Press, 2001. – 545 p.
27. *Cosgrove, D.* Towards a radical cultural geography: problems of theory [Text] / *D. Cosgrove* // Antipode, vol. 15, № 1, 1983, p. 1-11.
28. Encyclopedia of social and cultural anthropology [Text]. Edited by *Alan Barnard, Jonathan Spencer.* – London; New York : Routletge, 2002. – P. 206-216.
29. *Duncan, J. S.* The superorganic in American cultural geography [Text] / *J. S. Duncan* // Annals of the Assotiation of American Geographers, vol. 70, № 2, 1980, p. 181-198.
30. *Kroeber, A. L.* Culture, a critical review of concepts and definitions [Text] / *A. L. Kroeber, C. Kluckhohn* // Papers of the Peabody Museum of American archeology and ethnology. – Cambridge : Harvard University, 1952, vol. 47, p. 1-222.
31. Postwestern cultures. Literature, Theory, Space [Text]. Edited by *Susan Kollin*. – Lincoln and London : University of Nebraska press, 2007. – 268 p.
32. *Rietbergen, P.* Europe. A Cultural History [Text]. – London; New York : Routletge, 2005. – 490 p.
33. *Treide, J.* Zur wirstschaftlichtn Klassifizierung und Typisirung in der Ethnographie [Text] / *J. Treide* // EAZ. - 1982. - S.570-600.
34. *William, R.* Keywords / Mapping the futures: local cultures, global change [Text] / R. *William; Bird J., Curtis B., Putnam T.*, eds. – New York : Routletge, 1993. – P. 135-156.

Резюме:

Воловик В. М. ГЕОГРАФИЧЕСКАЯ ТРАКТОВКА КОНЦЕПЦИИ КУЛЬТУРЫ.

В статье рассматривается географическая трактовка концепции культуры, анализируется этимология термина "культура", его дефиниции. Для географических исследований в понятии "культура" интересна материальная составляющая, куда относят: культуру труда и материального производства, культура быта, культура топоса (архитектурные типы, селитебные ландшафты). Выделены основные концепции культуры с географической точки зрения: суперорганическая, епифеноменальная, эволюционизм, цивилизационный подход, диффузионизм, культурный релятивизм.

Ключевые слова: культура, этнокультура, географическая трактовка культуры.

Summary:

Volovyk V. M. GEOGRAPHIC INTERPRETATION OF CONCEPTION OF CULTURE.

Geographical interpretation of conception of culture is examined in the article, etymology of term is analyzed "culture", his definitions. For geographical researches a financial constituent interesting in a concept "culture", where take: culture of labor and financial production, culture of way of life, culture of topos (architectural types, cities and rural landscapes). Basic conceptions of culture are selected from the geographical point of view: superorganic, epiphenomenal, evolutionism, civilization approach, diffusion, cultural relativism.

Keywords: culture, ethnocultural, geographical interpretation of conception of culture.

Надійшла 14.10.2010р.

УДК 911.3 Володимир ГРИЦЕВИЧ, Христина СЕНЬЧУК

АВТОТРАНСПОРТНА МЕРЕЖА КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ ЄВРОІНТЕГРАЦІЇ

Здійснена загальна характеристика автомобільних доріг за областями Карпатського регіону України. Вивчений розподіл міських поселень залежно від відстані до міжнародного транспортного коридору. Розглянуті проекти розвитку міжнародних автомобільних шляхів Карпатського регіону України. Визначені шляхи перспективного розвитку та оптимізації автотранспортної мережі Карпатського регіону.

***Ключові слова**: автотранспортна мережа, міжнародний транспортний коридор, автомагістраль, євроінтеграція.*

Постановка проблеми у загальному вигляді. Розвиток транспортних комунікацій зумовлений розселенням населення, його господарською діяльністю, потребою в поїздках; ці процеси є взаємозумовлюючими.

З наближенням кордонів Європейського Союзу Україна отримала нові можливості розвитку співробітництва не лише на державному рівні, а й на рівні регіонів. Соціально-економічний розвиток території безпосередньо залежить від розвитку транспортної системи, зокрема автомобільних доріг.

