

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХЕРСОНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Факультет біології, географії та екології
Кафедра географії та екології

**ТРАНСПОРТНА ДОСТУПНІСТЬ РЕКРЕАЦІЙНО-
ТУРИСТИЧНИХ РАЙОНІВ ХЕРСОНСЬКОЇ
ОБЛАСТІ**

Кваліфікаційна робота (проект)
на здобуття ступеня вищої освіти «бакалавр»

Виконав: студент 05-415 групи

Спеціальності 106 Географія

Освітньо-професійної програми «Географія»

Кравченко Вадим Віталійович

Керівник д.геогр.н., професорка Мальчикова Д.С.

Рецензент д.б.н, професор Ходосовцев О.Є.

Херсон – 2021

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ.....	5
1.1. Поняття туристсько-рекреаційних ресурсів у контексті транспортної доступності	5
1.2. Основні характеристики просторового забезпечення природно- рекреаційними ресурсами	7
РОЗДІЛ 2. ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ПОЛОЖЕННЯ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ, ЯК ПЕРЕДУМОВА РОЗПОДІЛУ ТРАНСПОРТНО-РЕКРЕАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ	14
2.1. Транспортно-географічне положення і транспортний комплекс Херсонської області	14
2.2. Методи і підходи аналізу транспортної доступності	16
ВИСНОВКИ	21
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	24
Додатки	
Додаток А	28

ВСТУП

Актуальність теми. Важливим аспектом ефективного функціонування туристичної сфери регіону є його транспортна доступність та забезпеченість. Фактично у всіх областях України розвиток туристичної галузі є однією з пріоритетних завдань та напрямків, які не можуть розглядатися окремо від питань транспортної доступності об'єктів та районів туристичної та рекреаційної діяльності. Питання відстані та часу завжди були об'єктами уваги географів, тому, вважаємо, що представлена робота є актуальною. Херсонська область є одночасно акваторіальною та рекреаційною зоною, тому питання розвитку тут транспортної мережі на сьогоднішній день стоять гостро як в науково-теоретичному, так і в практичному плані.

Мета роботи: є дослідження транспортної доступності рекреаційно-туристичних районів Херсонської області.

Для досягнення мети вирішувались такі **завдання:**

1. Проаналізувати особливості формування та функціонування рекреаційно-туристичних районів (РТР) Херсонської області;
2. Охарактеризувати специфічні риси транспортно-географічного положення та транспортного забезпечення РТР Херсонської області.

Об'єкт дослідження: рекреаційно-туристичні ресурси Херсонської області.

Предмет дослідження: транспортна доступність о-туристичних районів в Херсонській області.

Методи дослідження: При виконанні завдань роботи були застосовані традиційні методи суспільної транспортної географії: монографічний, картографічний, статистичний, системний підхід тощо, які дозволили виконати завдання дослідження та досягнути мети.

Практичне значення отриманих в роботі результатів. Використання результатів дослідження можливе як база для подальших

пошуків шляхів покращення транспортного забезпечення рекреаційно-туристичних районів Херсонської області. При детальній роботі з виділеними РТР районами Херсонської області доцільно розробити конкретні шляхи і засоби щодо покращення транспортного забезпечення.

Робота складається з вступу, 2-х розділів, висновків та списку використаних джерел (36 джерел), загальним обсягом 29 сторінок.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДОСТУПНОСТІ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

1.1 Поняття туристсько-рекреаційних ресурсів у контексті транспортної доступності

Поняття, сутність категорії «туристичні ресурси» та «рекреаційні ресурси території» використовуються часто як синоніми, оскільки туризм є самою мобільною формою рекреаційної діяльності. У рекреаційній географії не сформувалось єдиного підходу до визначення поняття туристичні ресурси [5].

О. Бейдик під рекреаційно-туристичними ресурсами (РТР) розуміє «об'єкти і явища природного, природно-антропогенного, соціального походження, що використовуються для туризму, лікування, оздоровлення і впливають на територіальну організацію рекреаційної діяльності, формування рекреаційних районів (центрів), їх спеціалізацію та економічну ефективність; а також сукупність природних, природно-технічних, соціально-економічних комплексів і їх елементів, що сприяють відновленню та розвитку фізичних і духовних сил людини, її працездатності та за сучасної і перспективної структури рекреаційних потреб і техніко-економічних можливостей використовуються для прямого й опосередкованого споживання, надання рекреаційно-туристичних і курортно-лікувальних послуг» [1].

Ми в своєму дослідженні дотримуємось сформульованих поглядів О. Бейдика і вважаємо, що, не дивлячись на різноманіття дефініцій поняття «туристичні ресурси», більшість з авторів традиційно наголошує на їх природному, культурно-історичному, соціокультурному, антропогенному складникові [1].

