

Полтавський, Решетилівський, Семенівський, Хорольський, Чутівський. Для району характерне переважання автомобільного та залізничного транспорту. Так, найбільший вантажооборот автомобільного транспорту зафікований у Великобагачанському (50,4 млн. ткм), Полтавському (55,6 млн. ткм), Решетилівському (38,4 млн. ткм) районах.

Південно-Західний район (із переважанням залізничного і річкового транспорту) складається із 4 районів – Глобинського, Кобеляцького, Козельщинського, Кременчуцького, в межах яких за 2008 рік річковими портами (причалими) оброблено 1029,4 тис. т. вантажів.

Транспортно-географічне районування є процедурою структуризації транспортної системи за її найважливішими ознаками і властивостями. Воно відіграє важливу роль у прогнозуванні перспектив розвитку транспортної інфраструктури регіону. Таким чином, проведене районування має водночас як теоретичне, так і практичне (прикладне) значення. Крім того, при детальному дослідженні всередині районів можуть бути виділені більш дрібні таксономічні одиниці транспортно-географічного районування – підрайони, мікрорайони і транспортні вузли.

Література

1. Колсовский Н.Н. Теория экономического районирования / Н.Н. Колсовский. – М. : Мысль, 1969. – 336 с.
2. Никольский И.В. География транспорта СССР / И.В. Никольский. – М. : Географгиз, 1960. – 406 с.
3. Пістун М.Д. Основи теорії суспільної географії : навч. посібник / М.Д. Пістун. – К. : Вища шк., 1996. – 231 с.

Summary

T.V. Lymar, S.M. Shevchuk. **Zoning of Transport Complex of the Poltava Region.**

The article finds out the theoretical and methodological foundations of transport and geographic zoning, which is one of the aspects of the study of the region transport complex. Zoning of the transport system of the Poltava region is investigated and transport and geographical areas are distinguished and proved.

УДК 911.37

Е.В. Белявцева

ЗНАЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОГО ФАКТОРА В ФОРМИРОВАНИИ И ФУНКЦИОНИРОВАНИИ ПРИГОРОДНОЙ ЗОНЫ КРУПНОГО ГОРОДА (НА ПРИМЕРЕ ГОРОДА СИМФЕРОПОЛЯ)

Переход на рыночные условия хозяйствования, муниципальные и экономические реформы создали условия для разрешения многих проблем экологического, экономического, демографического, природоохранного характера. Наиболее заметными изменения в функциональном развитии общности проявляются на региональном и, особенно, на микрорегиональном уровне. В работе сельские и городские местности рассматриваются как исторически сформированные природно-социо-экономические территориальные общности, кото-

ные получили развитие в границах определенной территории, характеризуются специфической функциональной структурой, выполняют общие и специфические функции в развитии общества и находятся в постоянном взаиморазвитии. Выявлены общие закономерности во взаимодействии производственной, демографической, рекреационной, историко-культурной, природоохранной и управленческой функций сельских и городских местностей.

Началом исследований по определению размеров пригородной зоны, дающим основание для включения той или иной территории в ее состав, является анализ влияния города на окружающие территории. Влияние города приводит к качественным изменениям в пространственно-поселенческой, демографической, производственной, социальной структурах села. Подходы к определению величины пригородной зоны необходимо базировать на функциональных связях, возникающих в пригородном пространстве. Потребности крупного города существенно преобразуют примыкающее к себе пространство, создаются предпосылки иного, своеобразного развития территорий пригородных поселений. Выполнение каждой из функций пригородной зоны (продовольственная, промышленное производство, отдых горожан, транспортная и др.) отражаются на организации и развитии территорий вокруг города. Среди факторов, влияющих на размеры пригородной зоны, можно выделить следующие группы:

- Экономические (размещение узлов городских промышленных предприятий; специализация, уровень интенсификации сельскохозяйственного производства);
- Пространственные (доступность города, наличие и состояние транспортных связей);
- Социально-экономические (развитость земельного рынка; оборот торговли; возможность улучшения жилищных условий и уровня жизни за счет перемещения в пригород из более удаленных районов);
- Демографические (численность населения города, задающая потребность в продуктах питания, приложении труда);
- Рекреационные (наличие садоводческих участков, дачных населенных пунктов, лагерей, баз отдыха).

