

УДК 911.3: 338.47

СТАНОВЛЕННЯ ГЕОГРАФІЇ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЯК НАУКОВОГО НАПРЯМУ

О. Бордун, А. Забарило

*Львівський національний університет імені Івана Франка,
вул. Дорошенка, 41, м. Львів, 79000, Україна*

Висвітлено етапи формування і місце географії транспортної інфраструктури в системі географічних наук. Сформульовано головні підходи до визначень найважливіших категорій цього наукового напрямку. Розкрито специфіку транспортної інфраструктури як невід'ємної складової сфери послуг та її роль у поліпшенні соціально-економічного становища країни.

Ключові слова: транспортна інфраструктура, географія транспорту, транспортні коридори.

На сучасному етапі реформування економіки України, коли структура господарства повинна набувати рис, характерних для розвинених країн, транспортна інфраструктура (сухопутна, повітряна та водна) виходить на чільне місце. Завдяки вигідному геополітичному розташуванню України транспортна інфраструктура нашої держави забезпечує значні валютні надходження до бюджету. Український уряд, розуміючи важливість розвитку транспортної інфраструктури, ухвалив Концепцію та Програму створення і функціонування міжнародних транспортних коридорів, головною ланкою яких стане автострада. З огляду на це інтерес до вивчення геопросторових особливостей стану транспортної інфраструктури безперервно зростає.

Транспортна інфраструктура є об'єктом вивчення декількох наук. Зокрема, технічні науки вивчають технологію будівництва шляхів та все, що стосується технічної сторони їхньої експлуатації. Економічні науки вивчають конкретні форми прояву об'єктивних економічних законів, планують розвиток транспорту, визначають порівняльну ефективність різних видів, собівартість перевезень тощо. Транспортна інфраструктура поряд з географічним середовищем, корисними копалинами, трудовими ресурсами належить до загальних умов виробництва. Географи, розглядаючи транспортну інфраструктуру як одну з важливих частин соціально-економічних просторових комплексів, пізнають ці комплекси в цілому. Географія транспортної інфраструктури є складовою соціально-економічної географії.

Теоретичні основи географії транспорту висвітлив М.Д. Пістун, він також визначив поняття транспортно-географічного положення. У сучасній структурі суспільної географії вчений виділив три блоки головних дисциплін: економічний, соціальний та політичний, які розглядають у галузевому і в регіональному аспектах, решту дисциплін мають допоміжне значення. Географія транспорту належить до економічного блоку. У класифікації суспільно-географічних дисциплін, розробленій О.І. Шаблієм, до головних дисциплін належать: географія населення, соціальна географія, економічна та політична географія. В системі економіко-географічних дисциплін є географія транспорту і зв'язку,

або географія комунікаційної інфраструктури, якій О. Шаблій присвятив окрему працю. Сьогодні питання транспорту досліджують М.В. Григорович та К.Ф. Коценко.

З огляду на соціально-економічну кризу виробничої та наукової сфери України всі наукові дослідження були припинені, зокрема, й географії транспортної інфраструктури. Тому сьогодні актуально простежити головні етапи становлення та розвитку географії транспортної інфраструктури, поглибити поняття предмета й об'єкта вивчення науки, сформулювати її головні категорії.

Процес формування нових галузей матеріального виробництва та невиробничої сфери на практиці приводить до потреби їхнього географічного вивчення. Це, відповідно, зумовлює формування нових наукових напрямів, які з часом набувають контурів наукових дисциплін або наук нижчого порядку. Рівень розвитку таких наукових напрямів різноманітний, зв'язки між ними і сфера їхньої діяльності динамічні. Формування географії транспортної інфраструктури в окремий науковий напрям розпочалося з розвитком ринкового господарства, коли суспільний поділ праці зумовив інтенсифікацію обмінних процесів між людьми. Спочатку обмінні процеси були стихійними, згодом виділилась торгівля. Подальший прогрес суспільства сприяв виділенню в окремий різновид діяльності заняття з переміщення продуктів обміну, почали розвиватись транспортні компанії, що спеціалізувалися на перевезенні товарів. Цим зумовлено і виникнення окремої галузі географії – географії транспорту.