При інтеграції в європейську і світову економіку потреба у високорозвинутій транспортній системі дедалі посилюється, вона є основою для ефективного входження країни у світове співтовариство.

Карпатський регіон України розуміємо в загальноприйнятому значенні в складі чотирьох областей: Львівської, Чернівецької, Закарпатської та Івано-Франківської.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Розвиток і функціонування автотранспортних мереж

тепер є предметом досліджень багатьох вчених-географів. Питання розвитку і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів розглядають у працях М. Алієв [1], О. Бакаєв [2], А. Новікова [10], Ю. Кутах [8] та інші. Дослідженням транспортної системи прикордонного регіону займається О. Мініна [9], питаннями транспортного інфраструктурного забезпечення в Західному регіоні України – О.Б. Пікулик [11].

Проф. О. Топчієв [13, с.520-523] визначає головні напрямки досліджень транспортних мереж, що дають можливість зрозуміти і охарактеризувати особливості територіальної організації населення та господарства регіону.

В [4] сформульовано головні проблеми автотранспортного простору та можливі шляхи їх вирішення. В [5] та [12] визначено цілі й перспективи розвитку автомобільних доріг держави. В [7] розглянуто сутність поняття європейської інтеграції та її види, а також місце України у вимірах європейської регіональної політики.

Розглядаючи автотранспортну мережу Карпатського регіону України, з врахуванням сучасних євроінтеграційних процесів, ми опиралися на існуючу законодавчу базу та розроблені інвестиційні проекти будівництва і реконструкції автошляхів.

Формулювання цілей статті. Метою роботи є вивчення аспектів євроінтеграції автотранспортної мережі Карпатського регіону України.

Виклад основного матеріалу. Існуюча мережа автошляхів, згідно класифікації, затвердженої Державною службою автомобільних доріг України у 2006 році [16], поділяється на чотири категорії – міжнародні, національні, регіональні і територіальні.

Серед досліджуваних областей висока щільність шляхів на Львівщині – 376 км доріг з твердим покриттям на тис. км^2 території, де зосереджено 63% довжини міжнародних доріг (рис. 1). Порівняно високим є цей показник у Чернівецькій області – 354 км/тис.км^2, що зумовлено історико-географічним чинником. Сполучення з усіма міськими поселеннями тут здійснюється дорогами вищих категорій.

Закарпатська та Івано-Франківська області мають нижчі показники щільності автошляхів – 261 і 300 км/тис.км^2 відповідно, що зумовлено природно-географічними особливостями їхньої території. Основою автотранспортної мережі Івано-Франківської області є національні дороги, автотранспортне сполучення з деякими селищами міського типу можливе лише місцевими дорогами.