Во избежание «размытости» границ пригородной зоны, обеспечения административной управляемости территорий, возможности разработки прогнозных документов необходимо выделить одну пригородную зону, границы которой должны совпадать с границами административно-территориальных единиц [2].

В наших исследования пригородной зоны города Симферополя для выделения границ определяющим фактором будем считать пространственный. Степень активности транспортного фактора в развитии систем расселения определяется величиной транспортного хинтерланда, представленного зонами тяго-

тения территорий к определенному транспортному узлу или транспортной линии. Установлено, что чем крупнее транспортный узел и чем больше проходит через него грузопассажирский поток, тем больше его радиус влияния на территорию и систему расселения. По расчетам Гольца Г.А. при определении транспортного локализационного эффекта «полоса влияния» транспортного узла принимается в среднем 5 км, что адекватно одн часовой пешеходной доступности. При таком подходе основным системообразующим качеством центра является сила его притяжения, которая, зависит от величины экономического потенциала и функциональной развитости города. Поэтому любая локальная система расселения – это находящееся в сфере влияния крупного города сочетание локальных районов и зон рассредоточенного расселения. С развитием производственных и культурных функций городов расширяется зона их обслуживающего влияния. В локальной системе расселения по густоте и интенсивности связей сельских поселений с городом следует выделять следующие локализующие зоны:

- зону непосредственного тяготения (поселений) – это территория, примыкающая к городу и обладающая развитой сетью путей сообщения и самыми разнообразными социально-экономическими связями. В этой зоне имеют место интенсивные трудовые связи, а также получение малыми городскими и сельскими поселениями периодических и повседневных услуг в локализующих городах;
- зону опосредованного или косвенного тяготения, а также периферийную зону, которая характеризуется менее интенсивными связями с локализующим центром. При выделении границ локальных систем расселения необходимо учитывать связи, которые выражаются: непосредственными межселенными поездками населения, взаимосвязанным функционированием промышленных, культурно-бытовых и других структурных объектов в системах населенных мест. Основным звеном перемещений в системе межпоселенных связей служит «маятниковая миграция населения» и, прежде всего, межпоселенных повседневные трудовые связи. Широкое развитие маятниковой миграции означает: создание совершенно новых условий социальной мобильности населения; формирование возможности выбора профессии и занятий, использования свободного времени для жителей обширных территорий, окружающих городские центры и связанных с ними современными путями сообщения. Развитие скоростного пассажирского транспорта приводит к тому, что радиусы расселения «маятниковых мигрантов» в урбанизированных ареалах удлиняются. В настоящее время они достигают уже нескольких десятков километров. Огромное значение для обо-

собления региональной территориальной структуры расселения имеет развитие дорожно-транспортной композиционной оси и связанной с нею системы населенных пунктов[1].

В Крымском регионе пространственная композиционная ось формируется в процессе взаимодействия структурных элементов производства, рекреации, транспорта и расселения. Причем транспорт выступает в роли кровеносной системы единого социально-хозяйственного организма локальной системы расселения. Границы зон обследования должны определяться с учетом расстояний по времени достижения цели поездки. В этой связи оптимальные удаления населенных пунктов системы расселения от центра тяготения, при устойчивых трудовых или культурно-бытовых потоках к крупному городу, определяются с учетом временной транспортной доступности.

На основании этой взаимосвязи на территории каждой региональной системы выделяются зоны активных и слабых связей городских поселений. Выделение подзон интенсивных и среднеинтенсивных связей, центров областных и межрайонных локальных систем выполняется с учетом следующих критериев:

- для подзон интенсивных (трудовых и культурно-бытовых) связей характерны значительные (более 50 человек) ежедневные трудовые поездки населения из каждого городского поселения в центры систем. Культурно-бытовых поездок в центр приходится на одного жителя этой зоны в трудоспособном возрасте (на работающего в главном городе) не менее 12 в год. Все ежедневно приезжающие на работу в центр системы стремятся в целях экономии времени использовать свое пребывание в нем также и для удовлетворения культурно-бытовых потребностей. В этой подзоне расположена подавляющая часть городских поселений межрайонных локальных систем.