Наукові основи географії транспортної інфраструктури заклали німецькі вчені кінця ХІХ–початку ХХ ст. – А. Геттнер, К. Дове, О. Блюм. Крізь призму хорологічної концепції вони вважали предметом вивчення „географії сполучень“ (*verkehrsgeographie*) розміщення шляхів у просторі залежно від природних умов [1. С.135]. Ці вчені, перебуваючи на ідеалістичних позиціях, не вважали транспорт галуззю матеріального виробництва, а розглядали його як “подолання простору”, що не має об'єктивних закономірностей і є сферою суб'єктивної діяльності людини. Звідси зачислення географії транспорту до розділу, який називають географією людини, або антропогеографією.

Хорологічна концепція привела багатьох географів до суто описової роботи. Така візуальна, описова географія не може науково висвітлювати суть транспортно-географічних процесів. Проте вона також дала великий матеріал для створення карт і підручників з географії транспорту.

Подальший розвиток географії транспортної інфраструктури пов'язаний з економічними дисциплінами як у вітчизняній науці, так і в зарубіжній. Американські дослідження мали суто прикладний інтерес, і їх проводили на замовлення державних управлінь. Американські географи вважали географію транспорту одним з розділів економічної географії: тих, хто вивчає географію транспорту, перш за все цікавить його економічний аспект. Транспорт – один з чотирьох традиційних компонентів економічної географії поряд з географією природних ресурсів, обробної промисловості та торгівлі. Технічна революція в засобах комунікацій ставила щораз нові вимоги до географії транспортної інфраструктури. Вже не достатнім був простий опис та аналіз шляхів сполучень, необхідним став точний економіко-географічний розрахунок, щоб за наперед визначеними капіталовкладеннями створити дорожню мережу, яка максимально задовольнятиме потреби всієї країни з використанням найменш цінних земель. Теорію та практику математичних розрахунків будівництва шляхів сполучення започаткували В. Гаррісон, Б. Беррі, Д. Мобл, Д. Ніст'юен. У 1963 р. вийшла в світ книга К. Канського, в якій математично обґрунтовано побудову транспортної мережі [3. С. 293-296].

Найціннішими і найближчими до сьогоднішніх є дослідження українського географа Степана Рудницького. В “Короткій географії України” він дав характеристику стану шляхів на 1914 р., а в праці “Українська справа з боку економічної, зокрема лучбової географії”, простежив зв’язок транспорту з політикою, починаючи від витоків української державності до міжвоєнного періоду. С. Рудницький розробив струнку для свого часу структуру географічної науки. Лучбову географію він зачислив до економічної географії, яка є гілкою антропогеографії [6. С. 25]. Така структура антропогеографії, яку сьогодні називають соціально-економічною географією, мало чим відрізняється від теперішньої. Тоді, коли С. Рудницький писав про Україну, її територію було розділено між Росією, Польщею та Румунією, проте вчений прогнозував зміну ситуації. С. Рудницький уважав, що тільки самостійна Україна може відбудувати свої шляхи так, щоб вони виконували транзитну функцію в достатній для західних країн мірі. Іноземні консорціуми декілька разів напрацьовували і передавали російському урядові плани щодо українських шляхів, однак торговельний і транспортний апарат Російської імперії ніколи не зважав на це. Тому, вважав С. Рудницький, для західних країн буде набагато більша користь, коли Україна, здобувши самостійність, відбудує свої шляхи так, щоб по них легко могли транспортувати різноманітні товари з Європи до Азії та навпаки. Український географ також розробив низку проектів, які б полегшили це сполучення. Перший проект – це Маничський канал, що з’єднав би Чорне та Каспійське моря. С. Рудницький, будучи за спеціальністю геоморфологом, досліджував борозну Манича і зробив висновок, що кошти, затрачені на будівництво, не будуть надто великими. Такий канал дав би змогу кораблям з цілого світу допливати в Каспій.

Другий проект – річковий, який став би основою для створення омріяної С. Рудницьким балтійсько-понтійської федерації. Це Двино-Дніпровський канал, який повинен був з’єднати два моря – Балтійське і Чорне. Також, помітивши відродження старих сухопутних шляхів і трансконтинентальну тенденцію на материк, С. Рудницький стверджував, що давні шляхи, які проходили через територію України, повинні набути колишнього значення [2. С. 186].

