

комфортність перевезень – цей індикатор характеризується комплексом різномірних факторів: технічні засоби, технології, організація й управління транспортним процесом тощо, які діють на фізичний і психологічний стан пасажирів у процесі переміщення. Під комфортом розуміють зручність усієї поїздки – "від дверей до дверей", а не тільки під час самої поїздки, а також відносна короткочасність самої поїздки порівняно з іншими фазами переміщення (останнє найбільш характерно для міських і приміських перевезень). Як найважливіший критерій комфортності доцільно використовувати показник, який характеризується кількістю пасажирів на 1 км² транспортного засобу.

Питомий втрачений фонд вільного часу – сумарні невикористані втрати часу на отримання транспортних послуг соціально-гарантованого мінімуму кожним жителем території за проміжок часу. Кількісний вираз цього показника дозволяє оцінити якість функціонування автотранспортної системи та її суспільну корисність.

Ефективність автомобільного пасажирського транспорту – розраховується як відношення результатів до затрат. За результат береться вартісна оцінка вкладу автомобільного пасажирського транспорту у валовий внутрішній продукт території, затрати – кошти на фінансування пасажирської автотранспортної системи.

Частка автомобільного пасажирського транспорту в забрудненні оточуючого середовища.

Кореспонденція пасажирів між пунктами (за Б.М.Парахонським) – кількість поїздок на 10 тис. жителів за одиницю часу (місяць, квартал, рік) визначається за формулою

$$I = \frac{(P_1 + P_2) \cdot 100}{a_1 + a_2},$$

де I – інтенсивність пасажирських зв'язків між двома населеними пунктами; P_1 і P_2 – обсяги перевезених

пасажирів між двома пунктами за одиницю часу; a_1 і a_2 – кількість населення в пунктах.

До основних показників функціонування пасажирської автотранспортної системи, якими оперує вітчизняна статистика, можна віднести: *перевезення пасажирів* – загальна кількість пасажирів, які транспортовані автобусами; *пасажирооборот* – загальний обсяг пасажирської роботи, який дорівнює сумі добуток кількості пасажирів на відстань їх перевезення, вимірюється в пасажиро-кілометрах; *інтенсивність перевезення пасажирів* визначається діленням обсягів транспортної роботи на довжину шляхів сполучення; *середня відстань перевезень* – визначається діленням пасажирообороту на кількість перевезених пасажирів, вимірюється в км.; *довжина шляхів сполучення в км*; *щільність шляхів сполучення* – довжина шляхів сполучення в розрахунку на одиницю площі території, (км/км²).

Висновки. Система показників та індикаторів, що використовуються вітчизняною статистикою, повністю не відображають усю складність зв'язків і процесів, які характеризують розвиток і функціонування пасажирської автотранспортної системи. Тому використання таких сучасних показників, як ІТД, рівень транспортної дискримінації населення тощо сприяє більш детальному вивченню всіх складових пасажирської автотранспортної системи та прийняттю рішень щодо її вдосконалення.

1. Бувроменко В.Н. Надежность территориальной организации общества (коммуникационный аспект) // Изв. АН СССР. Сер. География. – 1989. – № 1.
2. Бувроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах. – М., 1987.
3. Бувроменко В.Н. Транспортная дискриминация населения: пути решения проблемы // www.geograsom.ru.
4. Транспортная система региона / В.В.Волошин, М.В.Григоревич, Е.Ф.Коценко. – К., 1989.

Надійшла до редколегії 26.08.04

УДК 913(477)/Ф55

С.І. Ішук, д-р геогр. наук, І.М. Філоненко, асист.

ІНФРАСТРУКТУРА ТРК ЧЕРНІГІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ УКРАЇНИ (КОМПЛЕКСНА ОЦІНКА)

Подано характеристику основних інфраструктурних елементів, рівня їх розвитку та впливу на формування територіально-рекреаційного комплексу Чернігівської області.

The characteristic of basic infrastructural elements is made, the level its progress and influence to formation of recreation-tourist complex of Chernigiv region is conducted.

