

зях. Офіційна мета їх створення – підвищити ефективність державного управління підприємствами галузі.

Після розпаду Радянського Союзу державна влада в Україні виявилася неспроможною реалізовувати політику сприяння розвитку бізнесу. Іноземний капітал утримувався від приходу в Україну через непривабливий інвестиційний клімат, відсутність правового захисту інвестицій, власності та контрактів. Усе перелічене визначило інституційні особливості нового приватного капіталу в Україні: специфічність джерел доходів (тіньові рентні доходи); нелігитимність поведінки і зрощування капіталу з владою.

Різні джерела виникнення великого приватного капіталу (трейдерський і банківський) істотно вплинули на процес формування і характер бізнес-груп в Україні. За цією ознакою поділяють бізнес-групи на два типи (умовні назви):

- перший тип – це так звані промислові бізнес-групи, що виникли на базі трейдерського капіталу. До цього типу належать бізнес-групи, стратегічними й інвестиційними центрами яких є управляючі компанії, навколо яких об'єднані промислові підприємства. Банки відіграють у групах пасивну роль. Найпотужнішими бізнес-групами першого типу є корпорація "Індустріальний союз Донбасу", корпорація "Інтерпайп", ЗАТ "Систем Капітал Менеджмент"; концерн "Укрпромінвест", корпорація "УкрАВТО". Особливе місце посідає група, яку ЗМІ й експерти образно назвали групою "Футбольний клуб "Динамо";

- другий тип – це банківські бізнес-групи. На відміну від бізнес-груп першого типу, вони створювалися за ініціативою банків, саме банки відіграють у них роль стратегічного й фінансового центру. До найпотужніших бізнес-груп другого типу можна віднести групу "Приват", групу УкрСиббанку та групу банку "Аваль".

Основними сферами впливу великих бізнес-груп стали галузі з великим експортним потенціалом, насамперед металургія і пов'язані з нею підприємства, а також переробка нафти і роздрібна торгівля нафтопродуктами, електроенергетика. Меншою мірою їх вплив поширювався на інші галузі. Він спостерігається в галузях із швидким оборотом капіталу і меншими ризиками: переробна і харчова промисловість, виробництво товарів народного споживання, телекомунікації, перевезення тощо.

Аналітики виділяють кілька напрямів позитивного впливу приватних бізнес-груп, що виникають в Україні, на організацію діяльності контрольованих ними підприємств:

- у групі відновлюється система зв'язків між промисловими підприємствами, задіяними в єдиному технологічному процесі. На початковій стадії створення групи цю функцію приватні компанії виконують як посередники, згодом – як власники корпоративних прав;
- трейдерський і банківський капітал стає первинним джерелом інвестицій для підприємств групи. Кон-

солідовані фінансові доходи групи можуть бути раціонально використані на цільові інвестиційні проекти;

- центральні компанії, групи або банки, що є аутсайдерами щодо підприємств групи, починають установлювати контроль над менеджерами підприємств, обмежуючи їх рентну поведінку.

Однак, крім позитивних моментів, процес формування великого приватного капіталу набув в Україні деяких рис, що можуть становити певні ризики для подальшого розвитку економіки. На макроекономічному рівні це структурна диспропорція, що спостерігається в розвитку галузей. Орієнтація на галузі з експортним потенціалом, по-перше, залишила поза межами впливу великого капіталу значну і важливу частину економіки країни, позбавила її інвестиційного підживлення. По-друге, орієнтація бізнес-груп на експортні галузі зумовила значну залежність зростання національної економіки від розвитку ситуації з експортом, що в основному спрямований у країни СНД. Україна дотепер стоїть перед проблемою виходу із своєю продукцією на розвинені ринки, зокрема на ринок Європейського Союзу. Більше того, три чверті українського експорту перебуває у великій залежності від кон'юнктури світових ринків.

Контролюючи значну частину виробництва продукції експортно-орієнтованих галузей економіки України, ФПГ визначають, таким чином, її зовнішньоекономічну стратегію і є наразі головним представниками нашої держави на світових ринках. Поряд з активною роллю в структурізації національної економіки, на транснаціональному рівні українські компанії виявляють незначну активність, що пояснюється кількома причинами: у першу чергу, наявністю багатьох інвестиційно-привабливих об'єктів на території самої України. Українські компанії ще не закінчили формувати комплексну структуру свого бізнесу; українські компанії ще не мають досвіду реалізації інвестиційних проектів за кордоном. Їх менеджмент не підготовлений для роботи у висококонкурентному середовищі розвиненої економіки західних країн.

