

ТРАНСПОРТНА ДОСТУПНІСТЬ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ: МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ

Загурський О. М.¹,

¹Національний університет біоресурсів і природокористування України

Анотація: В статті розглянуто існуючі підходи до визначення категорії транспортна доступність територій. Проаналізовано основні її характеристики (економічні, інституціональні та соціальні). Обґрунтовано визначення транспортної доступності, як інституціональної категорії, що відбиває взаємозв'язок системи факторів для задоволення потреб в переміщенні людей і/або вантажів.

Ключові слова: мобільність, пасажирські перевезення, сільські території, транспортна доступність, транспортна політика.

Вступ

Розвинена транспортна система є одним з важливих факторів задоволення соціальних потреб населення та створення передумов для розвитку як загальнонаціонального так і регіонального господарського комплексу. Вирішальну роль в організації пасажирських перевезень, а відповідно і мобільності населення відіграє ефективна реалізація державної транспортної політики та державного і місцевого управління у сфері відносин і діяльності господарюючих суб'єктів. Вона закладає основу для вирішення завдань фінансового забезпечення окремих видів перевезень, а також має сприяти визначенню планів діяльності в цій галузі окремих підприємств та інвесторів.

Однак, стосовно сільських територій транспортна політика, а відповідно і транспортне забезпечення залишають бажати кращого. Сучасний стан забезпечення сільського населення транспортними послугами характеризується нестійкими автотранспортними зв'язками, наявністю недоліків в організації регулярних автобусних маршрутів і у багатьох випадках аварійному стані місцевих автомобільних шляхів. Відповідно недоступність (або низька доступність) основних соціальних послуг (охорона здоров'я, освіта, побутове обслуговування та ін.) для жителів села призводять до транспортної дискримінації великого прошарку населення країни.

Аналіз публікацій

Теоретичні питання територіальної організації суспільства та транспортної доступності розглядалися у працях К. Геурса [10], Т. Літмана [11], А. Маркусена [12],

О. Матійчика [13]. Дослідженням регіональних аспектів транспортної доступності приділяли увагу В. М. Бугроменко [2], Р. Серверо [9] Л. Чернюк [7], П. Яновський [8] та ін.

Разом з тим сучасні глобалізаційні процеси потребують подальших досліджень завдань особливо у розрізі соціально-економічного розвитку сільських територій.

Мета і постановка завдання

Полягають у пошуку нової методологічної бази, що дозволяє розглянути проблеми теоретичного і практичного обґрунтування питань адекватної системної оцінки територіальної диференціації якості життя населення з позиції інституціональних змін.

Матеріали та методика дослідження

Розвиток постіндустріальної економіки основаної на знаннях та глобалізація економічних та соціальних процесів кардинально змінюють підходи до розвитку регіональних соціально-економічних систем. На думку вчених XXI століття є етапом революційних рішень і інновацій в бізнесі, політиці та соціальній сфері. За таких умов досягнення високого рівня конкурентоспроможності вимагає переходу від рентних переваг до переваг інноваційних, поєднання ефективних стратегій розвитку компаній з концепцією соціальної відповідальності бізнесу (як перед своїми працівниками, так і перед місцевими громадами, на території яких розташовані підприємства), застосування принципів державно-приватного партнерства та теорій розвитку людського капіталу, тобто зміни базового принципу збагачення, від стрімкого збагачення, – невеликого прошарку за рахунок

усіх інших до поступового і певним чином рівномірного соціально-економічного розвитку територій та дотримання загальнонаціональних стандартів якості життя людини.

Так, останніми роками у розвинутих країнах чітко просліджується тенденція за яких сільські території стають більш привабливими для проживання, що сприяє підвищенню престижності сільського способу життя та поширеному розвитку сільських територій. Найбільшого розуміння розвиток сільських територій отримав у сучасній спільній аграрній політиці країн ЄС (САП) в якій існує декілька різних підходів, що чітко виокремлюються у три концепції розвитку сільських територій в залежності від рівня застосування (європейський, національний, регіональний [15]).

Тому, і Україна, яка прагне до європейської спільноти, має спрямовувати свої зусилля на розвиток сільських територій, адже саме запровадження концепції їх сталого розвитку за рахунок використання різного роду інновацій сприятиме ефективному використанню економічних ресурсів, підвищенню рівня життя сільських мешканців, вирішенню соціально-економічних та екологічних проблем регіону.