Чернігівська область України є одним з найголовніших осередків накопичення культурних традицій української нації. Але культурно-історичні і природно-географічні умови самі по собі не можуть забезпечити притік туристів. Необхідною передумовою успішного розвитку туристсько-рекреаційної діяльності та формування територіально-рекреаційного комплексу (ТРК) є наявність потужного інфраструктурного блоку.

Роботи з дослідження інфраструктурного забезпечення рекреаційного процесу Чернігівської області проводили вчені м. Києва (Жученко В.Г. "Територіально-рекреаційний комплекс Полісся", 1995) та м. Ніжина (Смаль І.В. "Територіальна організація рекреаційної системи Чернігівської області України", 1992). У вищезгаданих роботах основні акценти робились на вивченні окремих сфер інфраструктурного блоку, зокрема санаторно-курортного господарства. Ми ставимо на меті дослідження комплексу інфраструктурних факторів рекреаційної діяльності, їх ролі у формуванні ТРК; вивчення ступеня інфраструктурного забезпечення рекреаційного процесу на сучасному етапі та в перспективі.

У структурі транспортного забезпечення рекреаційного процесу на Чернігівщині провідне місце належить автомобільному, залізничному та річковому при провідній ролі першого. Існуючі автошляхи покривають територію всієї області. Довжина автомобільних шляхів з твердим покриттям у межах області становить 6,5 тис. км, їх щільність – 0,171 км/км² [1]. На автошляхах державного та обласного значення, здебільшого там, де вони проходять через лісові масиви, створено понад 100 рекреаційних пунктів для додаткового комфорту подорожуючих. У містах-райцентрах почали з'являтися і вдосконалюватись автобусні зупиночні комплекси (наприклад, "Київський" у Прилуках). Тут поряд із місцем зупинки автобусів – продуктовий магазин з досить широким асортиментом товарів переважно місцевого виробництва, упорядковано майданчик для пасажирів.

Перевезення туристів здійснюються автобусами, що перебувають у власності державних автотранспортних підприємств та у приватній власності. Протягом 2002 р. було здійснено автобусних транспортних маршрутів на 8,5 тис. людиноднів; ними скористались 3,3 тис. осіб.

Поряд з транспортом загального користування розвивається особистий, який є найзручнішим при реалізації рекреаційних зв'язків.

У територіальній структурі автомобільної мережі Чернігівщини домінують кілька центрів: Чернігів, Ніжин, Новгород-Сіверський, Прилуки, Мена, Козелець, що є важливим фактором для розвитку рекреаційної діяльності, оскільки саме ці міста є формуючою віссю більшості туристичних маршрутів, які проходять через територію області.

Значна роль відводиться залізничному транспорту. На сьогодні довжина залізниць загального користування становить 900 км. Вони з'єднують усі частини Чернігівської області як з обласним центром, так і з Києвом та іншими містами країни, близького й далекого зарубіжжя. Середня щільність залізниць по області становить 0,029 км/км² [1]. Залізничний транспорт популярний серед туристів і відпочиваючих вихідного дня. Для маршрутного туризму він використовується мало, хоча для населення Чернігівщини і близько розташованих територій доцільно було б організовувати "зелені" та "грибні" поїзди.

По території області проходить багато туристських маршрутів, приурочених до р. Десни. У рамках програми розвитку туризму, яка передбачає відновлення старих і створення нових туристських маршрутів, у Чернігові за технологіями часів Київської Русі будується дерев'яний корабель "Сварог". Будівництво здійснюється з метою транспортного забезпечення маршруту "Із варяг у греки", епізод якого має пройти по території Чернігівщини.

Загалом територія області характеризується порівняно невисоким коефіцієнтом транспортної доступності, а найбільше значення цього показника спостерігається в Ніжинському районі.

Підвищенню технічного рівня обслуговування туристів, якнайшвидшому задоволенню їх індивідуальних бажань допомагає активне впровадження в систему зв'язку найсучасніших наукових досягнень даної галузі, у тому числі за сприяння всесвітньо відомих фірм, зокрема фірми "Utel", з допомогою якої вдалося значно збільшити місткість АТС, налагодити міжнародний зв'язок високої якості, покращити якість міжміського та внутрішньообласного зв'язку.

