

656:711

ТРАНСПОРТНА МЕРЕЖА ЯК ОСНОВА ПРОСТОРОВОГО ПЛАНУВАННЯ ТЕРИТОРІЙ

Опалко Вікторія Григорівна, к.т.н., доцент,
Національний університет біоресурсів і природокористування
e-mail: opalko@nubip.edu.ua

Наслідки воєнних дій на території України призвели до поглиблення диспропорцій у розвитку регіонів та збільшення кількості територій, які потребують державної підтримки. Мова йде про наслідки воєнного часу, такі як поява тимчасово окупованих територій, прикордонних територій в несприятливих умовах, наявність внутрішньо переміщених осіб, релокованого бізнесу, вимоги щодо безпеки, а також прискорення процесів урбанізації, деградація окремих територіальних утворень (сіл, селищ), зменшення чисельності населення, і як результат нерівномірність регіонального розвитку за ресурсним та виробничим потенціалом. Тому особливої актуальності набуває бачення особливостей територіального планування у повоєнний період з точки зору забезпечення збалансованого розвитку території, спрямованого на оптимальне функціонування регіону, функціонування кожного регіону як складової єдиного географічного простору.

Потреба масштабної відбудови країни та її регіонів, що постраждали внаслідок російської агресії, є актуальною та потребує дослідження, зокрема, в аспекті просторового планування територій.

Україна має досвід розробки документів просторового планування. За часи незалежності в Україні було розроблено Генеральну схему планування території України, яка була основою для територіального планування на регіональному та місцевому рівнях і визначала концептуальні підходи до використання території країни протягом достатньо тривалого часу – 20 років. Проте термін її дії закінчився.

На основі нових підходів до територіального розвитку у сучасних суспільно-політичних умовах розроблені напрямки стратегічного та просторового планування України, які представлені в Державній стратегії регіонального розвитку на 2021–2027 роки [1].

Просторове планування розвитку територій проводиться шляхом вивчення територіальної структури певного регіону чи населеного пункту, яка забезпечує стійкий соціально-економічний розвиток регіонів. При моделюванні територіальної структури регіону, його господарства та розселення основним методологічним підходом є каркасний підхід. Ідею опорного каркаса території розробив М. Баранський [2], який визначив, що саме каркас формує територію, надає їй певної конфігурації. Ядрами каркасу є системи міських поселень. Міста функціонують у тісному взаємозв'язку за допомогою ліній комунікацій, серед яких виділяються транспортні мережі.

Ідею, поняття і концепцію опорного каркаса розвинув Г. Лаппо [3]. Лаппо вважав, що опорний каркас є генералізованим, вільним від деталей,

географічним образом країни або регіону, і відображає основні риси їхньої територіальної організації. При цьому він виділяв вузлові та лінійні елементи опорного каркаса. Вузли опорного каркасу – це великі, середні або малі міста, села, селища в залежності від рівня, на якому проводиться дослідження (країна, макрорегіональний, регіональний, муніципальний).

Лінійні елементи опорного каркасу території - це транспортні магістралі, транспортні коридори, транспортні комунікації регіонального та місцевого значення. В більш широкому розумінні можна говорити про збалансовану та зв'язану транспортну мережу, що об'єднує важливі об'єкти транспортної інфраструктури всіх видів транспорту та забезпечує функціональну єдність транспортної системи, стійкий взаємозв'язок та просторовий розвиток найбільших населених пунктів, економічних центрів, основних сировинних та виробничих секторів, геостратегічних територій.

Отже, транспортна мережа є основою каркасу будь-якої території, і тоді виникає потреба проводити моделювання та проектування каркасів регіону, або територіальних каркасів на базі транспортних систем.

Цілком очевидно, що транспортні мережі як лінійні елементи опорного каркасу - це найбільш стійка частина територіальної структури господарства і в той же час така, що динамічно розвивається. Збільшення масштабів виробництва та його географічне переміщення призвели до різкого зростання обсягу транспортної роботи: збільшення концентрації перевезень вантажів та пасажирів. Зростання транспортної роботи також пов'язано із зміною способу життя людей. Таким чином, потоки сировини, матеріалів, людей, фінансів продовжують рухатись, спираючись на існуючу інфраструктуру, а також змінюючи її, що характеризується появою нових доріг, розв'язок, мостів. І як наслідок змінюється логістичний каркас країни. В результаті розвитку процесу магістралізації відбувається економічне стиснення території через зближення центрів та регіонів.

При цьому транспортні мережі країни входять також до міжнародної транспортної системи через міжнародні транспортні коридори та інформаційні комунікації і таким чином змінюють територіальну структуру визначеного регіону.

У Національній транспортній стратегії України на період до 2030 року [4] зазначено, що через територію України проходить ряд міжнародних транспортних коридорів: Пан'європейські транспортні коридори № 3, 5, 7, 9; коридори Організації співробітництва залізниць № 3, 4, 5, 7, 8, 10; Транс'європейська транспортна мережа (TEN-T), коридор Європа - Кавказ - Азія (ТРАСЕКА). Відповідно до визначених Державною стратегією регіонального розвитку на 2021-2027 роки територією України проходять вісім міжнародних транспортних коридорів: Критський №3; Критський №5; Критський №9; Європа – Азія; Євразійський; Балтика – Чорне море; Північ-Південь; ЧЕС.