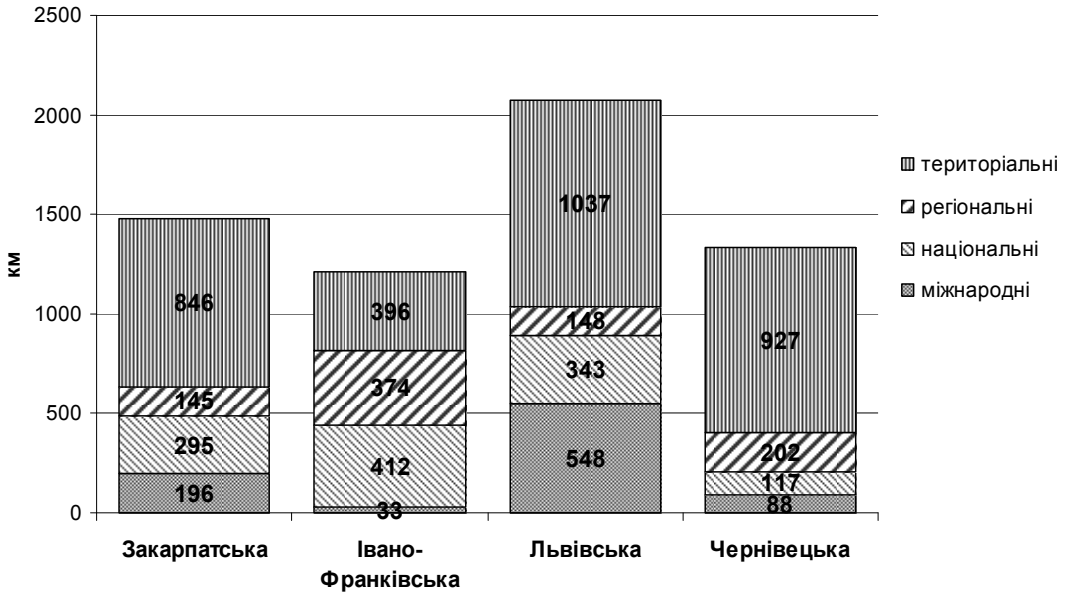

Рис.1. Довжина та структура автомобільних доріг вищих категорій в областях Карпатського регіону України [17]

Завдяки вигідному геополітичному положенню регіону на шляху головних транзитних потоків між країнами Європи територією досліджуваного регіону (рис.2) проходять два автомобільних міжнародних транспортних коридори – Крітський №3 (на ділянці Краковець-Львів-Рівне і далі на Київ) та Крітський №5 (Косини-Чоп-Стрий-Львів). Головними проблемами останнього

транспортного коридору є подолання Карпатських гір а також перетини залізничної колії з автомобільною дорогою в одному рівні (загальна кількість існуючих перетинів становить 35).