Територія області характеризується середнім рівнем забезпеченості підприємствами готельного господарства. Найвищі показники забезпеченості характерні для Чернігівського та Менського районів. Готелі є в кожному районному центрі області (9 з них перебувають на балансі управління житлово-комунального господарства). В Ічні і Куликівці закриті. Решта у власності як колективів, так і приватних осіб. 18 із 49 підприємств готельного господарства не мають категорії; категорію 3 зірки – лише 9 готелів області. Основними причинами такої ситуації є відсутність конкуренції та низький рівень послуг. Більшість готелів обласного центру ("Десна", "Брянськ", "Придеснянський", "Градецький") за останні 10 років у 5–10 разів зменшили кількість номерів. Ці номери здають на умовах оренди іншим організаціям.

Мережа підприємств громадського харчування області (переважна більшість – кафе та закусочні з середньою кількістю працівників від 5 до 20 осіб) становить 904 точки на 529 тис. посадочних місць. У середньому на 1 тис. жителів області припадає 39 місць. Найвищі показники забезпеченості населення підприємствами громадського харчування спостерігається в Корюківському, Галалаївському, Чернігівському, Сосницькому, Ніжинському, Менському районах області; найнижчі – в Щорському, Ніжинському, Ічнянському, Бобровицькому, Носівському, Городнянському районах.

Мережу торговельних закладів Чернігівської області (всього 4228) становлять 2911 магазинів, 686 кіосків і палаток переважно колективної власності. Найбільшу кількість закладів торгівлі і, відповідно, найвищий коефіцієнт забезпеченості ними мають Чернігівський, Ніжинський, Прилуцький (за рахунок райцентрів), а також Козелецький, Бахмацький та Ріпкинський райони (велика кількість сільських поселень).

Усього в області налічується 572 підприємства побутового обслуговування та 153 відокремлених структурних підрозділи різного функціонального призначення, серед яких переважають підприємства, що надають індивідуальні послуги, послуги перукарень і салонів краси, транспорту та обслуговування транспортних засобів, послуги у сфері відпочинку, спорту та розваг, ритуальні послуги, зростають обсяги реалізації послуг, пов'язаних із здаванням у найм нерухомості. Структурними підрозділами сфери сервісу є автостоянки, кафе-бари, сауни, басейни, загальна кількість яких в області становить 3,5 одиниць.

Досить розгалуженою в області є мережа культурного обслуговування. У 2002 р. в Чернігівській області налічувалось 825 бібліотек з книжковим фондом 12,7 млн примірників книг і журналів, 899 закладів культури клубного типу на 223,1 тис. глядацьких місць. До послуг відпочиваючих – п'ять професійних театрів, в їх числі Чернігівський обласний музично-драматичний театр ім. Т.Г.Шевченка, який є одним з трьох обласних театрів України, які носять звання "академічний". Послуги культури жителям області надають також 23 музеї, серед яких меморіальний музей М.Коцюбинського в Чернігові, О.П.Довженка в Сосниці, Чернігівський історичний музей, "Поштова станція" в Ніжині, Новгород-Сіверський історико-краєзнавчий музей, що знані далеко за межами області.

Винятково важливу роль у збереженні здоров'я населення, продовженні його активної трудової діяльності відіграє охорона здоров'я. Ця сфера представлена в області 1131 медичним закладом різного функціонального призначення і побудована за принципом ієрархічності, але особливе значення в плані організації рекреаційної діяльності відіграють діючі в області 56 санаторно-курортних (оздоровчих) закладів довгострокового перебування, якими протягом 2002 р. було оздоровлено 26566 осіб (проти 22902 у 2001). У літній період 2002 р. функціонувало 74 дитячі оздоровчі табори (проти 56 у 2000 і 306 – у 1995), розташованих у мальовничих куточках області, на берегах річок та в лісових масивах. У них відпочили та оздоровились 9,4 тис. дітей і підлітків. Найбільша кількість таких таборів розташована в м. Прилуки, Чернігівському, Варвинському, Корюківському районах. Діючі санаторії мають малу потужність і неспроможні задовольняти потреби населення в лікуванні та оздоровленні.

