

Література.

1. *Качаєв Ю.Д.* Концептуальні засади суспільно-географічного дослідження впливу інвестиційної діяльності на регіональний розвиток / Ю.Д. Качаєв // Регіон-2008: стратегія оптимального розвитку / Матеріали міжнар. науково-практичної конференції. – Харків. : 2008. – С.41-43.
2. *Качаєв Ю.Д.* Методологічні підходи до суспільно-географічного дослідження інвестиційних циклів / Ю.Д. Качаєв // Наук. часопис Нац. пед.ун-ту імені М.П. Драгоманова: зб. наук. праць. – 2009. – Вип. 21. – С. 3-13. – (Серія 4. «Географія і сучасність»).
3. *Качаєв Ю.Д.* Географія інвестиційної діяльності: об'єкт, предмет, методологічні принципи дослідження / Ю.Д. Качаєв // Наук. Вісник Чернівецького ун-ту: Зб. наук. праць. Вип. 458. Географія. – Чернівці : Рута, 2009. – С. 74-78.
4. *Качаєв Ю.Д.* Науково-методичні основи дослідження територіальної організації інвестиційної діяльності / Ю.Д. Качаєв // Наук. часопис Нац. пед.ун-ту імені М.П. Драгоманова: зб. наук. праць. – 2010. – Вип. 23. – С. 3-10. – (Серія 4. «Географія і сучасність»).
5. *«Про інвестиційну діяльність».* Закон України від 18 вересня 1991 року. – Режим доступу до ресурсу : <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1560-12>
6. *Смаль І.* Інвестування як геопросторовий процес / І. Смаль // Україна та глобальні процеси: географічний вимір: зб. наук. праць. У 3-х т. – Київ–Луцьк : Ред.-вид. відд. Волин. держ. ун-ту ім. Лесі Українки, 2000. – Т. 1. – С.154-156.

*Н.М. Пашинська*

## **СУЧАСНІ ОСОБЛИВОСТІ ТЕРИТОРІАЛЬНОЇ ОРГАНІЗАЦІЇ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ**

Географія традиційно розглядає транспорт як важливий елемент території, тісно пов'язаний з конкретними природними і соціально-економічними умовами. У сучасній суспільній географії транспорт розглядається як специфічна комунікаційна інфраструктурна галузь виробництва і сфери обслуговування, що забезпечує потреби господарства і населення з усіх видів перевезень. Головна функція транспорту – поєднання всіх елементів територіальної структури господарства і розселення в єдину систему шляхом переміщення (перевезення) транспортними мережами людей, вантажів, інформації і енергії. До основних територіальних функцій транспорту відносяться просторова інтеграція, територіальне сполучення (комунікаційна функція), транзит, подолання простору, транспортне обслуговування території і населення.

Однією з форм територіальної організації суспільства є транспортна система. Це поняття у свій час розробляли: Л.І. Василевський, І.В. Нікольський, М.М. Казанський, Г.А. Гольц, С.Б. Шліхтер, В.М. Бугроменко, К.Ф. Коценко, М.В. Григорович. Під транспортною системою традиційно розуміють територіальне поєднання мережі шляхів сполучення, технічних засобів і служб перевезень, що, об'єднуючи всі види транспорту та всі ланки транспортного

процесу в їхній взаємодії, забезпечує реалізацію транспортно-економічних зв'язків з метою успішного функціонування господарського комплексу країни. Особливості формування транспортної системи, її тип залежать від дії різноманітних чинників: рівня розвитку, спеціалізації і структури господарської діяльності, розміщення системи розселення, територіального поділу праці, історичних, природно-географічних умов розвитку території, її транспортно-географічного положення, політики держави щодо розвитку транспорту.

У зарубіжній географії під поняттям транспортної системи (transport system) розуміється просторове поєднання основних складових транспорту, серед яких мережі, вузли і попит на транспортні послуги, між якими існують складні взаємозв'язки (R. Knowles, W. Black, E. Taaffe, K. Haynes, B. Hoyle, J.-P. Rodrigue, D. Hensher, K. Button, P. Stopher).

В останні десятиліття світові інтеграційні процеси, глобалізація, нові транспортні технології та інновації, збільшення контейнерних перевезень, застосування інформаційних технологій для управління транспортними потоками зумовили трансформацію територіальної організації транспортної системи. Удосконалення транспортних систем сприяє посиленню глобальної взаємодії та зумовлює зміни у понятті «місцеположення», відбувається процес «стиснення простору» – збільшення просторово-часової доступності. Основною функцією транспорту стала інтернаціоналізація економіки і суспільства, він перестав бути галуззю господарства. Змінилися швидкість перевезень, обсяги транспортних потоків між країнами і регіонами, з'явився розподіл за спеціалізацією окремих видів транспортних потоків, з'явилися нові елементи територіальної структури (контейнерні термінали, мультимодальні логістичні центри).