Отже, активний розвиток великого капіталу в Україні є основним чинником забезпечення стабільності розвитку економіки, а проникнення великих ФПГ у стратегічні й інфраструктурні галузі стає необхідною умовою підтримки стійкого економічного росту. Присутність великого капіталу в економіці України забезпечує посилення інвестиційних процесів і стає носієм інноваційного розвитку. Крім того, приватні ФПГ після періоду первісного накопичення капіталу та екстенсивного розширення переходять до прозорих методів роботи і починають сприяти проникненню в українське підприємницьке середовище західних зразків ведення бізнесу.

Надійшла до редколегії 24.08.05

УДК 911.3

К. Діденко, асп.

РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ АВТОДОРОЖНЬОЇ МЕРЕЖІ УКРАЇНИ

Присвячено вивченню сучасного стану автомобільних доріг в Україні.

The article deals with the current situation of the roads in Ukraine.

Постановка проблеми. Автомобільна дорога – лінійний комплекс інженерних споруд, призначений для безперервного, безпечного та зручного руху транспортних засобів. Автомобільні дороги (загального користування) забезпечують внутрішньодержавні та міждержавні перевезення пасажирів і вантажів, враховують адміністративно-

територіальний поділ країни, з'єднують населені пункти і є складовою частиною єдиної транспортної системи держави. Соціально-економічний розвиток країни, її інтеграція у світове співтовариство значною мірою залежить від розвитку транспортної інфраструктури, зокрема від рівня забезпеченості автомобільними дорогами. Наявність розга-

© К. Діденко, 2006

луженої мережі автомобільних доріг та їх технічний стан є важливими показниками цивілізованості суспільства. Стан транспортних комунікацій – одна з найбільш принципових умов інвестиційного процесу.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Необхідно зауважити, що дослідженню стану автомобільних доріг України в останній час у науковій географічній літературі майже не приділяється увага. Переважна більшість публікацій припадає на кінець 80-х початок 90-х рр (М. Григорович, К. Коценко, В. Пелих). У 2004 р. фахівцями Міжвідомчої аналітично-консультативної ради з питань розвитку продуктивних сил і виробничих відносин було видано книгу [2], в якій висвітлюються проблемні питання сучасного стану автодорожньої інфраструктури України та перспективи розвитку дорожнього господарства.

Виділення невивчених сторін дослідження. Дана стаття присвячена аналізу регіональних особливостей розміщення автомобільних доріг в Україні.

Мета і завдання. Проаналізувати сучасний стан і перспективи розвитку автодорожньої мережі України.

Виклад основного матеріалу. Мережа автомобільних доріг України за останні 60 років зазнала значних змін. Так, у 1940 р. загальна протяжність автомобільних доріг становила 270,7 тис. км. Проте в основному це були ґрунтові дороги, лише 10,8 % мали тверде покриття. Тому задачею дорожнього господарства протягом усього радянського періоду було будівництво доріг з твердим покриттям. Унаслідок більш раціонального розміщення нових доріг з твердим покриттям деякі ґрунтові дороги втратили своє призначення як дороги загально-го користування, що призвело до скорочення загальної кількості доріг (рис. 1).

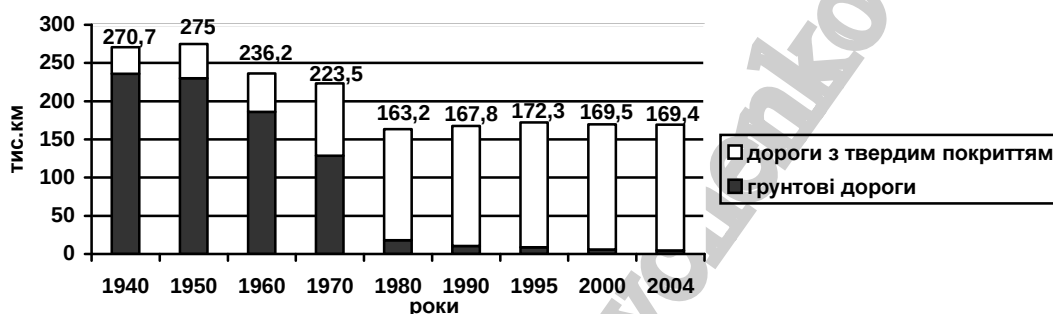


Рис.1. Динаміка довжини дорожньої мережі загального користування

Найбільш інтенсивними темпами дороги будувались у 60–70 рр. XX ст., і на момент розпаду Радянського Союзу існуюча на даний час в Україні мережа автомобільних доріг була фактично сформована.