Таким чином, поняття «туристичні ресурси» є історичним, поступово

під впливом процесу соціологізації географічних уявлень воно змінювалося. Класичне уявлення про рекреаційні ресурси пов'язано з розумінням їх як об'єктивної реальності, що характеризує справжній стан тіл і сил природи, який виникає під впливом законів природного і суспільного розвитку. Потім більшість вітчизняних вчених об'єктивно поділяли рекреаційні ресурси на природні і історико-культурні (антропогенні). Зараз, традиційно дослідники акцентують свою увагу на доцільності включення до складу інвентаризованих рекреаційних ресурсів соціально-економічних просторових систем [5].

На сучасному етапі розвитку господарства, в епоху НТР інтенсифікація господарського комплексу можливо лише при подальшому поглибленні територіального поділу праці. При цьому необхідним є виділення і відділення від основної виробничої інфраструктури певного передаточного механізму, який слугував би матеріальною базою здійснення просторових економічних зв'язків, був зв'язуючою ланкою між іншими компонентами територіальної структури, «судинною» системою та господарчого організму [9].

Транспорт, транспортна система, транспортна інфраструктура, перевезення пасажирів та вантажів завжди розглядалися в якості об'єкта географічного дослідження. На сьогодні в світі та Україні існує досить багато різнопланових досліджень просторової організації транспортних регіональних систем, результатів дослідження транспортної доступності та комунікативності поселень, транспортного забезпечення населення та рекреантів, транспортної інфраструктури тощо [9].

В широкому сенсі, транспортну забезпеченість та доступність слід розглядати не лише як важливу географічну властивість транспортної інфраструктури, але й як специфічний територіальний ресурс, як одну з важливих умов розвитку економіки на даній території.

Таким передаточним механізмом є транспортна інфраструктура розвиток якої зумовлює залучення в сферу як матеріального так и не

матеріального виробництва виробничих сил нових та старих районів зростання соціальної та географічної мобільності населення, виступає одним з головних факторів організації економічного простору [9].

1.2 Основні характеристики просторового забезпечення природно-рекреаційними ресурсами

Для туристичної оцінки важливим є визначення рекреаційного потенціалу території. Під природно-ресурсним потенціалом (ПРП) території «розуміємо спроможність окремих груп природних і природно-антропогенних ресурсів певної території, яка визначається кількістю осіб, що матимуть змогу задовольняти власні рекреаційні потреби з урахуванням екологічно припустимих нормативів в межах цієї території» (Руденко В.П., 1999). Кожна територія «має певну пропускну спроможність, яка відповідає можливостям окремих її рекреаційних ресурсів, кожний з яких займає певну площу. Визначивши площу, обсяг, а також період експлуатації кожного з ресурсів», ми маємо змогу визначити сумарний ПРП досліджуваної території.

Провівши групування адміністративно-територіальних одиниць (АТО) Херсонської області за потенціалом природно-рекреаційних ресурсів, у ‰ від загальноукраїнського, за даною методикою було виявлено, що на території області можна виділити п'ять груп, при розмірі інтервалу $h=0,062\%$. За потенціалом природно-рекреаційні ресурси (ПРП) на території області виділяємо такі групи АТО.

1. Надвисокий ПРП (0,266-0,329‰)
2. Високий ПРП (0,203-0,265‰)
3. ПРП вище середнього (0,140-0,202‰)
4. Середній ПРП (0,077-0,139‰)
5. Низький ПРП (0,014-0,076‰)

В якості операційних територіальних одиниць використовуються «старі» адміністративні райони Херсонської області. Причинами тому є наступні особливості. По перше- первинний облік статистичної інформації та інформації щодо структури ПРП здійснювався в рамках старої схеми адміністративного устрою. Подруге, більша кількість «старих районів», як елементів та носіїв географічної інформації дозволяє з більшою точністю та детальністю відобразити просторову диференціацію природно-ресурсного потенціалу території Херсонської області.

Таким чином до надвисокого ПРП відносять такі адміністративно-територіальні одиниці: Генічеський і Скадовський райони. Це обумовлено тим, що в цих районах концентруються найбільш вагомні рекреаційні ресурси та сприятливі кліматичні умови для розвитку туристичної діяльності. Тут розміщені найбільш значні та відомі курортні центри - Скадовськ, Лазурне, Красне, Генічеськ.

В інтегральну групу «високим потенціалом» в Херсонській області не потрапила з високим ПРП, що становить 0,203-0,265%. Це є свідченням надвисоких контрастів в потенціалі природно-рекреаційних ресурсів в області та, як наслідок, в природних передумовах розвитку та функціонування територіально рекреаційної системи (ТРС) регіону.

