

КОМУНІКАТИВНІСТЬ, ЯК ФАКТОР РОЗВИТКУ МІСТ УКРАЇНИ

Ключові слова: комунікативність міст, агломерації, транспортний фактор, економічна ефективність.

Вступ. Актуальність теми. Комунікації, як основа опорного каркасу території, слугують головним фактором об'єднання населених пунктів, дають змогу долати перешкоди у відстані та часі населенню. На сьогоднішній день, саме комунікації виступають одним з основних факторів розвитку міст. оскільки саме комунікації стимулюють розвиток території, збільшуючи контактність, посилюючи економічні зв'язки, зменшуючи час подолання відстаней, підвищуючи розвиток зовнішньоекономічної діяльності. Із розвитком високих технологій роль транспортних комунікацій переосмислюється. Все більше вчених схиляються до того, що розвинена мережа транспорту та зв'язку формує своєрідну властивість простору - комунікативність середовища. Саме компанії, які розміщені в містах з високим рівнем комунікативності отримують додатковий економічний ефект від розміщення в них, цим самим стимулюючи подальший розвиток даних територій. Що і зумовлює високу актуальність запропонованого дослідження.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В рамках дослідження ТВК(розглядає транспортні комунікації як фактор локальних ТВК) проблемі рівня комунікативності українських міст приділяв увагу С. І Ішук. Впливу комунікацій на регіональну ефективність комплексного розміщення господарства присвячені окремі розділи роботи « Менеджмент регіонального розвитку», О. В. Гладкого. В монографії Економіко-географічні аспекти формування вартості територій населених пунктів. Ю. М. Палеха розкриває

зв'язок рівня комунікативності з вартістю територій міст. В. М. Пересекін в роботі «Экономико-географический комплекс крупного города» висвітлює вплив комунікацій на характер процесу агломерування. Фактор транспорту розглядався в працях вітчизняних і зарубіжних учених, зокрема в роботах М. М. Баранського, М. М., Колосовського, І. В. Нікольського, А. Льоша, М. К Вебера. теорія розміщення виробництва, в якій транспортний фактор є основоположним. В теорії центральних місць – транспортний фактор є одним з трьох головних чинників на рівні з адміністративним та збутовим. Також транспорт – як фактор розміщення підприємств в різні роки висвітлювали Є. Д. Хануков, А. П. Горкін А. Є. Пробст. Окремо потрібно відмітити праці П.Кругмана, Ж.-Ф. Тісса, П.Самуельсона. В. Кристаллера – теорія центральних місць, при якій формується ієрархічна модель міст, як обслуговуючих центрів, що спричиняє поділ міст за рівнем комунікативності. Ф.Перру теорія «полюсів зростання».

Формування цілей статті. Постановка завдання. Саме тому, метою даного дослідження є висвітлення взаємозв'язку економічного та соціального розвитку міст та агломерацій зі ступенем комунікативності відповідної території. А завданням дослідження є аналіз основних підходів до визначення оцінки індексу комунікативності. Визначення індексу комунікативності міст України. Проаналізувати причини диспропорцій даного показника серед міст. Виділити міста, які маючи населення менше 100 тисяч чоловік мають великі показники комунікативності. Розкрити важливість ролі транспортного фактору, при розміщенні підприємств, тобто показати, чому саме рівень комунікативності є основоположним. Проаналізувати рівень комунікативності міст з їхньою кількістю населення.

Виклад основного матеріалу. В індустріальну епоху транспортний чинник впливав на розміщення виробництва особливо сильно. Компанії, намагаючись зменшити відсоток транспортних затрат в собівартості кінцевої продукції, розташовувались біля джерел сировини, або на перетині великих транспортних шляхів. Саме завдяки розвитку транспорту стало можливим територіальне розосередження виробництва. Можна навіть стверджувати, що основна функція транспорту полягає в подоланні розриву між виробниками, сировиною, покупцями. В соціальному значенні саме транспорт став тим фактором, який дозволив населенню стати більш мобільним. В постіндустріальний період, в який вступили країни західної Європи, Японія, США транспортна складова в вартості продукції зменшилась до 8-10%. Незважаючи на це, транспортний фактор і надалі залишається одним з головних при розміщенні підприємств. Варто відмітити те, що роль транспорту оцінюється рівнем комунікативності середовища, тобто важливими є не лише просторові властивості транспортної мережі, а й інтенсивність комунікацій.

