

**Ю. Ю. Сільченко**

*канд. геогр. наук, старший викладач кафедри географії та геоекології,  
e-mail: zavaloka83@gmail.com*

**Л. Л. Семенюк**

*канд. геогр. наук, доцент, доцент кафедри географії і геоекології,  
e-mail: semenyuk\_larisa@ukr.net*

**А.В. Зарубіна**

*канд. геогр. наук, старший викладач кафедри географії та геоекології,  
e-mail: agv22@ukr.net*

*Центральноукраїнський державний педагогічний університет  
імені Володимира Винниченка*

## **ДЕЯКІ АСПЕКТИ ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ АДМІНІСТРАТИВНИХ ЦЕНТРІВ КІРОВОГРАДСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

Ступінь соціально-економічного розвитку регіону знаходиться в прямій залежності від багатьох чинників, зокрема від масштабних і якісних характеристик рівня транспортного обслуговування. Рівень розвитку транспортної інфраструктури визначає транспортну доступність населених пунктів, тому важливого значення набуває аналіз та оцінка транспортної доступності адміністративних центрів області та пропозиції щодо її покращення.

Одним із методів визначення транспортної доступності є визначення її коефіцієнтів. Для цього ми побудували граф транспортно-географічного положення районних центрів Кіровоградської області. На графі відображено взаємне положення адміністративних одиниць області та їх сусідство [2].

Для кількісної оцінки відносної транспортної доступності адміністративних центрів Кіровоградської області проаналізовано матрицю найкоротших топологічних відстаней між ними, де  $S$  – сума топологічних відстаней від точки до всіх інших вершин графа,  $k$  – коефіцієнт транспортної доступності (співвідношення суми топологічних відстаней певного центру до суми ребер графа). Сума всіх ребер графа — 28.

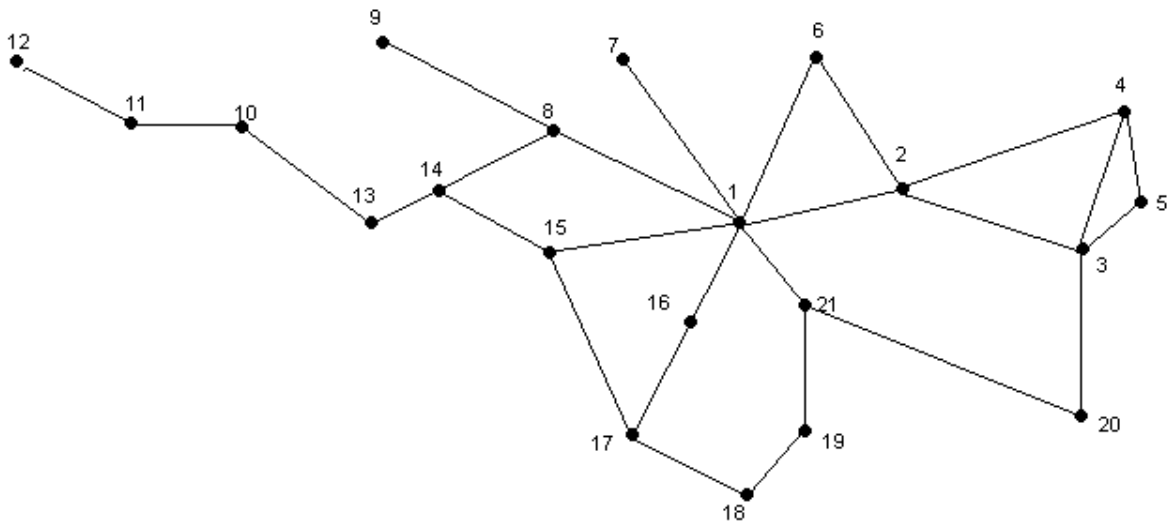


Рис. 1. Граф транспортно-географічного положення районних центрів Кіровоградської області.