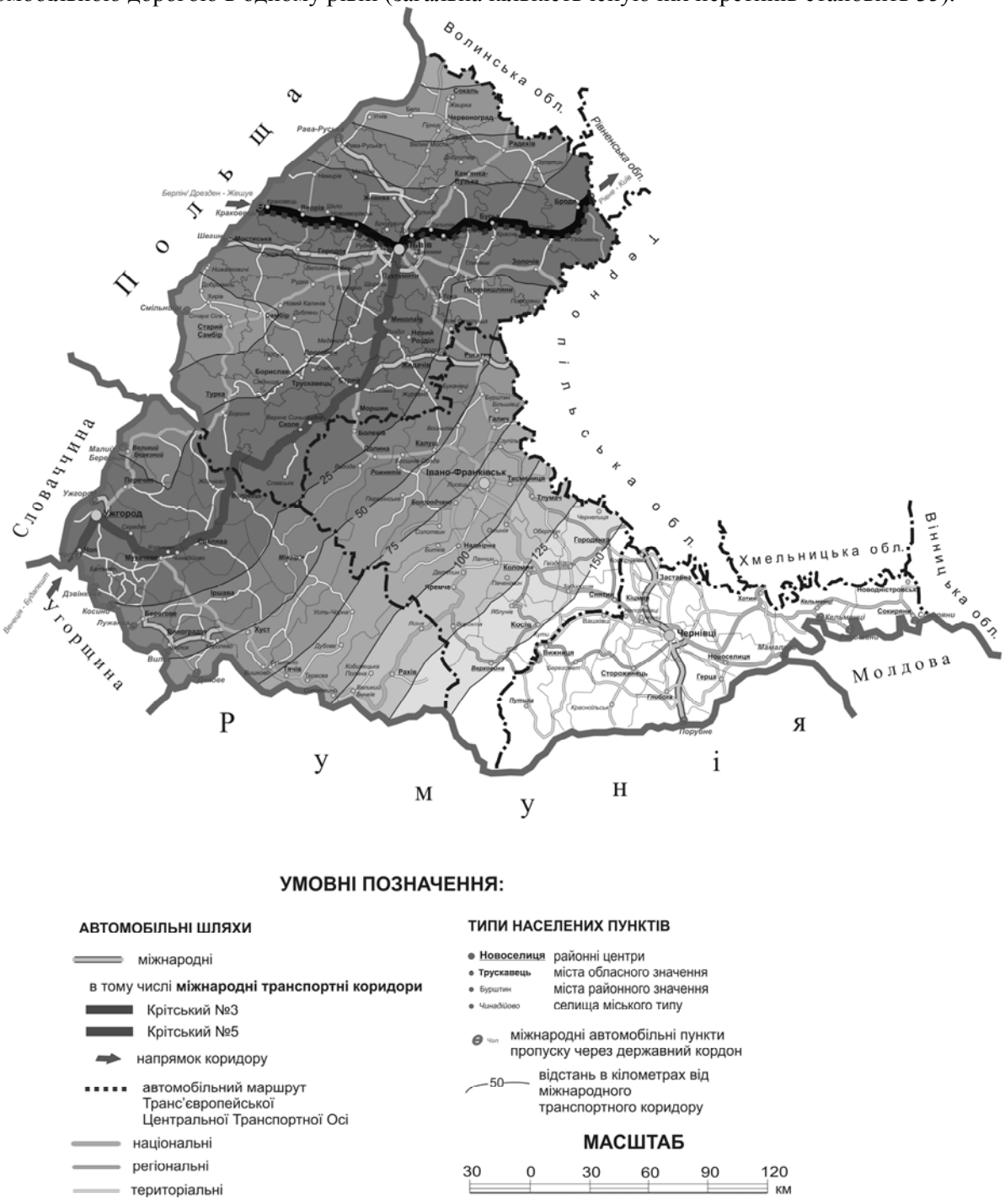

Рис. 2. Автотранспортна мережа Карпатського регіону України

Із розширенням меж ЄС на його території формується нова транс'європейська транспортна мережа. За ініціативи Європейської комісії ЄС було утворено Групу високого рівня (ГВР), яка у листопаді 2005 року розробила карту основних маршрутів європейської транспортної мережі – мультимодальних осей північного, центрального, південно-східного, південно-західного напрямку та водних магістралей [12]. Територією Карпатського регіону України проходить центральна вісь, яка включає маршрут, що відповідає напрямку транспортного коридору №3, а саме: Краковець-Львів-Рівне.

Ми провели зонування досліджуваної території за відстанню від міжнародних транспортних коридорів, що тут проходять (рис. 2). Здійснено аналіз розподілу кількості міських поселень при

зростанні відстані від головних магістралей регіону (рис. 3).

Спостерігаємо прямий взаємозв'язок між наявністю міжнародних транспортних коридорів і розселенням населення Карпатських областей. Більше третини міських поселень розташовані в 25-кілометровій зоні навколо транспортних коридорів регіону; в основному це міста й селища міського типу Львівщини, Закарпаття та крайнього заходу Івано-Франківської області. Загалом близько 65% поселень знаходяться в 50-кілометровій зоні, і лише 15% на відстані більше 100 км від транспортних коридорів.

З проведеного аналізу бачимо, що серед Карпатських областей на сьогодні найбільш віддалена від міжнародних магістралей територія Івано-Франківської та Чернівецької областей, хоч остання має автомобільне сполучення на ділянці Чернівці-Тернопіль з міжнародним транспортним коридором Балтійське море-Чорне море.

У лютому 2007 р. Кабінет Міністрів затвердив "Державну програму розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007-2011 роки" [5]. Ця програма ґрунтується на "Програмі розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки", затвердженій постановою Кабінету Міністрів України у квітні 2006 р. [12].

Метою Програми є підвищення безпеки руху, швидкості, комфортності та економічності перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом; поліпшення транспортно-експлуатаційного стану доріг, мостів і дорожньої інфраструктури; забезпечення планомірного розвитку мережі автомобільних доріг; поліпшення технічних показників, підвищення конкурентоспроможності автомобільних доріг щодо забезпечення транзитних перевезень і розвитку автомобільного туризму [5].

З метою підвищення безпеки на дорогах внесено зміни до деяких нормативно-правових актів України, зокрема щодо забезпечення створення безпечних умов для учасників дорожнього руху, відповідності міжнародним екологічним нормам (зокрема екологічним стандартам "Євро"), реформування системи державного технічного огляду колісних транспортних засобів тощо.