- подзона среднеинтенсивных связей отличается намного меньшим количеством трудящихся, приезжающих на работу в центр системы, и несколько большей долей в ней, по сравнению с зоной интенсивных связей, ездащих на работу в центр посменно (через сутки, двое и недельно). Количество культурно-бытовых поездок на одного жителя этой подзоны в трудоспособном возрасте (не работающего в центре) приходится для большей части поселений менее 12 в год. Кроме оптимальной транспортной доступности центров локальных систем выделяется зона «транспортной усталости», которая ограничивается изохроной 0,5 часа. Более дальние расстояния ежедневного перемещения утомляют людей, и производительность труда у них заметно падает. Учет же экономического фактора формирования локальных систем расселения определяется структурными особенностями хозяйства. Наряду с транспортно-экономическими фак-

торами развития региональной системы расселения большое значение имеет социально-демографическая и этнокультурная характеристика населения региона. Надо полагать, что социальные процессы ни в коем случае нельзя отодвигать на второй план, так как это важнейший аспект формирования и развития локальных систем расселения. Пространственно-временная реализация сочетания транспортно-экономических и социо-демографических факторов в регионе обусловило формирование Симферопольской, Севастопольской и других локальных систем расселения. Для наших исследований наибольший интерес представляет Симферопольская локальная система расселения. Системообразующим ядром Симферопольской локальной системы расселения выступает одноименный промышленно-транспортный узел. Формирование наиболее крупного в Крыму Симферопольского узла предопределено, в первую очередь, функциями города как главного административного, хозяйственного и культурного центра. Являясь локальным центром расселения, Симферополь имеет многоотраслевую воспроизводственную структуру хозяйственной специализации.

Промышленность, как градообразующая отрасль, является фактором, способствующим развитию связей по кооперированию и удовлетворению культурно-бытовых потребностей между населенными пунктами локальной системы расселения. Территория, на которую простирается влияние хозяйственных и культурно-бытовых связей города Симферополя охватывает большую часть республики. Сюда входит территория Симферопольского района, часть Бахчисарайского, Красногвардейского, Сакского и Белогорского районов. Однако, интенсивность этого влияния на расселение неодинакова. Наиболее сильно она проявляется в зоне интенсивных хозяйственных, трудовых и культурно-бытовых связей города с его сельским окружением. Эта зона не имеет четко концентрическую форму и вытянута в направлении транспортной композиционной оси. В качестве такой оси выступают автомобильные дороги общегосударственного и республиканского значения: Джанкой – Симферополь (северное направление); Симферополь – Алушта – Ялта (южное направление); Симферополь – Евпатория (западное направление); Симферополь – Бахчисарай – Севастополь (юго-западное направление); Симферополь – Феодосия – Керчь (восточное направление); а также магистральная железная дорога общегосударственного значения Джанкой – Симферополь – Севастополь. Таким образом, эта зона приобретает форму звезды. Здесь наблюдаются ежедневные поездки многих сельских жителей на работу, а также в симферопольские магазины и на рынок, обращение за помощью в городские медицинские учреждения. В этой зоне прослеживаются наиболее важные эпизодические, периодические и повседне-

вные культурно-бытовые связи сельского населения с городом (поездки в театр, музеи, техникумы). Кроме того, значительна доля маятниковых мигрантов, численность которых ежегодно составляет порядка 70 тысяч человек. Основным поставщиком трудовой маятниковой миграции является Симферопольский район (Мирновский, Добровский, Укромновский сельские советы), а также прилегающие к нему Почтовский поселковый Совет Бахчисарайского района и Зуйский поселковый Совет Белогорского района. Общий радиус влияния города 5560 км. Население этой зоны на 2010 год составило более 800 тысяч человек. По густоте, характеру и интенсивности связей сельских поселений с Симферополем локальную систему расселения следует разделить на две зоны:

а) внутреннюю зону тяготения, или ареал интенсивного влияния, радиусом 30 км. В его пределах хорошо выражены трудовые связи сельских поселений с промышленностью и сектором обслуживания города. В эту зону входит 3 города, 8 поселков городского типа, 28 сельских советов. В ареале интенсивного влияния в крупных сельских поселениях проживает более 10 % всего сельского населения Крыма, тогда как в мелких селах живет лишь 1,56 %. Также внутреннюю зону тяготения можно разделить изохроной 0,25 часа, таким образом, выделим две подзоны: ближнего и дальнего пригорода.