Станом на початок 2005 р. загальна довжина автошляхів становила 169,4 тис. км, у тому числі з твердим покриттям – 164,8 тис. км (або 97,2 %, із них 77 % – дороги з удосконаленим покриттям). За період 1990–2005 рр. загальна довжина автомобільних шляхів України з твердим покриттям зросла на 4,5 %. Найбільша протяжність доріг загального користування у Вінницькій, Дніпропетровській та Харківській областях, найменша – у Закарпатській та Чернівецькій, що можна пояснити великою територією зазначених областей. Слід зауважити, що на 100 % забезпечені дорогами з твердим покриттям АР Крим, Івано-Франківська та Полтавська області, високі показники в Дніпропетровській – 99,9 %, Чернівецькій – 99,8 %, Закарпатській та Київській областях по 99,7 %; найнижчі показники (менше 94 %) у Вінницькій, Волинській, Кіровоградській, Сумській та Чернігівській областях. У західних областях, при майже повній забезпеченості дорогами з твердим покриттям, ще дуже високий рівень доріг з перехідними типами покриття (біле шосе, гравійні дороги, бруківка). Найбільше таких доріг у Львівській, Рівненській, Волинській, Тернопільській, Хмельницькій, Чернівецькій, а також у Вінницькій, Житомирській, Кіровоградській та Одеській областях.

Залежно від народногосподарського та адміністративного значення автомобільні дороги поділяються на дороги державного та місцевого значення. Протяжність доріг державного значення становить 16,2 тис. км (9,6 % довжини доріг загального користування). 100 % державних доріг мають тверде покриття модернізованого типу. Серед державних доріг 9348 км (57,5 %) – магістральні дороги, решта 6896 км – регіональні автошляхи. Найбільша протяжність доріг державного значення в АР Крим, Київській, Житомирській, Львівській,

Чернігівській, Івано-Франківській та Одеській областях. Цікаво відмітити той факт, що всі шляхи державного значення в Івано-Франківській області є регіональними, а в Одеській та Херсонській – магістральними. Висока частка магістральних доріг у Чернівецькій, Рівненській та Запорізькій областях, незначний їх відсоток у Вінницькій, Закарпатській, Полтавській, Сумській, Тернопільській, Черкаській та Чернігівській областях.

Доцільною та мінімально необхідною є мережа місцевих доріг: за принципом адміністративного підпорядкування всі без винятку районні центри, сільські ради та 98 % усіх сільських населених пунктів з'єднані дорогами з твердим покриттям з виходом на опорну державну мережу доріг. Сьогодні в Україні нараховується 28704 населені пункти, з яких тільки 563 (в 16 областях України) ще не мають під'їздів з твердим покриттям. Сумарна протяжність під'їздів, які необхідно побудувати, становить 1522,8 км. Відсутність під'їздів з твердим покриттям до значної кількості населених пунктів, а також наявність великої кількості доріг з перехідним типом покриття обмежує, особливо в осінньо-весняний період, доступність жителів цих населених пунктів до об'єктів соціальної інфраструктури, що веде до їх транспортної дискримінації. Довжина місцевих доріг у 2004 р. становила 153,2 тис. км, 96,9 % з них мали тверде покриття, 78,7 % – тверде покриття модернізованого типу. Найбільшу частку серед місцевих доріг займають районні дороги протяжністю 84,1 тис. км, вони забезпечені твердим покриттям на 97,2 %. 30,0 тис. км – територіальні дороги, які забезпечені твердим покриттям на 99,4 %, решта – сільські дороги, з яких 94,5 % мають тверде покриття. 4675 км у мережі місцевих доріг складала ґрунтові дороги, найменше їх у Дніпропетровській, Закарпатській, Полтавській та Чернівецькій областях, в АР Крим та Івано-Франківській області вони взагалі відсутні, а найбільша довжина ґрунтових доріг у Сумській, Вінницькій та Волинській областях.