Важлива роль транспортної мережі у розвитку території підтверджується дослідженнями, в яких визначалася просторово-часова доступність території по відношенню до інших об'єктів [5], тому зрозуміло, що головні ділянки

транспортних магістралей виступають в якості осей розвитку, які забезпечують єдність території та ефективно її використання.

Палеха Ю.М. [6] вважає, що загальноєвропейські транспортні осі можуть бути основою планувального каркасу України з урахуванням стратегічних внутрішніх зв'язків у межах України, так і наявних або потенційних осей розвитку (наприклад, вісь розвитку вздовж ріки Дніпро).

Отже, транспортні мережі є каркасом території, сприяють контактам і мобільності, реалізують сполученість соціального та економічного розвитку регіонів, формування єдиного простору. Вивчення транспортних мереж відіграє важливу роль у розумінні особливостей територіальної організації населення та господарства регіонів з позицій збереження цілісності країни, підвищення ефективності та якості її економічного простору.

Література

1. Постанова Кабінету міністрів України від 5 серпня 2020 р. № 695 Про затвердження Державної стратегії регіонального розвитку на 2021-2027 роки <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/695-2020-%D0%BF#Text>
2. Баранський М.М. Про економіко-географічне вивчення міст. Питання географії. Зб. 2. 1946.
3. Лаппо Г.М. Географія міст, 1997.
4. Розпорядження Кабінет Міністрів України від 30 травня 2018 р. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text>
5. Пашковська Л.В. Транспортно-комунікаційні осі - лінійні форми територіальної організації суспільства. Проблеми суспільної географії НАН України, Ін-т географії НАН України – Київ, 2010.
6. Палеха Ю. М. Нова редакція генеральної схеми планування території України – стратегія інтеграції України у європейський простір. Український географічний журнал. 2020. № 1. С. 7-15. URL: <http://jnas.nbuv.gov.ua/article/UJRN-0001137600>

Міністерство
освіти і науки
України



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і
природокористування України

Механіко-технологічний факультет

Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК

Академія прикладних наук Університету
управління та адміністрування в Ополі

Академія інженерних наук України
Українська асоціація аграрних інженерів



**ЗБІРНИК ТЕЗ
доповідей
VIII Міжнародної
науково-практичної конференції
«Автомобільний транспорт та інфраструктура»**



AutoTransport and Infrastructure

**17-19 квітня 2025 року
м. Київ**

УДК 631.17+62-52-631.3

Рекомендовано до друку рішенням вченої ради механіко-технологічного факультету Національного університету біоресурсів і природокористування України від 20 травня 2025 р., протокол №. 12

Збірник тез доповідей VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура» (17–19 квітня 2025 року). Національний університет біоресурсів і природокористування України. Київ. 2025. 242 с.

ISBN 978-617-8530-21-1

В збірнику представлені тези доповідей науково-педагогічних працівників, наукових співробітників, докторантів і аспірантів, студентів, фахівців транспортної галузі, учасників VIII Міжнародної науково-практичної конференції «Автомобільний транспорт та інфраструктура», в яких розглядаються нинішній стан та шляхи розвитку автотранспортної галузі.

ISBN 978-617-8530-21-1

© НУБіП України, 2025.

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ КОМІТЕТ:

Тонха О.Л., проректор з наукової роботи та інноваційної діяльності НУБіП України – голова організаційного комітету;

Отченашко В.В., начальник науково-дослідної частини НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Братішко В. В., декан механіко-технологічного факультету НУБіП України – заступник голови організаційного комітету;

Киричок П.О., президент Академії інженерних наук України – заступник голови організаційного комітету (за згодою);

Тадеуш Покуса, проректор Академії прикладних наук Університету управління та адміністрування в Ополь (Польща) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Ілесалієв Д. І., ректор Ташкентського Перфектного університету (Узбекистан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Дашдаміров Ф.С., директор Інституту логістики і транспорту Азербайджанського технічного університету (Азербайджан) – співголова організаційного комітету (за згодою);

Загурський О.М., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України – секретар організаційного комітету.

Дьомін О.А., доцент кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Калінін Є. І., завідувач кафедри тракторів та автомобілів НУБіП України;

Мацюк В. І., професор кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Умідулла Абдураззоков, завідувач кафедри транспортної техніки Ташкентського державного університету транспорту (Узбекистан);

Роговський І. Л., завідувач кафедри технічного сервісу та інженерного менеджменту імені М. П. Момотенка НУБіП України;

Павло Навицький, професор університету Орала Робертса (США);

Савченко Л.А., завідувачка кафедри транспортних технологій та засобів у АПК НУБіП України;

Софі Лю, професор Університету Орала Робертса (США);

Степанов О.В. заступник декана з наукової роботи механіко-технологічного факультету НУБіП України.