

Міністерство  
освіти і науки  
України



Міністерство освіти і науки України  
Національний університет біоресурсів і  
природокористування України  
Механіко-технологічний факультет  
НДІ техніки та технологій  
Кафедра транспортних технологій та засобів у АПК



Представництво Польської академії наук в Києві  
Польська академія наук відділення в Любліні  
Академія інженерних наук України  
Українська асоціація аграрних інженерів



90 річниця механіко-технологічного факультету  
НУБіП України присвячується

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



AutoTransport and Infrastructure

11-13 квітня 2019 року  
м. Київ

УДК 656

## **ТРАНСПОРТНА ДОСТУПНІСТЬ – КАТЕГОРІАЛЬНИЙ ВИМІР**

**Єфімова Каріна Олександрівна**, асистент

*Білоцерківський інститут економіки та управління Університету «Україна»*

e-mail: azuryt2@gmail.com

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 усіх верст населення відіграє ефективна реалізація державної транспортної політики та державного і місцевого управління у сфері відносин і діяльності господарюючих суб'єктів транспорту. Вона закладає основу для вирішення завдань фінансового забезпечення окремих видів перевезень, а також має сприяти визначенню планів діяльності в цій галузі окремих підприємців та інвесторів.

Загалом у класичному понятті «транспортна доступність» закладено розуміння поєднання простору і часу як виміру ресурсів (фізичних або фінансових), що витрачаються індивідом для подолання відстані. Більш розгорнуто ця категорія розкривається у зарубіжних джерелах. І хоча у них не дається чіткого визначення транспортної доступності, але широко представлено і детально розкрито ряд специфічних видів транспортної доступності, 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 [3].

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]. 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. Важливим елементом транспортної доступності є забезпечення безпеки транспортних засобів та дій у надзвичайних ситуаціях, які не повинні створювати нерівності стосовно людей з інвалідністю [2, 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 країни, регіону чи окремо взятого населеного пункту.

### Література

1. Берлин, И. Философия свободы. Европа / Предисловие А. Эткина. М.: Новое литературное обозрение, 2001. – 448 с. <http://library.khpg.org/files/docs/1329123681.pdf>
2. Доступність та універсальний дизайн : навч.-метод. посіб./ за заг. ред. Байди Л. Ю., Красюкової-Еннс О. В. – К., 2013. – 128с.
3. 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>