Наступну групу адміністративних районів з ПРП вище середнього складають: Великолепетиський, Голопристанський райони. Голопристанський район характеризується наявністю рекреаційних ресурсів місцевого значення – курортний відпочинок на морі, грязьове лікування та акваторії Дніпра, унікальними дюнними піщаними ландшафтами та лісовими насадженнями, з наявністю лісництв, мисливських господарств, унікальних заповідних територій (Чорноморський біосферний заповідник) та пам'яток природи. Рекреація Великолепетиського району пов'язана переважно зі зручністю придніпровського положення та ресурсами Дніпра.

До четвертої групи віднесені із середнім рекреаційним потенціалом – Білозерський, Каланчацький, Каховський, Новотроїцький, Чаплинський райони. Рекреаційні ресурси Білозерського, Каховського, Новотроїцького районів використовуються тільки місцевими жителями або обмежено туристами інших регіонів. Виняток становить лише Чаплинський район з всесвітньо відомим біосферним заповідником Асканія-Нова. Білозерський район, у порівнянні з районами, які характеризуються вище середнього ПРП, має гірші властивості води Дніпровсько-Бузького лиману, пляжі не мають відповідної інфраструктури для відпочинку туристів. Через незручне транспортне сполучення з обласним центром менш інтенсивно використовуються морські та пляжні рекреаційні ресурси Каланчацького району, крім того в цьому районі відбувається інтенсивна абразія, часте замулення берегової зони.

До останньої групи з найменшим рекреаційним потенціалом віднесено такі райони: Бериславський, Великоолександрівський, Верхньорогачинський, Високопільський, Горностаївський, Іванівський, Нижньосірогозький, Нововоронцовський, Олешківський. Вони характеризуються пануванням рівнинних розорених степових ландшафтів, які порушуються полезахисними лісосмугами та в південних районах каналами. Всі адміністративні райони мають пам'ятки природи лише місцевого значення. Для регіону характерна висока трансформація агроєкосистем, до 5,89 балів за методикою П.Г. Шищенка (у Каховському районі 41% сільськогосподарських угідь - зрошується).

За рисунком 1.1 «Просторові особливості місця природно-рекреаційних ресурсів у компонентній структурі ПРП», свідчать про високу концентрацію ресурсів ПРП на південному заході і південному сході області. Ці регіони мають надзвичайно рекреаційне значення, за рахунок привабливої з рекреаційної точки зору контактної зони «берег -

море». Північно-західна частина Чорного моря, яка омиває території Херсонщини є мілководною. В її межах діє велика Причорноморська зона курортів, завдяки наявності сприятливих ландшафтно-кліматичних умов. Берегова смуга Чорного моря практично на всій протяжності зручна для створення піщаних і черепашкових пляжів.

Таким чином, здійснене зонування показує неоднорідність та нерівномірне розміщення ПРР в області, що суттєво впливає на формування та розвиток ТРС області.

Нами було проведено групування адміністративно-територіальних одиниць Херсонської області за місцем природно –