Синтезуючи основні підходи до тлумачення поняття «транспортна система», зазначимо, що у загальному вигляді це комплекс видів (або один вид) транспорту в обмеженому соціально-економічному просторі, що утворює цілісну систему. Вона об'єднує лінійну і вузлову інфраструктуру (транспортні шляхи, їх мережу; транспортні вузли і пункти), транспортні засоби (рухомий склад), транспортні потоки, що пов'язані один з одним транспортно-географічними відношеннями (просторово-функціональними властивостями і зв'язками). Основними транспортно-географічними відношеннями є: транспортне тяжіння; транспортна близькість або віддаленість; транспортна доступність; транспортна зв'язаність; транспортна проникненість території; просторова нерівномірність (поляризація, концентрація і дисперсія) у розподілі транспортних вузлів, ліній і потоків; транспортно-географічне положення; транспортне освоєння території [1; 2].

На сучасну структуру та територіальну організацію транспортної системи значно вплинули суспільно-географічні процеси, (компонентно-структурні та територіально-структурні) що відбуваються у транспортній сфері. Зокрема, процес інтеграції – формування інтермодальної (міжгалузевої) системи, що використовує комбіновані перевезення. Транспортна система стає комплексною, трансформується у складну товаропровідну логістичну систему під впливом процесів глобалізації, змін у структурі господарства. Відбувається перехід від багатогалузевої транспортної системи до єдиних логістичних ланцюгів і

формування мережевих структур. Активно розвиваються нові технології перевезень, «розмиваються» межі між окремими видами транспорту, кожний з яких раніше використовувався у своїй сфері та мав чітку спеціалізацію. Здійснюється їх інтеграція у єдині логістичні ланцюги, які орієнтовані на мінімізацію витрат і реалізацію принципу «точно в термін». При цьому відбувається процес стандартизації перевезень, що дає змогу укрупнити відправлення і потоки шляхом застосування контейнерів (стандартних транспортних засобів). Нині для перевезення одного вантажу активно використовується два або більше видів транспорту і таким чином здійснюється розвиток всесвітньої інтермодальної системи, що використовує комбіновані перевезення. Ці процеси значно підвищили роль логістики в організації транспортних потоків, формуються транспортно-логістичні системи, які забезпечують інтеграцію виробництва і розподільчої системи [4; 6].

Відбуваються процеси диференціювання – ускладнення територіальної структури, поява нових елементів (контейнерні термінали і порти, логістичні центри); концентрування – концентрація транспортних потоків, формування полімагістралей та транспортних коридорів, мультимодальних транспортних вузлів, що поєднують різні види транспорту для обслуговування потужних міжнародних вантажо- і пасажиропотоків.

У результаті цих процесів формується сучасна територіальна організація транспортної системи – просторове поєднання територіальних елементів транспорту, серед яких: транспортні мережі, транспортні засоби, потоки, системи управління та сукупність просторових зв'язків між ними. Виділяють такі рівні територіальної організації транспортної системи: глобальний, регіональний, локальний. Кожний рівень характеризується своєрідним поєднанням точкових елементів (вузлів, пунктів), лінійних (шляхів сполучення, транспортних коридорів, потоків) та відповідних регіональних форм. Важливим точковим елементом є транспортний вузол – місце перетину, дотику або розгалуження шляхів сполучення різних або однакових видів транспорту щонайменше у трьох напрямках. Залежно від розвитку кількості видів транспорту вони поділяються на прості і інтегральні (бімодальні, мультимодальні). Новими вузловими елементами є термінали, хаби, шлюзи.

Хаб (hub) – великий пересадочний і перевантажувальний транспортний вузол з розвиненими сервісними послугами, що займає центральне положення у транспортній системі з багатьма вхідними і вихідними зв'язками. Він є центром передачі товарів, потоків інформації, різноманітних транспортних потоків, починаючи від одиничного (штучного) продукту до великотоннажного контейнера [3]. Прикладами хабів є великі міжнародні порти і аеропорти.

Гетвей або шлюз (gateway) – потужний розподільчий вузол, що виконує інтермодальну функцію, забезпечуючи перехід від одного виду транспорту до іншого (море/земля). Він виконує розподіл транзитних потоків вантажів та пасажирів та концентрує різні напрями руху [5].

Термінал – мультимодальний логістичний комплекс, що надає увесь спектр послуг з обробки вантажів, їх розподілу, зберігання, страхування, торгівлі.

Нині для перевезення вантажів ефективно використовують два або більше види транспорту. Відповідно до цього перевезення поділяються на комбіновані, інтермодальні, мультимодальні. Під змішаними комбінованими перевезеннями (combined transportation) розуміють перевезення вантажів двома або більше видами транспорту на основі єдиного документу. Використання комбінованих перевезень підвищує ефективність функціонування транспортної мережі, значно знижує витрати і термін доставки вантажів.