А враховуючи те, що розвиток транспортних систем безпосередньо впливає на соціально-економічний розвиток регіону, виникає необхідність пошуку нової методологічної бази, що дозволяє розглянути проблеми теоретичного і практичного обґрунтування питань адекватної повномасштабної системної оцінки територіальної диференціації якості життя населення з позиції інституціональних змін і такого соціально-економічного явища, як транспортна доступність території.

Загалом у класичному понятті «транспортна доступність території» закладено розуміння поєднання простору і часу як виміру ресурсів (фізичних або фінансових), що витрачаються індивідом для подолання відстані. Так у соціально-економічній географії вона трактується у двох вимірах: – як, характер віддаленості об'єкту (населений пункт, економічний центр, підприємство, квартал міста, будь-якої точки) відносно транспортної магістралі чи транспортного вузла (пункту); – і як, можливість (потенційна та реальна) досягнення певного місця (точки простору, ділянки території) транспортними засобами по наявній транспортній мережі [6].

З точки зору транспортних систем С. Г. Фрищев транспортну доступність ви-

значає, як показник витрат часу на транспортний зв'язок між різними пунктами в межах системи групового розселення [4].

Більш розгорнуто ця категорія розкривається у зарубіжних джерелах [14, 16, 17]. І хоча у них не дається чіткого визначення транспортної доступності, але широко представлено і детально розкрито ряд специфічних видів транспортної доступності територій, а саме:

1. Внутрішньо-регіональна доступність: пов'язана з дослідженням системи «центр-периферія», зокрема різницею між більш розвиненими центральними районами і менш розвинутою периферією і, в першу чергу, в частині транспортної доступності.

2. Вибіркова доступність або доступність до заздалегідь визначених місць: пов'язана з витратами (грошовими або часовими) на переміщення із забезпечення функції діяльності (до уваги беруться накопичені узагальнені витрати в грошових або часових одиницях на поїздки до безлічі пунктів призначення, робота, навчання, лікування, забезпечення товарами і послугами, дозвілля, тощо).

3. Повсякденна доступність: пов'язана із обмеженням витрат на переміщення (йдеться про виконання умови з переміщення протягом заданого інтервалу часу або за фіксованих витратах коштів).

4. Багатомодальна доступність: пов'язана із наявністю двох і більше способів переміщення об'єкта в просторі (при чому відмінності між способами переміщення виражаються параметрами часу, вартості, відстані і якості).

5. Мультиmodalна доступність: пов'язана з використанням різних видів транспорту (заснована на пошуку найкоротшого шляху переміщень в мережі).

6. Потенційна доступність: пов'язана із привабливістю місця призначення (збільшується зі споживчими перевагами і знижується зі збільшенням витрат на переміщення: часу пересування або вартості).

На наш погляд, дана класифікація розширює зміст головних функцій поняття транспортна доступність і проголошує єдність її базових особливостей і характеристик (не тільки географічних, а і економічних). Так, транспортна доступність насамперед є продуктом рухливості та близькості, що підвищується або збільшенням швидкості руху між населеними пунктами (рухливість), або шляхом наближення населених пунктів один до одного (близькість), або їх комбінацією. У

цьому сенсі доступність виступає показником ефективності землекористування і управління населеними пунктами. Зміна її рівня у бік збільшення має суттєвий вплив на економічний та екологічний добробут регіонів. Так, Р. Серверо зазначає, що доступність дозволяє оцінити економічну ефективність, наприклад, через вимірювання її впливу на ціни нерухомості, або природну через оцінку наслідків різних побудованих форм для природних ресурсів [9, с. 39].

Разом з тим транспортна доступність відображаючи ймовірні конкурентні переваги певного місця проживання людини показує ступінь її свободи в межах систем групового розселення. Остання на думку І. Берліна, залежить як від наявних індивідуальних можливостей і того, наскільки вони реальні, так і від відносної важливості різних можливостей в житті індивіда [1, с. 50]. У тому числі враховуючи і людей з обмеженими можливостями. З цієї позиції фахівці канадсько-українського проекту визначають транспортну доступність як надану можливість людям із фізичними, сенсорними або когнітивними порушеннями залишатися мобільними і користуватися самостійно за будь-яких умов всіма послугами і транспортними засобами, які відкриті і надаються всьому населенню. [3, с. 63].

Тому окрім вище визначених показників вона також виступає і показником соціальної справедливості та соціального забезпечення населення регіону. Отже, транспортна доступність є критерієм, що одночасно характеризує економічні, інституціональні та соціальні аспекти розвитку регіону, населеного пункту, тощо.