Крім адміністративно-господарської класифікації, існує інженерна або технічна класифікація автомобільних доріг. За технічними даними автомобільні доро-

ги поділяються на п'ять категорій. Структуру розподілу автомобільних доріг за технічними параметрами наведено на рис. 2.

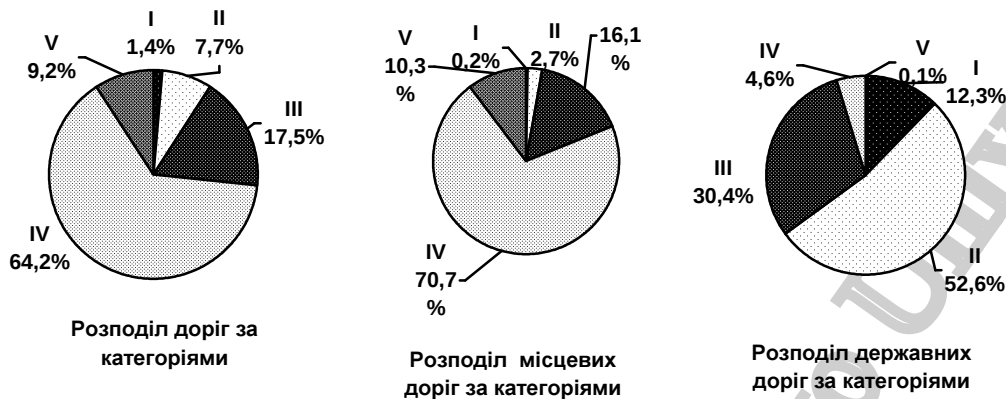


Рис. 2. Розподіл автодоріг за категоріями

Проаналізувавши рис. 2, ми бачимо, що *середньозважений коефіцієнт категорійності доріг* України становить 3,72, що є набагато нижче порівняно з будь-якою європейською країною. Це означає, що національна мережа доріг загального користування відповідає в основному IV-й технічній категорії з шириною проїзної частини 6–7 м. Здійснення переважної більшості перевезень такими дорогами призводить до значних втрат. Найвищий середньозважений показник категорійності доріг мають такі області: Київська – 3,27, Донецька – 3,56, Запорізька – 3,58, Херсонська – 3,61, Миколаївська – 3,64, Львівська – 3,66; найнижчий показник у Чернівецькій – 4,25, Закарпатській – 4,08, Івано-Франківській – 4,0, це пов'язано насамперед з високою часткою доріг місцевого значення і низькою часткою доріг державного значення.

Дороги I-ї категорії з обов'язковою розподільчою смугою і 2–4 смугами для руху в одному напрямку мають протяжність всього 2254 км (1997 км – дороги державного значення та 257 км дороги місцевого значення) або 1,4 % від протяжності доріг з твердим покриттям. Це значно менше від потреби, яка становить близько 10 тис. км.

Серед доріг державного значення, дороги I-ї категорії становлять 2,0 тис. км, II-ї – 8,5 тис. км, III-ї – 5,0 тис. км. Середньозважений показник категорійності державних доріг – 2,8. Найвищий середньозважений показник категорійності доріг державного значення в Дніпропетровській – 1,18, Донецькій – 1,57, Харківській – 1,9, Чернівецькій – 1,92 та Запорізькій – 1,94 областях, найнижчий – Івано-Франківській – 2,72, Кіровоградській – 2,71 та Чернігівській – 2,6. Найбільша довжина доріг державного значення I-ї категорії в Київській – 387 км, Житомирській – 230 км, Донецькій – 220 км, Дніпропетровській – 182 км, Чернігівській – 123 км, Рівненській – 110 км, Одеській – 101 км та Вінницькій – 92 км областях, в усіх інших регіонах ці дороги майже відсутні.

Структура мережі місцевих доріг характеризується такими показниками: доріг I-ї категорії – 0,3 тис. км, II-ї – 4,1 тис. км, III-ї категорії – 23,9 тис. км, IV-ї – 105 тис. км, V-ї – 15,3 тис. км. Середня категорійність місцевих доріг – 3,9. Найбільша довжина місцевих доріг I-ї категорії в Харківській області – 118 км. Найвищий середньозважений показник категорійності доріг місцевого значення в Київській – 3,51, Запорізькій – 3,68 та Донецькій – 3,69 областях, найнижчий у Чернівецькій – 4,42, Закарпатській – 4,36 та Івано-Франківській – 4,28.