Згідно ДБН України 2007 р. "Автомобільні дороги" існує технічна класифікація автомобільних доріг, за якою виділяють 6 категорій. Автомобільні дороги, які є частинами міжнародних транспортних коридорів відносяться до Іа категорії з інтенсивністю руху понад 16020 авт./год та понад 10000 авт./добу. Кількість смуг руху на дорогах Іа і Іб категорій слід призначати, залежно від інтенсивності руху та рельєфу місцевості.

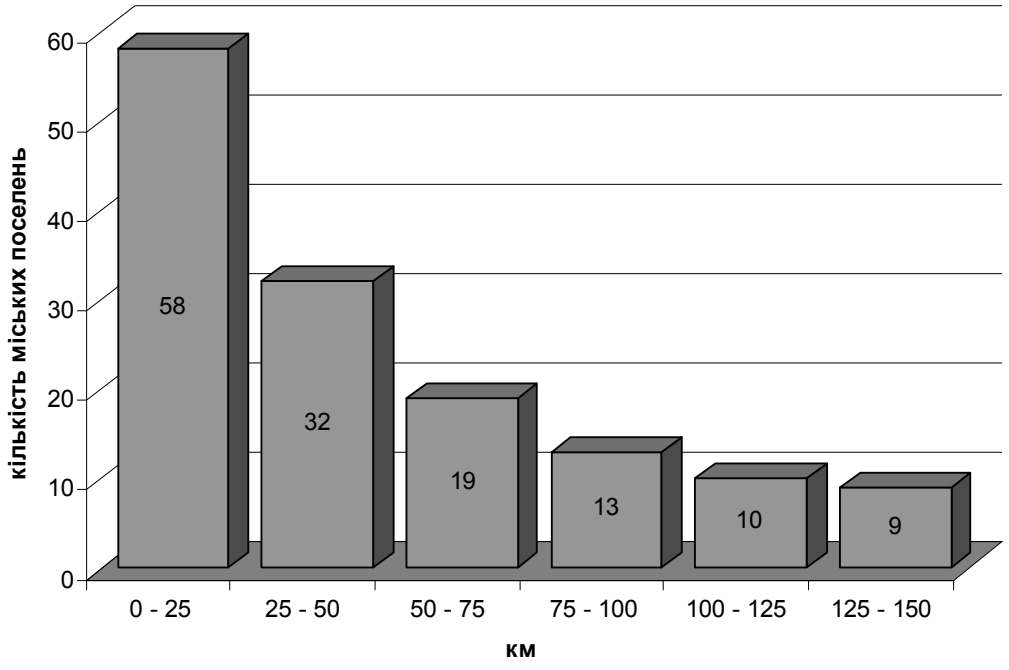

Рис. 3. Розподіл кількості міських поселень Карпатського регіону України за відстанню від міжнародних транспортних коридорів

На даний час реалізується проект програми TWINNING[1] "Сприяння забезпеченню безпеки пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні" [15].