За ринкових умов транспортна доступність пов'язує між собою випадково утворені цінові відносини, технічні та технологічні інновації або зміни в організації транспортно-логістичного управління. А специфіка функціонування транспортної системи визначає своїм станом і розвитком ефективність інституту створення і розподілу суспільного продукту. Так у ЄС спеціальний регламент, який є механізмом прямої дії для усіх країн союзу встановлюючи підвищені умови до перевізників стосовно віддалених і важкодоступних регіонів зазначає, що «зміна умов для заняття діяльністю оператора автомобільних перевезень не повинна перешкоджати підприємствам, здійснювати транспортні операції в найбільш віддалених регіонах» [5]. Тобто на міждержавному рівні

всіляко підтримується високий рівень транспортної доступності усіх без винятку територій і відповідно можливість усіх членів суспільства бути більш вільними і мобільними.

Тому, враховуючи те, що головним об'єктом усіх економічних процесів є індивід, а задоволення його потреб має виступати в якості головного «економічного імперативу» територіального розвитку, логічно припустити, що оцінка розвитку регіону повинна виходити з формування умов ефективності функціонування найважливіших інститутів і інституцій економіки. І транспортна доступність сільських територій, як спосіб упорядкування взаємодій між економічними агентами, як раз і може бути розглянута в аграрній сфері у якості такої інституції, що опосередковує процес зведення індивідуальних витрат ресурсів до суспільно необхідних витрат.

Спрямовуючись на встановлення цілісної системи соціально визнаної діяльності вона сприятиме покращенню таких інститутів розвитку як знання, якість, довіра, партнерство, тощо. Звідси, транспортна доступність – це спосіб упорядкування суспільно необхідних витрат на подолання простору певним видом транспорту в певних соціально-економічних цілях індивіда, який визначається рівнем розвитку продуктивних сил суспільства і відповідним йому рівнем розвитку потреб господарства і населення в перевезеннях.

Отже, поняття транспортної доступності як інституціональна категорії, відбиває взаємозв'язок системи факторів (просторових, тимчасових, вартісних, якісних, соціальних) для задоволення потреб в переміщенні людей і/або вантажів. У контексті даного визначення можна сказати, що транспортна доступність сільських територій відображає співвідношення трьох параметрів: потреба в транспортних послугах селян, можливість їх надання з боку транспортних територіальних систем та державне регулювання і контроль її забезпечення. Останнє особливо важливо з урахуванням масштабів сільських території України з низьким рівнем транспортної забезпеченості.

Причому, враховуючи сучасні вимоги, транспортна доступність має набувати комплексного характеру взаємодії різних видів транспорту (розвиток громадського транспорту, стикування видів транспорту, транспортно-пересадочні вузли тощо). У зв'язку з багатофункціональною корисністю транспортних ресурсів і послуг вони, переходячи з

відокремленого стану в громадську форму єдиної регіональної транспортної системи, синтезуються не в єдині споживчі вартості, а в сукупну транспортну доступність, створювану на основі кооперації, а не конкуренції різних видів транспорту.

Висновки

Транспортна доступність сучасна економічна категорія, що визначається рівнем розвитку продуктивних сил суспільства і відповідним йому рівнем розвитку потреб господарства і населення в перевезеннях. Як інституціональна категорія, вона відбиває взаємозв'язок системи факторів (просторових, тимчасових, вартісних, якісних, соціальних) для задоволення потреб в переміщенні людей і/або вантажів, а її достатній рівень забезпечує мобільності, соціальну справедливість, екологічні умови життєдіяльності людей.

Для сільських територій транспортна доступність в наслідок її невисокого рівня не забезпечує соціально-гарантованого мінімуму послуг та призводить до транспортної дискримінації сільських жителів. Потрібна продумана транспортна політика держави по створенню на основі кооперації, а не конкуренції різних видів транспорту сукупної транспортної доступності сільських територій. За об'єктивної обмеженості державних ресурсів дієва система її реалізації на всіх рівнях актуалізує застосування інституту державно-приватного партнерства, який дає змогу залучати до розв'язання суспільно значущих завдань з розвитку соціальної інфраструктури сільських територій ресурси приватного сектору.