Ще одним важливим показником, який характеризує забезпеченість території дорогами, є *щільність доріг*. За забезпеченістю дорогами в розрахунку на 1000 км²

території Україна посідає одне з останніх місць серед європейських країн – 273 км/1000 км². Менші значення мають переважно багатолісисти країни, такі як Фінляндія – 225,5 км/1000 км² та Російська Федерація – 44 км/1000 км². Одночасно щільність автодоріг європейських країн, найбільш порівнянних за територією з Україною, становить: у Франції – 1459,3 км/1000 км², Польщі – 960,5 км/1000 км², Іспанії – 627,7 км/1000 км², що значно вище, ніж в Україні. Щодо чисельності населення щільність автодоріг в Україні становить 3,5 км на 1000 мешканців, що є практично найнижчим показником в Європі. Для порівняння у Франції забезпеченість дорогами на 1000 мешканців становить 14,6 км, Іспанії – 8,2 км, Польщі – 8,1 км. Отже, за забезпеченістю дорогами на 1000 мешканців та на 1000 км² території України займає останні місця серед країн Європи.

Висновки. На сьогодні рівень розвитку автотранспортної мережі України залишається низьким. Кожен рік втрати від незадовільного стану доріг становлять 20 млрд грн. Схема транспортних потоків, що склалася на сьогодні, потребує нових підходів до розвитку мережі автомобільних доріг. Враховуючи значні темпи зростання інтенсивності руху автотранспортних засобів на окремих ділянках доріг протягом останніх років, а також фактичний стан українських доріг, можна з упевненістю говорити про те, що мережа автомобільних доріг України потребує реконструкції і розширення відповідно до сучасних вимог. Особливо велике завантаження мають магістральні дороги, по яких крім транзитних перевезень здійснюється понад 70 % внутрішніх перевезень. У результаті, інтенсивність руху на них зростає в середньому на 15–20 % на рік, у той час як на дорогах місцевого значення зростання перебуває в межах 1–2 %. Низька категорійність місцевих доріг, їх недостатність і поганий стан спричиняють до невиправданого переходу частини перевезень з місцевих доріг на більш якісні магістральні, що суттєво збільшує завантаження магістральних доріг. Таким чином, головними напрямками вдосконалення автотранспортної мережі України мають бути:

- збільшення в структурі дорожніх робіт питомої ваги робіт з ремонту і утримання доріг та штучних споруд;
- завершення будівництва під'їздів з твердим покриттям до всіх сільських населених пунктів та під'їзних шляхів до прикордонних переходів;
- реконструкція магістральних шляхів в напрямку "захід – схід" (кордон з Угорщиною – Львів – Київ – Харків – Ростов-на-Дону) та "північ-південь" (кордон з Білоруссю – Київ – Одеса та кордон з Росією – Харків – Сімферополь);

- спорудження нових ділянок автомобільних доріг, що забезпечать рух транспорту в обхід великих населених пунктів;

- створення мережі платних доріг і передача їх у користування акціонерам, які вклали кошти в їх будівництво, на термін, не менший достатнього для окупності вкладених капіталів і одержання додаткового прибутку. При цьому власник бере на себе відповідальність за утримання ТА експлуатацію цих доріг;

УДК 911.3

- Прискорений розвиток магістральних шляхів, що забезпечують міжнародні зв'язки та перевезення.

1. Концепция Государственной программы развития дорожного хозяйства Украины на 2005–2007 гг. // АТП. – №2(50). 2. Транспортний комплекс України. Автомобільні дороги: Проблеми та перспективи / І.Р. Юхновський, Г.Б. Лебеда, Т.І. Попова. – К., 2004.

Надійшла до редколегії 18.01.06

І. Запотоцька, асп.

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ВИВЧЕННЯ СОЦІАЛЬНОЇ СФЕРИ ОБЛАСТІ

*Запропоновано вдосконалення методики дослідження територіальної організації соціальної сфери регіону.
In job the improvement of a technique research of territorial organization of social sphere of region is offered.*