Властивість комунікативності полягає у створенні специфічних економічно вигідних умов для розвитку людської діяльності, які виникають на основі контактності, модульності, взаємопроникності, конгломерованості.

У висококомунікативному просторі виникають і формуються складні форми територіальної організації суспільства – вузли, агломерації, мегалополіси. Для них характерним є високий рівень соціального розвитку середовища, високий ступінь інноваційності, прогресивності, модульності, міжнародної спрямованості [1]. Тому, можна говорити про те, що саме індекс комунікативності визначає характер розвитку промислового комплексу території, описує рівень взаємопроникності промислових зв'язків, відкритість перед зовнішніми факторами.

Транспортним комунікаціям відводиться одна із головних ролей в розселенні і формуванні територіально-виробничих комплексів. Конфігурація транспортних шляхів визначає особливості формування опорного каркасу, системи населених пунктів [4]. Очевидним є те, що від рівня комунікативності залежить рівень промислового розвитку регіону. Так, виробники проміжної продукції отримують переваги від розміщення в тому ж місці, де розташовані – підприємства виробники кінцевої продукції, оскільки перед ними відкривається великий ринок; одночасно перевагу від розміщення поряд з підприємствами-постачальниками отримують виробники кінцевих товарів – цим самим розв'язуючи транспорту проблему. Часто саме високий індекс комунікативності населеного пункту є вагомим аргументом для розміщення підприємств. Також транспорт виконує соціальну функцію нівелюючи диспропорції соціально-економічного розвитку регіонів, сприяючи розвитку інновацій, розповсюдженню новітніх досягнень [6].

Для того щоб оцінити рівень комунікативності міст України, нами було зібрано якісні та кількісні характеристики розвитку транспортних магістралей у розрізі всіх міст України (458). Визначили кількість доцентрових залізничних магістралей різної пропускної здатності (вузькоколіїні, одноколіїні, двоколіїні, трьохколіїні), кількість залізничних станцій різного типу (лінійні, вантажні, вузлові, пасажирські сортувальні, дільничні), автомагістралей (місцеві, територіальні, регіональні, магістральні), аеропортів (міжнародних, внутрішньодержавних), портів (морських та річкових). До кожного варіанту комунікації на основі попередніх досліджень та власних розрахунків, було введено поправочні коефіцієнти, які враховують значимість транспортної системи, пропускну здатність, інтенсивність зв'язків. Так аеропорти внутрішньодержавні отримали коефіцієнт - 0,5 та міжнародні – 1,0 і т.д. Тобто сума добутоків коефіцієнтів на відповідні магістралі і являє індекс комунікативності міста.

В результаті ми отримали індекс комунікативності всіх міст України, який представлений нижче на рис. 1., та рис. 2.

Індекс комунікативності розраховуються за наступною формулою:

$$I_k = \sum_{i=1}^n 0,05x + 0,1x_1 + 0,2x_2 + 0,3x_3 + 0,1y + 0,2y_1 + 0,3y_2 + 0,5y_3 + \\ + \sum_{j=1}^m 0,6z_1 + 1,0z_2 + 0,5k_1 + 1,0k_2 + 0,1t + 0,2t_1 + 0,3t_2$$

де I_k - індекс комунікативності певного населеного пункту n – загальна кількість лінійних транспортних об'єктів певного населеного пункту (річкові та залізничні вокзали, автовокзали, морські порти, аеропорти); i – лінійні транспортні об'єкти (автомобільні дороги, залізничні магістралі), що проходять через населений пункт або замикаються чи починаються в ньому; m – загальна кількість точкових транспортних об'єктів певного населеного пункту; x – вузькоколіїні залізниці; x_1 - одноколіїні залізниці; x_2 - двоколіїні залізниці; x_3 - трьохколіїні залізниці; y – місцеві автошляхи; y_1 - територіальні автошляхи; y_2 - регіональні автошляхи; y_3 - магістральні автошляхи; z_1 - річкові порти; z_2 - морські порти; k_1 - внутрішньодержавні аеропорти; k_2 - міжнародні аеропорти; t - лінійні залізничні станції; t_1 - вантажні, проміжні та вузлові залізничні станції; t_2 - пасажирські, сортувальні, дільничні залізничні станції.