Література

1. Берлин И., Эткинд А. М. Философия свободы. Европа. Новое литературное обозрение. 2001. 448 с.
2. Бугроменко В. Н. Что стоит за сменой парадигм? *Транспорт России*. 2009. № 46, 5–18.
3. Доступність та універсальний дизайн: навч.-метод. посіб. за заг. ред. Байди Л. Ю., Красюкової-Еннс О. В. Київ. 2013. 128с.
4. Загальний курс транспорту. Навч. посіб. [під заг. редакцією С.Г. Фрищева]. К.: Вища школа. 2006. 162 с.
5. Регламент (ЄС) № 1071/2009 Європейського Парламенту та Ради від 21 жовтня 2009 року 2009. URL: <http://old.minjust.gov.ua/file/32535> (дата звернення: 10.08.2018).
6. Горкин А. П. Социально-экономическая география: понятия и термины. Смоленск: Ойкумена. 2013. 328 с.

7. Чернюк Л. Г., Пепя Т. В., Ярош О. М. Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України. Монографія. К.: Наук. світ. 2003. 182 с.
8. Яновський П. О., Матійчик О. М. Оцінка доступності пасажирського транспорту на регіональному рівні. Наукоємні технології. 2013. № 3 (19). С. 345–348.
9. Cervero R. Accessible Cities and Regions: A Framework for Sustainable Transport and Urbanism in the 21st Century. WORKING PAPER. UCB-ITSVWP-2005-3. August, 2005. 44 p. <https://escholarship.org/uc/item/27g2q0cx>.
10. Geurs K. T., Van Wee B. Accessibility evaluation of land-use and transport strategies. *Journal of Transport Geography*. 2004. №12(2). 2004. pp. 127–140.
11. Litman T. Evaluating Accessibility for Transport Planning: Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities. Victoria Transport Policy Institute. Canada, Victoria. 2012. 50 p.
12. Markusen A. Regions: The economics and politics of territory. *Rowman & Littlefield Publishers Inc*. 1987. 304 p.
13. Matiychyk O., Kryshkevych K. Accessibility of transport systems in passenger transportation. *Science-Based Technologies*. Germany. 2013. № 2 (18). С. 232–235.
14. Schurmann C., Spiekermann K., Wegener M. Accessibility Indicators. Deliverable D5 of Project SocioEconomic and Spatial Impacts of Transport Infrastructure Investments and Transport System Improvements (SASI) commissioned by the General Directorate VII (Transport) of the European Commission as part of the 4th Framework Programme of Research and Technology Development. The Institute of Spatial Planning of the University of Dortmund. 1997. 102 p.
15. The EU rural development policy 2007-2013 URL: https://ec.europa.eu/agriculture/publi/fact/rurdev2007/2007_en.pdf (дата звернення: 19.10.2018).
16. Wegener M. SASI Model Description. Spiekermann & Wegener Urban and Regional Research. Dortmund. 2008. 49 p.
17. Wilson A.G. The use of entropy maximizing models in the theory of trip distribution, mode split and route split. *Journal of Transport Economics and Policy*. 1969. pp. 108-126.

References:

1. Berlin I. (2001) *Filosofija svobody. Evropa* [Philosophy of freedom. Europe] Moskva: Novoe literaturnoe obozrenie [in Russian].
2. Bugromenko V. N. (2009) *Chto stoit za smenoy paradigm?* [What is behind the change of paradigms?]. *Transport Rossii*, 46, 5–18 [in Russian].
3. Bajda L. Yu., Krasiukova-Enns O. V. (2013) *Dostupnist' ta universal'nyj dizajin* [The accessi-