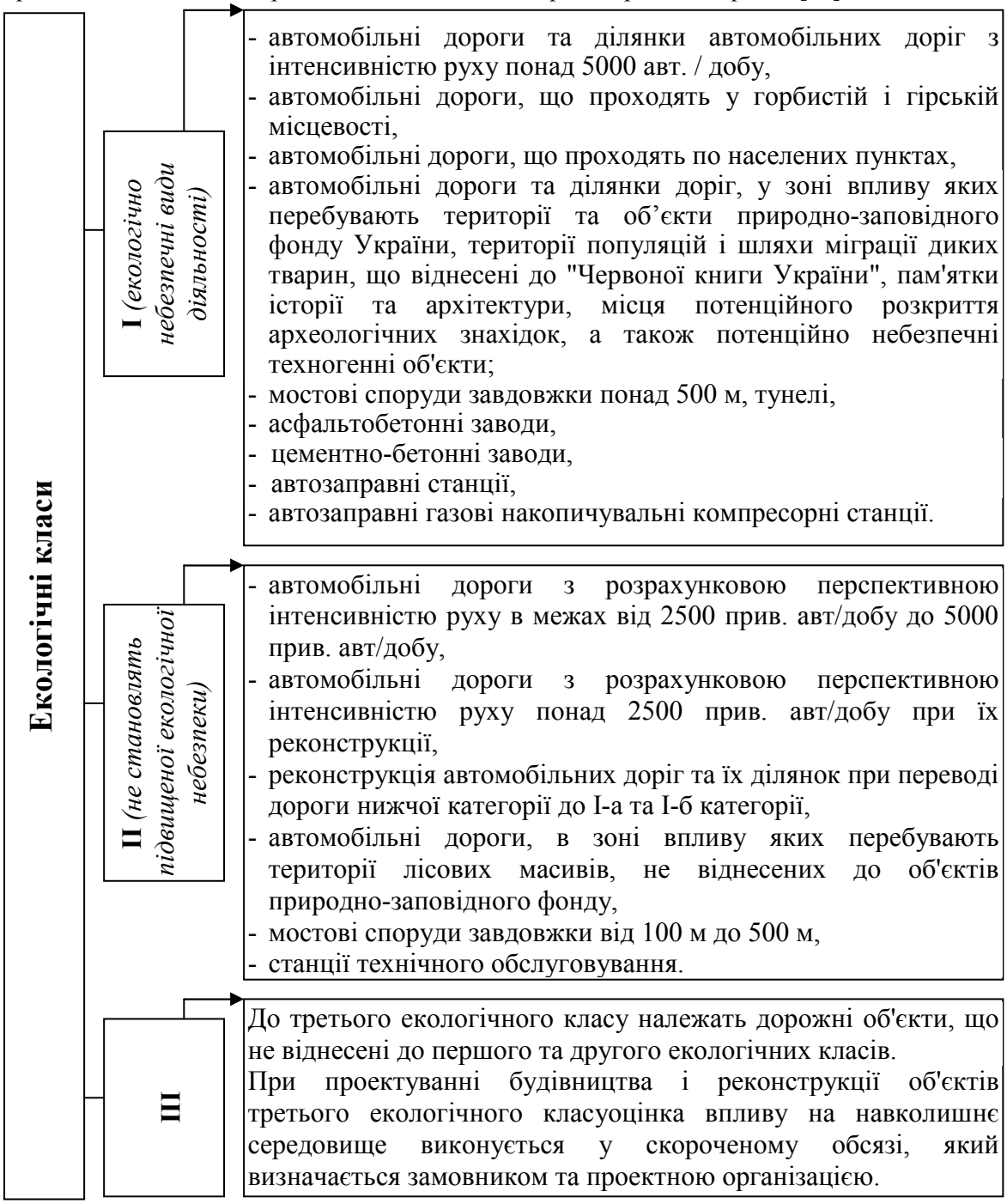

Рис. 4. Екологічні класи дорожних об'єктів за оцінкою впливу на навколишнє середовище [6]

В рамках виконання зазначеної програми Державна служба автомобільних доріг України розробила проект Закону України "Про швидкісні автомобільні дороги". Розрахункова швидкість руху на дорогах Іа категорії визначається залежно від рельєфу місцевості: на рівнинній – 150 км/ год., на горбистій – 120 км/ год., у гірській місцевості – 100 км/год.

Зокрема пропонується розвиток таких швидкісних автомобільних доріг по осі захід-схід України: Краковець-Львів-Рівне-Житомир-Київ-Харків; північ-південь: Рава-Руська-Львів-Івано-

[1] Для України Twinning є новою формою прямої технічної співпраці між центральними органами виконавчої влади країни, що виступають бенефіціарами цього виду зовнішньої допомоги ЄС, та органами влади країн-членів Європейського Союзу. Twinning забезпечує обмін практикою між державними органами країн-членів ЄС та їхніми українськими партнерами.

Франківськ-Чернівці-Порубне.