До кожного показника x, y, z, k, t введено поправочні коефіцієнти, які враховують характер та інтенсивність зв'язків, пропускну здатність шляхів сполучення і дають змогу врахувати вагу кожного з коефіцієнтів.

Варто зазначити, що даний індекс в містах України часто змінюється, через закриття аеропортів, як приклад в місті Хмельницький. До тепер місцеві органи влади не змогли залучити кошти приватних інвесторів для відновлення Луцького та Чернігівського аеропортів. При тому, що ще в 80х роках аеропорти Чернігівської області обслуговували в середньому 250 000 пасажирів на рік.

Очевидним є те, що міста з високим рівнем комунікативності в більшості випадків являються точками економічного росту. В них збільшується підприємницька та комерційно-бізнесова діяльність, підвищується адаптованість до економічних змін. В Україні найвищі індекси комунікативності характерні для міст мільйонників та вузлових центрів.

Транспортні комунікації є одним з провідних факторів формування високої регіональної ефективності розвитку підприємства. Вони також слугують основою об'єднання окремих поселень в єдину цілісну взаємопов'язану систему, є одним з головних чинників розвитку процесів вузлової концентрації, агломерування і зростання економічної ефективності виробництва. У класичній географії транспортним комунікаціям відводиться одна з провідних ролей. На сьогодні вчені вважають, що комунікації відіграють все важливіше значення, оскільки вони стимулюють зростання рівня науково-інноваційної діяльності, інформаційної забезпеченості, комерційної активності, розвитку міжнародних відносин при різних формах діяльності [3].

Як видно з рис.1 найбільшу комунікативність серед міст України мають міста мільйонники, промислові вузли та великі обласні центри (Запоріжжя, Миколаїв, Львів) і транспортні вузли (Дебальцеве, Бориспіль, Лозова, Ясинувата, Умань) та середні і великі міста розташовані поряд з містами мільйонниками (Дніпродзержинськ, Ясинувата, Іллічівськ). Цьому сприяли такі чинники:

1. Високі показники щільності магістралей, інтенсивності руху та пропускної здатності.
2. Інтеграція багатьох міст до Європейських та Євразійських транспортних коридорів
3. Всебічна розвиненість мережі транспортних комунікацій

Зручне транспортно-географічне положення є чинником високого індексу комунікативності для морських (Керч, Южне) та залізничних вузлів, (Дебальцеве, Ясинувата, Попасна, Іловайськ).

В Україні можна прослідкувати тенденцію, при якій індекс комунікативності спадає зі зменшенням населення міст, такі міста стають віддалені від потоку інформації, мають обмежений доступ до виробництва, розвиток високорентабельних виробництв в них стає досить обмеженим, виключенням серед таких міст є малі міста найбільших агломерацій, та транспортні вузли – в них навпаки є дуже вигідним розміщення малих модульних виробництв, які є конкурентоздатними.

На нашу думку саме високий індекс комунікацій та вдале ЕГП є головними факторами для подальшого розвитку таких міст як Ковель, Умань, Сміла, Джанкой, Іловайськ, Куп'янськ, та інших, розміщення в них малих модульних підприємств та транспортно-складських об'єктів.

Варто відмітити об'єктивність існування закономірності зростання контактності та комунікативності при наближенні до центрів регіонів. Центральні території регіону в наслідок значної урбанізації та концентрації людської діяльності більше насичені контактами ніж периферійні території. Характерним є те, що майже всі міста України з населенням понад 100 тисяч стають вузлами опорного каркасу економічних регіонів (виключенням можуть бути лише міста Донбасу, деякі з них стають центрами опорного каркасу), для них характерним є підвищений рівень комунікативності в порівнянні з іншими містами регіону, за виключенням транспортних вузлів.

Також можна говорити про те, що в Україні формується певний клас міст, які самі по собі характеризуються невисокими показниками індексу комунікативності, однак завдяки сприятливому географічному положенню визначаються підвищеним рівнем економічної ефективності виробництва. Здебільшого це міста, які компактно розташовані в периферійній зоні великих ядер систем розселення, на основі перетину і взаємного накладання шляхів комунікацій вони підпадають під дію сукупного комунікативного потенціалу території зокрема це Боярка, Авдіївка, Мерефа, Люботин тощо.