У післявоєнні роки економіко-географічну концепцію вивчення транспорту СРСР була розвинули І.В. Нікольський, І.І. Білоусов, Н.М. Казанський, М.Х. Ганкін, О.А. Ізюмський. В основі цієї концепції – ідеї Н.Н. Колосовського: транспортні проблеми розглядати в нерозривному зв’язку з формуванням системи економічних районів, міжрайонних і внутрішньовиробничих зв’язків. Російський географ Н.Н. Колосовський писав: “Дослідження окремих транспортних ліній – це завдання спеціальних транспортних інститутів. У той же час транспортні мережі і система перевезень значною мірою є географічними проблемами, тісно пов’язаними з загальною системою економічного районування” [3. С. 300].

На сучасному етапі розвитку постіндустріального суспільства, коли частка сфери обслуговування в господарстві поступово збільшується, науковий інтерес до визначення поняття інфраструктури також зростає. Його значення переосмислюють, поглиблюють і диференціюють. Сьогодні під поняттям *транспортної інфраструктури* розуміють сукупність споруд, системи мережі сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів.

Якщо брати до уваги погляд на інфраструктуру як на сукупність споруд, підприємств, систему мережі, що прямо не стосуються виробництва матеріальних благ, але необхідні як для самого процесу виробництва, так і для забезпечення повсякденного життя населення, то до транспортної інфраструктури належать мережа транспорту та

об'єкти, що її обслуговують [5. С. 76]. На підставі такого підходу можна сформулювати таке альтернативне визначення: *транспортна інфраструктура* – це сукупність споруд, системи мережі сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів.

Одна з особливостей інфраструктури така: хоча виробництво вважають первинним і керівним для розвитку інфраструктури, проте інфраструктура повинна випереджати його, створюючи резерв для нарощення виробничих потужностей.

Отже, у процесі вивчення транспортної інфраструктури потрібно визначити компонентну структуру, виявити специфічні відношення між компонентами (підсистемами), інакше кажучи, з'ясувати предмет дослідження географії транспортної інфраструктури як науки. Головним завданням економико-географів під час вивчення транспортної інфраструктури є визначення (на підставі даних про розвиток економічних районів, підрайонів, вузлів) раціональних вантажо- і пасажиропотоків наявною мережею шляхів сполучення й економічно ефективного поділу вантажів і пасажирів між різними видами комунікацій. У ході географічного дослідження економико-географ виявляє нераціональні перевезення та потоки порожняка, а тому повинен запроваджувати заходи зі зменшення нераціональних перевезень. Також завданням економико-географа є аналіз ефективності використання транспортної інфраструктури та прогнозування перспектив побудови нових елементів транспортної інфраструктури. Кінцевий результат географічних досліджень транспортної інфраструктури – спеціальне транспортне районування території з метою вдосконалити керування транспортом визначеного регіону.

1. *Геттнер А.* География, ее история, сущность и методы / Пер. с нем. под ред. Н. Баранского. – М.: Госиздат, 1930. – 416 с.
2. *Рудницький С.* Чому ми хочемо самостійної України? – Львів: Світ, 1994. – 608 с.
3. *Саушкин Ю.Г.* Экономическая география: история, теория, методы, практика. – М.: Мысль, 1973. – 559 с.
4. *Топчісв О.Г.* Основи суспільної географії. – Одеса: Астропринт, 2001. – 560 с.
5. *Шаблій О.І.* Транспорт як підсистема виробничої інфраструктури // Вісн. Львів. ун-ту. Сер. геогр. – 1976.– Вип. 10. – С. 75–79.
6. *Шаблій О.І.* Академік Степан Рудницький – фундатор української географії. – Львів; Мюнхен, 1993. – 220 с.

THE STAGE SHAPING OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE GEOGRAPHY AS A SCIENCE

O. Bordun, A. Zabarylo

*Ivan Franko National University of Lviv,
Doroshenko Str., 41, UA – 79 000 Lviv, Ukraine*

The stage shaping and place transport geography in geographical system of science are determined. The most significant point of view on category of the direction science are formulated. In this paper transport infrastructure peculiarities as a share of sphere service are revealed and her role in adjusting economic and social state of country are shown.

Key words: transport infrastructure, transport geography, transport corridor.

Стаття надійшла до редколегії 21.01.2004

Прийнята до друку 18.03.2004