На сьогодні розроблено й готуються до реалізації два головних інвестиційні проекти будівництва та експлуатації нових автомагістралей "Львів-Краковець" і "Косини-Київ" [5].

Існуюча автомобільна дорога "Львів-Краковець" проходить через кілька населених пунктів, що призводить до збільшення аварійності, погіршення екологічної ситуації в них та необхідності введення постійних обмежень швидкості руху. Внаслідок постійного зростання інтенсивності руху виникає необхідність будівництва нової автомагістралі в обхід населених пунктів та одночасного будівництва північного обходу Львова для розвантаження міста від транзитного транспорту.

Довжина дороги складатиме 84 км, ширина земляного полотна – 27,5 м (4 смуги руху), розрахункова швидкість руху – 120 км/год. Будівництво дороги заплановано завершити у 2012 р. з досягненням наступних результатів:

- підвищення середньої експлуатаційної швидкості руху транспорту у 2,5 рази,
- зменшення шкідливих викидів в атмосферу на 30%,
- зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод на 45%,
- скорочення відстані на 10% у порівнянні з існуючою автомобільною дорогою [15].

Необхідність будівництва Південної транс'європейської автомагістралі "Західний кордон України с. Косини-Київ" визначається Державною програмою розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007–2011 роки. В межах досліджуваного регіону дорога співпадає з напрямками міжнародних транспортних коридорів №3 і 5. Будівництво передбачено за параметрами Іа технічної категорії з мінімальною шириною земляного полотна 27,5 м і проїзною частиною під 4 смуги руху по 3,75 м кожна. Технічні параметри дороги забезпечуватимуть розрахункову швидкість руху автотранспорту 120 км/год., фактична інтенсивність руху на різних ділянках автомагістралі становитиме 5,6-9,6 тис. авт./добу [3].

Фінансування обох проектів планується здійснити за кошти інвесторів на концесійних засадах. Повернення інвестицій буде здійснюватись шляхом запровадження плати за проїзд, експлуатацію об'єктів дорожнього сервісу, розміщення реклами, сучасних ліній зв'язку вздовж доріг.

При розробці проектів будівництва і реконструкції автомобільних доріг техніко-економічні і транспортно-експлуатаційні характеристики об'єкта проектування повинні вирішуватися в комплексі з питанням захисту навколишнього природного середовища та раціонального використання природних ресурсів (рис. 4).

Висновки. Автомобільна транспортна мережа Карпатського регіону України відіграє важливу роль для здійснення внутрішніх, міжнародних і транзитних перевезень. Територію перетинає розгалужена мережа автомобільних шляхів, деякі з яких є ділянками міжнародних транспортних коридорів та маршруту Європейської центральної транспортної осі.

Регіон характеризується високими показниками щільності автомобільних шляхів – 328 км/тис.км^2, порівняно з середнім його значенням по Україні (285 км/тис.км^2). Однак на сучасному етапі технічний стан автошляхів не відповідає європейським та світовим стандартам, що має негативний вплив на ефективність автомобільних перевезень.

Вивчення автомобільної транспортної мережі Карпатського регіону дало змогу сформулювати такі головні напрямки та пріоритети її розвитку:

- До кожного міста обласного підпорядкування повинні підходити або міжнародні, або національні дороги.
- До кожного районного центру повинні підходити регіональні дороги.
- Будівництво ділянок автомобільних доріг в обхід населених пунктів, в першу чергу на дорогах державного значення.
- До кожного міського поселення районного підпорядкування повинні підходити територіальні дороги.

1. Підвищити транспортну освоєність малозаселених та гірських територій.
2. Забезпечити транспортне сполучення з кожним поселенням області (міськими та сільськими) дорогами з твердим та удосконаленим покриттям.
3. Забезпечити відповідність технічного стану автомобільних шляхів області міжнародним вимогам і стандартам.
4. Розбудова міжнародних транспортних коридорів.
5. Розвиток пунктів пропуску через державний кордон.
6. Оптимізувати розподіл обсягів вантажних і пасажирських перевезень відповідно до пропускної

здатності автотранспортної мережі.