Реформування відносин власності в ринкові супроводжується поширенням процесу формування ринкової інфраструктури, об'єктами якої в області є банки, інвестиційні фонди, страхові компанії, аудиторські фірми та ін. Найбільша кількість фінансових установ зосереджена в обласному центрі.

У цілому Чернігівська область має невисоку оцінку інфраструктурного забезпечення рекреаційного процесу. Найвищою вона буде в Чернігівському та Ніжинському районах. Дуже низькі показники інфраструктурного забезпечення мають Борзнянський, Ріпкинський та Семенівський райони.

Підсумувавши вищесказане, можна зробити висновок, що інфраструктура ТРК Чернігівщини не перебуває на належному рівні і не відповідає потребам сьогодення, що стримує вихід області на ринок туристичних по-

слуг. Тому слід запозичувати досвід країн з високим рівнем розвитку туризму і на їх прикладі створювати та вдосконалювати систему управління рекреаційною діяльністю, налагодити підготовку кадрів для туризму, створити фонд заохочення туризму, запровадити надання пільгових кредитів туристичним підприємствам,

які прагнуть привабити більшу кількість клієнтів за рахунок створення нового турпродукту.

1. Барановська О.В., Барановський М.О., Смаль В.В., Смаль І.В. Чернігівщина: природа, населення, господарство (комплексне географічне дослідження). – Ніжин, 2000. 2. Деснянська правда. – 2002. – № 138, 21 листоп. – С. 4. 3. Ніжинський вісник. – 2001. – 15 лип. – С. 1. 4. Мацола В.І. Рекреаційно-туристичний комплекс України. – Л., 1997.

Надійшла до редколегії 13.01.04

УДК 911.3

К.В. Мезенцев, канд. геогр. наук

ХВИЛІ СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНОГО РАЙОНОУТВОРЕННЯ В УКРАЇНІ

Розкрито зміст основних хвиль суспільно-географічного районування в Україні.

Are opened contents of main waves of human-geographical region formation.

Постановка проблеми. Для цілей суспільно-географічного прогнозування регіонального розвитку однією з найважливіших проблем є проведення ретроспективного аналізу процесів районування. Кінцева мета аналізу – виявлення тенденцій і закономірностей, які можна екстраполювати на перспективу.

Теоретичні засади дослідження суспільно-географічного районування викладені у працях Е.Алаєва, А.Колотівського, У.Мересте, С.Ниммік, М.Пістун, О.Шаблія та ін. Зокрема, ними обґрунтовано концепцію комплексного регіонального розвитку. Основи стадійно-циклічної концепції регіонального розвитку містяться у працях Дж.Джібса, Дж.Фрідмана, Т.Геґерстранда, а також С.Тархова, С.Артоболевського, Г.Іоффе, А.Трейвіш, В.Бабурина, В.Шупера та ін.

Не претендуючи на новаторство в цьому напрямі, автор пропонує лише загальну "картину" розвитку суспільно-географічного районування в Україні на макрорівні. Метою даної роботи є виділення певних стадій (циклів, етапів, періодів) районування.

Вступні зауваження. Результатом процесів суспільно-географічного районування є формування ядер із своїми сферами впливу. Пропонується розрізняти три типи ядер: регіональні, внутрішньорегіональні та локальні. Вони різняться передусім за ієрархією, а отже, набором виконуваних функцій. У сфері впливу регіонального ядра перебувають внутрішньорегіональні та окремі локальні ядра, а у сфері внутрішньорегіональних – локальні.

Ретроспективний аналіз розвитку процесів районування в Україні здійснено з періоду індустріалізації, тобто з другої половини XIX ст. Найдоцільніше виділяти цикли районування, в їх межах – стадії, а в межах стадій – окремі хвилі районування. На даному етапі дослідження проблеми пропонується обмежитись виділенням лише хвиль районування, тобто періодом інтенсивного формування ядер районування, що звичайно змінюється періодом стагнації, а інколи й заупадку. Об'єднання хвиль у стадії залишиться перспективним напрямом подальших досліджень.

