эволюционная морфология транспортных сетей* / С.А. Тархов. – Смоленск. – М.: Универсум, 2005. – 382 с.]
9. Hall D. *Transport geography and new European realities: a critique* / D. Hall // *Journal of Transport Geography*. – 2010. – Vol.18 (1). – P. 1-13.

*Summary***Andrij Majster. TRANSPORT DEVELOPMENT OF TERRITORY OF VOLYN REGION.**

Transport development of territory is arrangement of territory with different types of transport routes, according to social, economic and natural conditions, saturation of territory with transport network and formation of transport system. Transport development of territory is the result of economic development, therefore reflects the basic aspects of social and economic development of territory. In region is developing road, rail and pipeline transport. Volyn region is characterized by significant territorial differentiation levels of transport development of territory. For the determine transport development level of territory has been calculated the integral index of transport development of administrative districts and regional subordination cities of Volyn region. Region has an average level of transport development. The high levels of transport development have regional subordination cities – Volodymyr-Volynskiy, Novovolynsk, Kovel and Lutsk. The average levels of transport development have Kovel, Stara Vyzhivka, Volodymyr-Volynskiy, Ivanychi, Turiisk, Lokachi, Horokhiv, Liuboml and Lutsk districts. The low levels of transport development have Kammin-Kashyrskiy, Manevychi and Lyubeshiv districts. Increasing the level of transport development is from south to north. The southern and central administrative districts of region have a higher level of transport development than the northern districts. Transport development of northern districts of Polissya is slowed down because of their peripheral location, low levels of social and economic development.

Key words: territory, transport development of territory, transport development, level of the development, Volyn region.