Вершини з найменшим показником  $S$  є центральними на графі — це такі міста як Кропивницький, Мала Виска, Новоукраїнка, Знам'янка, Олександрія та смт. Добровеличківка, Компаніївка, Новгородка. Сума топологічних відстаней коливається від 41 (Знам'янка), 46 (Кропивницький), 51 (Новоукраїнка) до 89 (Петрове), 102 (Благовіщенське), 122 (Гайворон). Коефіцієнт транспортної доступності зворотно пропорційний величині суми топологічних відстаней та коливається від 1,69 (Знам'янка) до 4,69 (Гайворон). Для міста Кропивницький цей коефіцієнт складає — 1,76. Відповідно, проведені розрахунки засвідчують, що центральне розташування та вигідніше транспортно-географічне положення мають такі адміністративні центри — Кропивницький (1,73), Знам'янка (1,69), Новоукраїнка (1,96); найгірше — Гайворон (4,69), Благовіщенське (3,92), Онуфріївка (3,38).

Також проаналізовано вплив залізничного сполучення на транспортну доступність в регіоні. Райони Кіровоградської області зі сприятливим географічним положенням щодо залізничних магістралей мають кращі показники транспортної доступності. Це, в першу чергу, Знам'янський та Добровеличківський райони (вузлові станції Знам'янка й Помічна та

пасажирські станції в сільській місцевості). Зі скороченням кількості пасажирських та приміських залізничних потягів в останні роки частина районів області (Голованівський, Долинський, Онуфріївський, Новгородківський, Вільшанський, Устинівський райони) не має прямого залізничного сполучення з обласним центром. Окрім того, є група районів, які взагалі не мають залізничного сполучення й найближча станція розташована на території інших районів – Новоархангельського, Компаніївського, Петрівського.

За останні роки значно погіршився як транзитний потенціал Кіровоградської області, так і транспортна доступність її адміністративного центру – міста Кропивницький. Внаслідок проведення різних реорганізацій та “оптимізацій” зменшилась кількість маршрутів, що проходять через обласний центр. Якщо у 2010 році через залізничну станцію Кіровоград курсувало 15 пар постійних і 2 сезонних пасажирських потягів, то у 2017 році через станцію Кропивницький проходить лише 8 пар пасажирських потягів. Крім загального зменшення кількості маршрутів, ліквідоване пряме залізничне пасажирське сполучення міст Кропивницького і Львова, до якого мали доступ жителі західних районів області.

Таким чином, незадовільна транспортна доступність обласного центру, де зосереджено більшу частину навчальних закладів, спеціалізовані лікарняні установи, представництва комерційних фірм є передумовою (чинником) міграційного скорочення населення, переорієнтації частини господарств віддалених районів на фінансове та економічне співробітництво з суб’єктами, які розташовані у сусідніх областях, що зменшує інвестиційну та соціально-економічну привабливість області.

Загалом, транспортна інфраструктура Кіровоградської області не відповідає міжнародним стандартам, що зумовлює такі основні проблеми: відставання темпів дорожнього будівництва від потреб економіки та темпів зростання автопарку; низька якість за технічними параметрами автодорожньої мережі, високий рівень ризиків автомобільних перевезень (рівень аварійності та смертності на дорогах).

Транспортна інфраструктура території повинна сприяти запиту населення на соціальні послуги. Показник транспортної *доступності* впливає на привабливість населеного пункту, розселення, розвиток інфраструктури та визначає можливість розвитку адміністративних центрів території. Для території Кіровоградської області актуальною є проблема *транспортної дискримінації*, під якою автори дослідження розуміють явище просторової обмеженості через низький або недостатній рівень розвитку транспортної мережі та транспортних послуг певної території. Таким чином, транспортна дискримінація знижує рівень мобільності населення, можливість отримання ним якісних соціальних послуг, відповідно – обирати найближчі центри їх надання, та змушує громадян витратити більшу кількість часу і коштів на поїздки [1].

#### **Список літератури**

1. Немець Л.М. Суспільно-географічні аспекти транспортної системи України / Л.М. Немець, Л.В. Ключко, Ю.Ю. Заволока // Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції “Проблеми економіки и управління на залізничному транспорті”, 2009. – Харків, ЕКУЖТ. – С. 75-80.
2. Пилипенко І.О. Методики суспільно-географічних досліджень (на матеріалах Херсонської області). Навчальний посібник. / І. О. Пилипенко, Д. С. Мальчикова. – Херсон: ПП Вишемирський В.С., 2007. - 112 с.