Інтермодальні перевезення (intermodal transport) – це родове поняття для всіх комбінованих перевезень. Це система транспортування з використанням двох або більше видів транспорту для перевезення однієї і тієї ж вантажної одиниці в рамках комплексного транспортного ланцюга (від дверей до дверей) без навантажувально-розвантажувальних операцій. Суть логістичної інтермодальної транспортної системи полягає в єдності всіх ланок логістичного транспортно-технологічного ланцюга, що забезпечує доставку вантажів до всіх куточків земної кулі з використанням наскрізного тарифу за єдиним перевізним документом під управлінням єдиного оператора. Прикладом інтермодальних перевезень на території України є контейнерний поїзд «Вікінг», що з'єднує країни Балтійського та Чорноморського басейнів, курсуючи за маршрутом Клайпеда-Мінськ-Київ-Одеса-Іллічівськ.

Мультимодальні перевезення (multimodal transport) – це перевезення, в якому перевізник, що організує перевезення вантажу (від дверей до дверей) бере на себе відповідальність за весь вантаж в цілому. Європейська Конференція Міністрів Транспорту описує мультимодальний транспорт як перевезення вантажів мінімум двома видами транспорту, при чому основна частина перевезення має проводитися залізницею, внутрішніми водними шляхами або морем.

Таким чином, транспортна система та її територіальна організація нині перебуває у процесі глибоких фундаментальних перетворень. В умовах інтеграційних процесів багатогалузева транспортна система видозмінюється у єдині логістичні ланцюги (під впливом нової «транспортної парадигми»), активно розвивається інтермодальний комбінований транспорт, відбувається формування єдиного ринку транспортних послуг на різних континентах. Відповідно до цього, розвиваються сучасні форми територіальної організації транспорту, виникають її нові елементи. Під впливом цих процесів змінюються основні аспекти дослідження транспорту. Нині актуальними напрямками дослідження транспортної системи є: просторовий аналіз транспортних потоків у зв'язку зі зростанням попиту на транспортні послуги, концентрацією потоків; дослідження проблем пропускної здатності транспортної інфраструктури; транспортна доступність; геологістика; просторовий аналіз транспортної мережі та її моделювання; соціальна географія транспорту, аналіз транспортної мобільності населення; екологічні аспекти розвитку транспорту.

#### Література.

1. *Бугроменко В.Н.* Транспорт в территориальных системах. – М.: Наука, 1987. – 112 с.
2. *Тархов С.А.* Эволюционная морфология транспортных сетей. – Смоленск – М.: Универсум, 2005. – 382 с.
3. *Black W.* Transportation: A Geographical Analysis. - New York: Guilford, 2003. – 230 p.
4. *Harrington R.* Transport: Then, Now and Tomorrow // Royal Society of Arts Journal. – 1999. - № 5488 // режим доступу до док: <http://www.york.ac.uk/inst/irs/irshome/papers/carmen.htm>.
5. *Hoyle B., Knowles R.* Modern Transport Geography. 2-nd ed. - London: Wiley, 1998. – 315 p.
6. *Taaffe E., Gauthier H., O'Kelly M.* Geography of Transportation. 2-nd ed. - N.Y.: Prentice Hall, 1996. – 278 p.

*І.Г. Савчук*

### **ТЕРИТОРІАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ ЗОВНІШНЬОЇ ТОРГІВЛІ**

Зараз вже неможливо вивчати економічні процеси у межах тієї чи іншої держави, не беручи до уваги зовнішні чинники, не маючи чіткого уявлення про місце економіки цієї країни у системі світового господарства.

Якщо світові зв'язки виступають у ролі зовнішніх, стосовно державних утворень, то територіальний поділ праці у межах держави найкраще показує вплив агрегованих внутрішніх чинників. Сфера зовнішньоекономічних зв'язків відображає спеціалізацію національних господарств, які формують світовий ринок товарів і послуг. Світовий ринок є важливим об'єктом вивчення економічної географії. На ринках будь-якого рівня відбувається взаємодія попиту й пропозиції, а це дає для економічної географії можливість аналізу географічного розподілу цих двох факторів.

Географія зовнішньої торгівлі є частиною економічної географії. Її *об'єктом* є міжнародний рух товарів та послуг за окремими країнами, їх групах як специфічної форми прояву міжнародного поділу праці. *Предмет* цієї науки – виявлення, пояснення та прогнозування закономірностей територіальної організації зовнішньої торгівлі. *Основні завдання* географії зовнішньої торгівлі полягають у територіально-галузевому аналізі товаропотоків та у дослідженні шляхів надання послуг за їх об'ємом, вартістю і за товарним складом.

Це дозволяє вважати зовнішню торгівлю виразом головних питань соціально-економічного розвитку країни, яка через зростаюче залучення до світогосподарських процесів все більше і більше залежить від міжнародних економічних процесів. Вони формують ту систему відносин між країнами, яка дозволяє найоптимальніше використовувати всі вигоди географічного положення для ефективного функціонування економіки країни. Зовнішня торгівля також впливає на структуру народного господарства, шляхом дії механізму інтернаціональної вартості на кон'юнктуру цін на внутрішньому