Постановка проблеми. Виходячи із сучасних тенденцій соціологізації суспільства та надання соціальній сфері статусу пріоритетної в розвитку, виникає нагальна необхідність у дослідженнях даної сфери. Надзвичайно актуальним при цьому є суспільно-географічний підхід, що дозволяє виявити територіальні аспекти соціального розвитку країни й забезпечити комплексний та пропорційний її розвиток враховуючи потреби певних територій та їх особливості. Перевагою суспільно-географічного підходу та відповідної методики є те, що вони передбачають застосування структурного аналізу з виділенням галузевої, територіальної та управлінської структур, вивчення найважливіших відношень та зв'язків у соціальній сфері.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідження методичних аспектів соціальної сфери проводять у Міністерстві праці та соціальної політики, Інституті соціальних досліджень, Раді по вивченню продуктивних сил України НАН України, Національному Інституті стратегічних досліджень, Інституті прогнозування НАН України, Інституті регіональних досліджень та на кафедрах вищих навчальних закладів України. Значний внесок в дослідження вищезазначених проблем зробили такі науковці: С. Важенін, Н. Вітренко, І. Дудник, В. Козак, О. Кочерга, В. Куценко, О. Любіцева, Я. Остафійчук, В. Проскураков, М. Руткевич, В. Рутгайзер, Ю. Саєнко, А. Самоукін, Ж. Тощенко, В. Удовиченко, Б. Хомелянський, В. Юрківський та ін.

Виділення невизначених сторін. Виходячи з таких характеристик соціальної сфери, як високий динамізм, територіальна сегментація і локальний характер, висока швидкість обороту капіталу, перевага у виробництві послуг малих і середніх підприємств, їхня висока чутливість до ринкової кон'юнктури у зв'язку з неможливістю транспортувати і складувати послуги, виникає потреба постійного вдосконалення методики дослідження соціальної сфери, і зокрема на регіональному рівні.

Мета і завдання. Вдосконалити методику дослідження сучасного стану та територіальної організації соціальної сфери області, визначити ефективні способи її реформування, розробити інтегральний показник якості соціальних послуг, обґрунтувати необхідність удосконалення державного управління в соціальній сфері.

Виклад основного матеріалу. Складність соціальної сфери як підсистеми суспільного відтворення, що являє собою сукупність галузей та видів діяльності з однаковим функціональним призначенням, зумовлює багатомірність її характеристик. Отже, система обраних методів дослідження має відповідати таким вимогам: включати натуральні та вартісні показники, що визначають можливості соціальної сфери у виконанні її функцій;

відображати ієрархічну структуру соціальної сфери; забезпечувати можливість зіставлення аналогічних показників; якомога повніше висвітлювати рівень розвитку соціальної інфраструктури [2, с. 63].

Методика вивчення територіальної організації соціальної сфери області передбачає дослідження її структурних елементів (територіальної, галузевої та управлінської).

Дослідження територіальної структури має на меті виявлення локальних і регіональних елементів обслуговування різних рангів.

Для виявлення локальних елементів (вузлів, центрів і пунктів обслуговування) області використовують такі показники: динаміка, чисельність та вікова структура населення певного населеного пункту; його положення в транспортній мережі; перелік та потужність підприємств соціальної сфери, які він нараховує, обсяги вироблених послуг, які надаються населенню, обсяги вироблених послуг на одну особу і дохід від реалізації послуг. При цьому, чим вище значення даних показників, тим вищим буде і ранг даного населеного пункту (центру обслуговування). Оскільки підприємства соціальної сфери мають одну орієнтацію – на споживача, то ієрархія локальних територіальних одиниць буде копіювати ієрархію населених пунктів за кількістю населення. Елементи територіальної структури виділяються на основі можливості отримання споживачами послуг різних видів та якості.

Зазвичай у результаті такого дослідження на території області виділяється один центр I-го рангу (вузол), кілька центрів II-го і III-го рангу (центри I-го і II-го порядку) та цілий ряд центрів IV-го рангу (пункти).

Розподіл видів послуг області за центрами обслуговування різних рангів має кумулятивний (накопичувальний) характер: центри найнижчого (IV-го) рангу – населені пункти, які надають як мінімум один вид послуг; центри наступних рангів обов'язково мають усі види послуг, характерні для попереднього центру, і додають до них власний перелік послуг, який не мали попередні центри.

Але центри обслуговування становлять лише каркас територіальної структури, оскільки кожен з них має власну зону обслуговування. Зона обслуговування як територія, на яку поширюється вплив центру певного рангу, представлена сукупністю населених пунктів, що тяжіють до даного центру, і є територіальним елементом територіальної структури області.

При цьому обов'язковим буде таке явище, як просторове накладання зон обслуговування області. Полягатиме воно в тому, що сусідня й територіально суміжна зона обслуговування центру найнижчого рангу по-