В цілому розвиток комунікацій та зв'язку тісно пов'язаний з показником економічної ефективності підприємств, особливо в середовищі

високорозвинених агломерацій України (Київської, Харківської, Дніпропетровсько-Дніпродзержинської). Наявність розвинутої мережі шляхів сполучення сприяє формуванню додаткового економічного ефекту, розвитку виробництва, активізації підприємницької ініціативи, розміщенню високоприбуткових підприємств саме на даних територіях.

Висновки і перспективи подальшого розвитку: Очевидно, що індекс комунікацій й надалі залишатиметься одним з головних факторів при розміщенні підприємств, логістичних складів, що слугуватиме поштовхом для розвитку транспортних вузлів та міст агломераційних утворень. В зв'язку з цим, саме міста з найвищим індексом комунікативності будуть своєрідними центрами притягання. До таких міст, як видно з рисунків, віднесемо міста мільйонники разом з прилеглими містами, які формують агломерації. Це найбільші промислові вузли (Маріуполь, Кривий Ріг); та транспортні вузли – Бориспіль, Умань, Дебальцеве, Ясинувата, Ковель, Лозова, Джанкой, Ніжин. Також перспективними залишаються дослідження впливу рівня комунікативності міст на моделі територіального поділу країни, та територіальну організацію виробництва.

Список використаної літератури:

1. Гладкий О.В Менеджмент регіонального розвитку: Навчальний посібник /О.В.Гладкий – Київ видавництво «Академія», 2013. – 248 с.
2. Іщук С.І,Гладкий О.В Регіональна економіка: Теорія, Методи, Практика. / Іщук С.І, Гладкий О.В Київ видавництво «Знання». 2013. – 447 с.
3. Іщук С.І., Гладкий О.В Географія промислових комплексів / Іщук С.І . Гладкий О.В. Київ видавництво «Знання» 2011. – 375 с.
4. Іщук С.І Розміщення продуктивних сил і територіальна організація виробництва: Нав. Посібник / Іщук С.І. - К. : Видавець Паливода А. В., 2002. – 260с.
5. Палеха Ю.М. Економіко-географічні аспекти формування вартості територій населених пунктів: монографія / Ю.М. Палеха. – К.: Профі, 2006. - 324 с.
6. Пистун. Н.Д. Экономико-географический комплекс крупного города (на примере г. Киева) / Н.Д Пистун, В.Н. Пересекин и др. –К.: Выща шк. Изд-во при Киев. ун-те, 1989. - 136 с.
7. Силаев Є.Д. Виробничо-територіальні комплекси. / Силаев. Є.Д. – Баку. 1968. – 263с.
8. Шарыгин М.Д. Методика экономико-географического исследования промышленных и транспортных узлов / М.Д. Шарыгин, В.С. Григорьев. - Пермь, 1981. – 88 с.

Семенко Б.В. Комуникативність, як фактор розвитку міст України.

Розкрито сутність та наукові підходи до визначення індексу комуникативності. Проаналізовано роль комунікацій в розвитку міст. Встановлено залежність чисельності населення міст та їх індексу комуникативності. Розглянуто взаємозалежність рівня комуникативності та розвитку агломерацій. Розкрита роль транспортних вузлів, як точок росту території.

Ключові слова: комуникативність міст, агломерації, транспортний фактор, економічна ефективність.

Семенко Б.В. Коммуникативность, как фактор развития городов Украины.

Раскрыто сущность и научные подходы к определению индекса коммуникативности. Проанализировано роль комуникаций в развитии городов. Установлено зависимость численности населения городов и их индекса коммуникативности. Рассмотрено взаимозависимость уровня коммуникативности и развития агломераций. Раскрыто роль транспортных узлов, как точек роста территории.

Ключевые слова: коммуникативность городов, агломерации, транспортный фактор, экономическая эффективность.

Semenko B.V. Communication as a factor of cities development in Ukraine.

The essence and scientific approaches to define index communicability are disclosed. The role of communication in urban development is analyzed. The dependence of the population of cities and their communicability are defined. The interdependence of level communicability and development of agglomerations are considered. The role of transport hubs as growth points of the territory is disclosed.

Keywords: agglomeration, transport factor, economic efficiency, communicability of cities.