7. Ефективніше проводити екологічну політику у сфері функціонування автотранспортного простору.

8. Розвиток національної мережі транспортних коридорів можливий через будівництво нових автомобільних доріг та реконструкцію існуючих автомагістралей.

Література:

9. *Алієв М.М.* Участь України у створенні сучасної системи європейських та євразійських транспортних коридорів // Матеріали науково-практичної конференції «Майбутнє України: проблеми і перспективи». –Рівне, 2002. –С.6-9.
10. *Бокаєв О.О.* Міжнародні транспортні коридори – пріоритет української економічної перспективи / *О.О.Бокаєв, С.І.Пирожков, В.Л.Ревенко* // Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Україна в XXI столітті: концепції та моделі економічного розвитку. Вип. 23. Львів, 2001. –С.474-491.
11. Бюлетень доріг 2009 // www.ukravtodor.gov.ua
12. *Грицевич В.С., Сеньчук Х.В.* Автотранспортний простір Львівщини: проблеми та шляхи вирішення // Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних поцесах. Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції. – Луцьк: Волинський національний університет імені Лесі Українки, 2009 р. – С.127-131.
13. Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007 – 2011 роки // zakon.rada.gov.ua
14. Державні будівельні норми України. Автомобільні дороги. – К.: Мінрегіонбуд України, 2007.
15. *Козак Т.М.* Європейська інтеграція та проблеми регіонів: Навчальний посібник. –Львів: Видавничий центр ЛНУ імені Івана Франка, 2008. – 236 с.
16. *Кутах Ю.О.* Транзитні зв'язки України і міжнародні транспортні коридори // Економіст. – 2002. – №1. –С.50-57.
17. *Мініна О.В.* Стратегічні напрями розвитку транспортної системи прикордонного регіону в контексті інтеграційних процесів (на прикладі Чернігівської області) // Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних поцесах. Матеріали IV міжнародної науково-практичної конференції. –Луцьк: Волинський національний ун-т імені Лесі Українки, 2007 р. – С.203-206.
18. *Новікова А.М.* Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. –К.: НІПМБ. 2003. -324с.
19. *Пікулик О.Б.* Напрями розвитку автомобільної транспортної інфраструктури в Західному регіоні України// Проблеми розвитку прикордонних територій та їх участі в інтеграційних поцесах. Матеріали VI міжнародної науково-практичної конференції. – Луцьк: Волинський національний університет імені Лесі Українки, 2009р. – С.131-133.
20. Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 роки // zakon.rada.gov.ua
21. *Топчієв О.Г.* Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики. – Одеса: Астропринт, 2005.
22. www.kmu.gov.ua
23. www.mfa.gov.ua
24. www.ukravtodor.gov.ua
25. www.ukrstat.gov.ua

Резюме:

В. Грицевич, К. Сеньчук. АВТОТРАНСПОРТНАЯ СЕТЬ КАРПАТСКОГО РЕГИОНА УКРАИНЫ В КОНТЕКСТЕ ЕВРОИНТЕГРАЦИИ.

Произведена общая характеристика автомобильных дорог по областям Карпатского региона Украины. Изучено распределение городских поселений в зависимости от расстояния до международного транспортного коридора. Рассмотрены проекты развития международных автомобильных путей Карпатского региона Украины. Определены пути перспективного развития и оптимизации автотранспортной сети Карпатского региона.

Ключевые слова: автотранспортная сеть, международный транспортный коридор, автомагистраль, евроинтеграция.

Summary:

V. Grytsevych, H. Senchuk. MOTOR TRANSPORT NETWORK OF UKRAINE CARPATHIANS REGION IN CONTEXT OF EUROINTEGRATION.

General description of highways is carried out in Ukraine Carpathians region. Distributing of city settlements is studied depending on distance to an international transport corridor. The projects of development of international motor-car ways of Ukraine Carpathians region are considered.

Key words: motor transport network, international transport corridor, highway, euro integration.

Надійшла 28.09.2010р.