б) внешнюю зону, т.е. ареал среднеинтенсивного влияния, который просчитывается до 60 км от города Симферополя, помимо прямых контактов с городом здесь уже осуществляются опосредованные связи с ним через местные организационно-хозяйственные центры различных категорий, например сельские советы. На этой территории большая часть мелких населенных пунктов располагаются недалеко друг от друга, в зоне пешеходной доступности, больше того, они соединены между собой дорогами регионального значения. Тем самым, во внешней зоне отмечается хорошая транспортная доступность, позволяющая более четко выявлять границы локальной системы расселения [3].

Література

1. Гольц Г.А. Транспорт и расселение. – М.: Наука, 1981. – 248 с.
2. Желясков А.Л., Поносов А.Н. Социально-экономические аспекты формирования территорий пригородных поселений // Российский экономический журнал №3 от 2 марта 2006 г. С. 23-38
3. Кузнецов М.М. Формирование системы расселения Крыма под влиянием транспортного фактора // Уч. зап. Таврич. нац. ун-та им. В. И. Вернадского. Сер. Геогр. – 2004. – Т. 17. – № 4.

Summary

E.V. Belyavtseva. The Importance of Transport Factor in the Formation and Operation of a Large City Suburban Area (on the Example of the City Simferopol).

Passing to the market conditions of management, municipal and economic reforms were created by terms for permission of many problems of ecological, economic, demographic, nature protection character. It causes the change of intercommunications in community of city and rural lo-

calities. In activity of agricultural and the urban areas are esteemed as historically formed natural-social-economical territorial commonalities, which have developed in borders of certain terrain. They are characterized by specific functional frame, general designed and specific functions in development of company and are in constant development. There are detected general trends in development of manufacturing, demographic, recreational, historic-cultural, nature protection and administrative functions in the rural and urban areas.

УДК 338.439.5(477.51)

О.О. Афоніна

АНАЛІЗ ГАЛУЗЕВОЇ СТРУКТУРИ ПРОДОВОЛЬЧОГО РИНКУ ЧЕРНІГІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

У статті проаналізовано галузеву структуру продовольчого ринку Чернігівської області. Подано оцінку продовольчих ринків рослинницької і тваринницької продукції.

Постановка проблеми. Продовольчий ринок для Чернігівщини є економічною основою функціонування її господарського комплексу. Однак на сьогодні продовольчий ринок області характеризується розбалансуванням структури, розривом виробничо-технологічних зв'язків між сферами ринку, розвитком тенденцій до деспеціалізації виробництва продукції, порушенням пропорцій між основними його сферами.

Враховуючи докорінні зміни економічних зasad функціонування агропромислового комплексу та вимоги до розвитку обласного ринку продовольства необхідно розробити методичні підходи до оцінки ефективності його функціонування. Недостатньо розробленими і висвітленими залишаються питання галузевої структури продовольчого ринку на рівні області.

Формулювання мети. Метою роботи є аналіз галузевої структури продовольчого ринку Чернігівської області.

Виклад основного матеріалу. Продовольчий ринок – це територіальна соціально-економічна система, що функціонує у сфері обігу продовольчих товарів на основі взаємодії попиту, пропозиції та ціни і розвивається за відповідними економічними й суспільно-географічними законами. Обласний продовольчий ринок є складним інтегрованим територіальним виробничо-споживчим утворенням, що забезпечує єдність території з точки зору організаційно-економічної цілісності розміщених на ній господарських суб'єктів, і дозволяє організовувати раціональний принцип управління, за якого область виступає як самостійна, комплексно-пропорційна управлінська одиниця [2]. Головними компонентами продовольчого ринку є продуктові підкомплекси. Це сукупність підприємств і організацій різних галузей, пов'язаних з виробництвом і переробкою певного виду сільськогосподарської сировини; сформувались на основі вертикальної інтеграції, яка базується на вертикальних технологічних зв'язках