Протягом досліджуваного періоду можна виділити чотири основні хвилі районування. Перша охоплює другу половину XIX – початок XX ст., друга – 1920–30-ті рр., третя – 40–70-ті рр. (інколи й початок 1980-х), четверта розпочалася з середини 1990-х рр. і нині триває. На різних хвилях домінували різні фактори районування та їх поєднання. Спочатку – агропромисловий, лісопромисловий, вугільно-металургійнопромисловий, згодом – хімічнопромисловий та машинобудівний, нині – сервісно-інформаційний. Істотною є роль і адміністративно-управлінського фактора.

Беззаперечним вбачається факт виділення на сьогодні (та й протягом усього XX ст.) шести регіональних

ядер районування (Київ, Харків, Донецьк, Дніпропетровськ, Одеса, Львів) та відповідних регіонів. Проте аналіз процесів районування ще раз переконує в існуванні значних між'ядерних периферійних просторів, у межах яких доцільним є стимулювання формування нових регіональних ядер. Таких "програмних" регіонів три: Центральний, Північно-Західний (Волинський) та Подільський.

Північ та центр (Київський, Столичний регіон). *Хвиля 1.* Домінуючими чинниками районування в регіоні були агропромисловий та адміністративно-управлінський. Додаткове значення мали лісопромисловий і будівельнопромисловий фактори. У результаті процесів районування сформувалися такі структурні елементи: *регіональне ядро* – Київ (понад 500 тис. жит.) – промисловий, транспортний, торговельний, фінансовий, культурно-освітній, науковий та адміністративний центр; *внутрішньорегіональні ядра* – Житомир, Бердичів, Ніжин (понад 50 тис. жит.) – промислові, культурно-освітні, фінансові, транспортні, адміністративні центри; *локальні ядра* – Чернігів, Вінниця, Могилів, Черкаси, Умань, Біла Церква (понад 30 тис. жит.). Сфера впливу регіонального ядра поширювалася на територію Київської, Чернігівської, східних частин Волинської та Подільської губерній. Рівень поляризації території становив: $K_{1/2} = 3,8$ (відношення чисельності першого та другого за людністю поселень), $K_{1/10} = 12,0$ (відношення чисельності першого та десятого за людністю поселень) (1897). *Хвиля 2.* Домінуючими факторами районування залишалися агропромисловий та адміністративно-управлінський. Водночас почала зростати роль хімічнопромислового фактора. *Регіональне ядро* – Київ (понад 800 тис. жит.); *внутрішньорегіональні ядра* – Житомир, Вінниця, Чернігів, Бердичів (60–100 тис. жит.); *локальні ядра* – Черкаси, Умань, Біла Церква, Ніжин (понизившись у ранзі), Прилуки, Коростень (понад 30 тис. жит.). Рівень поляризації території значно збільшився: $K_{1/2} = 8,9$, $K_{1/10} = 22,9$ (1939). *Хвиля 3.* Традиційно надалі визначальну роль відіграв агропромисловий фактор районування. Істотну роль відіграв хімічнопромисловий фактор районування. Певний вплив мало будівництво ряду машинобудівних заводів по всій території регіону. *Регіональне ядро* – Київ (понад 2,5 млн жит., включаючи весь агломераційний простір – Бровари, Вишгород, Ірпінь, Вишневе, Боярка, Васильків, Обухів, Українка, Бориспіль, Фастів); *внутрішньорегіональні ядра* – Вінниця, Кіровоград, Житомир (разом із Коростишевим), Черкаси (разом із Золотоношею, Смілою), Чернігів (понад 250 тис. жит.), у стадії формування – Біла Церква (понад 150 тис. жит.); *локальні ядра* – Бердичів, Шепетівсько-Славутський, Умань, Ніжин, Прилуки, Коростень. Сфера впливу регі-

© К.В. Мезенцев, 2005