- bility of that universal design], Kyiv [in Ukrainian]
4. Fryschev S.H. (2006) *Zahal'nyj kurs transportu* [Forensic course of transport], Kyiv: Vyscha shkola [in Ukrainian].
 5. *Reglament (YeS) no. 1071/2009* (2009) [Review of Regulation (EC) No 1071/2009]. Retrived from: <http://old.minjust.gov.ua/file/32535> (accessed 10.08.2018).
 6. Gorkin A. P. (2013) *Social'no-jekonomicheskaja geografija: ponjatija i terminy* [Socio-economic geography: concepts and terms] Smolensk : Ojkumena [in Russian].
 7. Cherniuk L.H., Pepa T.V., Yarosh O.M. (2003) *Transport i rehional'ni systemy produktyvnykh syl Ukrainy* [Transport and regional systems of productive forces of Ukraine] Kyiv: Naukovyj svit [in Ukrainian].
 8. Yanovs'kyj P. O., Matijchuk O. M. (2013) Assessment of the availability of passenger transport at the regional level. *Naukoiemni tekhnologii*, 3 (19), 345-348.
 9. Cervero R. (2005) Accessible Cities and Regions: A Framework for Sustainable Transport and Urbanism in the 21st Century. WORKING PAPER. UCB-ITSVWP-2005-3. August, 2005. Retrived from: <https://escholarship.org/uc/item/27g2q0cx>. (accessed 10.08.2018)
 10. Geurs K. T., Wee B. (2004) Accessibility evaluation of land-use and transport strategies, *Journal of Transport Geography*, 12, 127–140.
 11. Litman T. (2012) Evaluating Accessibility for Transport Planning: Measuring People's Ability to Reach Desired Goods and Activities. Victoria Transport Policy Institute. Canada, Victoria.
 12. Markusen, A. (1987) *Regions: The economics and politics of territory* Rowman & Littlefield Publishers, Inc.
 13. Matijchuk O., Kryshkevych K. (2013) Accessibility of transport systems in passenger transportation Science-Based Technologies, Germany, 2(18), 232-235.
 14. Schurmann C., Spiekermann K., Wegener M. (1997) Accessibility Indicators. Deliverable D5 of Project SocioEconomic and Spatial Impacts of Transport Infrastructure Investments and Transport System Improvements (SASI) commissioned by the General Directorate VII (Transport) of the European Commission as part of the 4th Framework Programme of Research and Technology Development, The Institute of Spatial Planning of the University of Dortmund.
 15. The EU rural development policy 2007-2013. Retrived from: http://ec.europa.eu/agriculture/publi/fact/rurdev2007/en_2007.pdf (accessed 19.10.2018)
 16. Wegener M. (2008) SASI Model Description, Spiekermann & Wegener Urban and Regional Research, Dortmund.
 17. Wilson A.G. (1967) The use of entropy maximizing models in the theory of trip distribution, mode

split and route split, *Journal of Transport Economics and Policy*, January, 108–126.

Загурський Олег Миколайович¹, д.е.н., доцент, професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК, т. 050-334-35-74, e-mail: zagurskiy_oleg@ukr.net,

¹Національний університет біоресурсів і природокористування України.

Vehicle access of village areas: methodological approaches

Abstract. *A crucial role in the organization of passenger transportation, and thus mobility of the population is played by an effective implementation of the national transport policy and the state and the local government. It provides a foundation for the solution of problems of financial provision of the individual types of transport and should contribute to making plans of activities in this area for individual entrepreneurs and investors. The article deals with the existing approaches to the determination of the areas vehicle access category. Its main characteristics (economic, institutional and social) are analysed. The search for new methodological framework that allows to consider the problems of theoretical and practical justification of the adequacy of the system evaluation of territorial differentiation of population life quality from the perspective of the institutional changes has been made. It has been proved that accessibility is the economic category, which is determined by the level of development of the productive forces of society and the level of development needs in traffic for economy and population. As an institutional category, it represents the interconnection of factors system (spatial, temporal, cost, quality, social), and is justified to meet the requirements for transportation of people and / or cargo. In the context of rural areas, transport accessibility represents the ratio of three parameters: the need for transport services for peasants, the possibility of their provision by transport territorial systems and the state regulation and control. As a result of its low level, the socially guaranteed minimum transport services are not provided in the village, which leads to discrimination of rural residents. There is a necessity to consider the transport policy of the state to create total transport accessibility of rural areas on the basis of cooperation rather than competition of various transport modes. Due to the objective limitations of public resources, an effective system for its implementation at all levels actualizes the use of Institute of state-private partnership, which allows to include the development of social infrastructure in rural areas private-sector resources in the list of socially important tasks.*

Key words: *mobility, passenger transport, rural area, transport accessibility, transport policy.*

Zagurskiy Oleg Mykolayovych¹, Doctor of Economic Sciences Professor Transport technologies and

facilities in the agroindustrial complex, т. 050 3343574, e-mail zagurskiy_oleg@ukr.net,

¹National University of Life and Environmental Sciences of Ukraine.

Транспортная доступность сельских территорий: методологические подходы

Аннотация: В статье рассмотрены существующие подходы к определению категории транспортная доступность территорий. Проанализированы основные ее характеристики (экономические, институциональные и социальные). Обосновано определение транспортной доступности, как институциональной категории, отражающей взаимосвязь системы факто-

ров (пространственных, временных, стоимостных, качественных, социальных) для удовлетворения потребностей в перемещении людей и / или грузов.

Ключевые слова: мобильность, пассажирские перевозки, сельские территории, транспортная доступность, транспортная политика.

Загурский Олег Николаевич¹, д.е.н., доцент, профессор кафедры транспортных технологий и средств в АПК, т. 050 3343574, e-mail zagurskiy_oleg@ukr.net

¹Национальный университет биоресурсов и природопользования Украины.