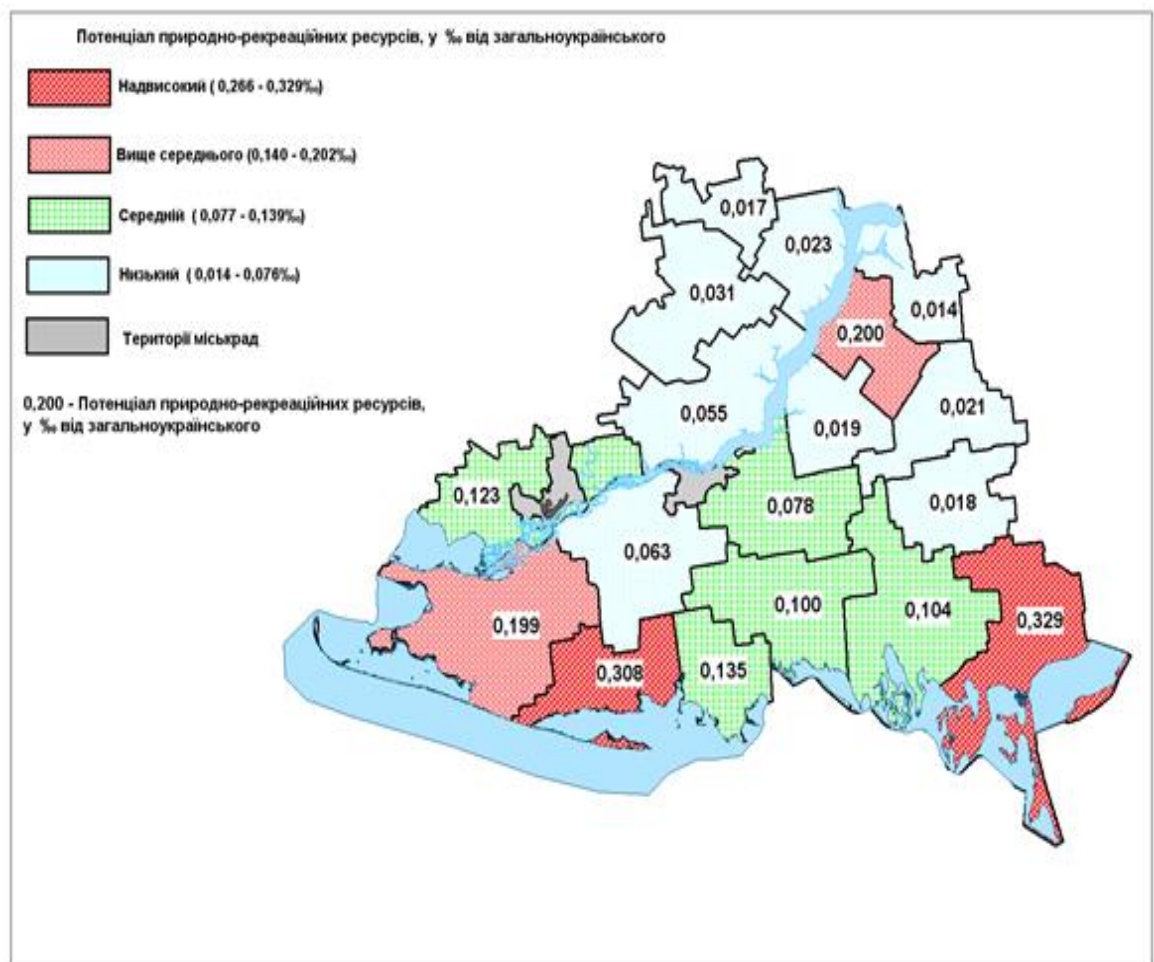


Рисунок 1.1 Просторові особливості місця природно-рекреаційних ресурсів у компонентній структурі ПРП

рекреаційних ресурсів в структурі ПРП, (користуючись даними В.П.

Руденка). При групуванні АТО Херсонської області ПРР в структурі ПРП виявлено на досліджуваній території п'ять груп, при розмірі інтервалу $h=2,95$ %. За місцем природно рекреаційних ресурсів в структурі ПРП на території області виділяємо такі групи АТО (див. табл.)

1. Надвисоке місце ПРР в структурі ПРП (13,34-16,295%)
2. Високе місце ПРР в структурі ПРП (10,38-13,33%)
3. Вище середнього місце ПРР в структурі ПРП (7,42-10,37%)
4. Середнє місце ПРР в структурі ПРП (4,46-7,41%)
5. Низьке місце ПРР в структурі ПРП (1,50-4,45%)

Найбільш значними та різноманітними рекреаційними ресурсами володіють приморські райони - Голопристанський, Скадовський, Каланчацький, Генічеський райони. У Білозерському районі ПРР займає середнє місце в структурі ПРП, це обумовлено вигідним географічним положенням, а також багата історія району що сприяє розвитку науково-пізнавального й зеленого туризму.

Всі інші АТО Херсонської області займають низьке місце ПРР в структурі ПРП, тому що: 1) земельні ресурси Херсонщини – основа сільськогосподарського виробництва області. Оскільки територія області рівнинна, то частка сільськогосподарських угідь складає до 80%. Земельні ресурси є конкуруючою галуззю для розвитку рекреації, про що свідчить високий коефіцієнт розораності понад (80%) на сході, особливо на півночі і північному-сході області. 2) В цих районах дійсно не значний потенціал ПРР.

Просторова тенденція розподілу потенціалу природно-рекреаційних ресурсів яка, вимірювалася у % від загальноукраїнського, показала(див. рис), що до АТО з високим місцем ПРР в структурі ПРП належать такі райони: Голопристанський, Скадовський, Генічеський райони. Це обумовлено фізико-географічним положенням даних АТО

(приморське положення, геоморфологічна будова, кліматичні умови тощо). В умовах коадаптаційного характеру природокористування в приморській смузі формується агро-виробничі рекреаційні системи, в яких аграрне виробництво спрямоване на задоволення потреб рекреантів (Н.В. Яковенко).

В той же час аналіз останніх публікацій, присвячених різним аспектам розвитку сільської місцевості та АПК Херсонської області не дозволяє нам зробити висновок про формування подібної системи в межах нашого регіону (Мальчикова, Машкова, Пилипенко)

Розвиток аграрно-виробничого рекреаційного комплексу в Херсонській області не досягає такого розвитку як в Приазов'ї (за автором Н.В Яковенко). Тому не утворює взаємопов'язаного комплексу або системи. Більш того аналіз структури землекористування свідчить про наявність жорсткої конкуруючої боротьби між аграрним та рекреаційним підходом до землекористування. Свідченням цьому є масове скидання дренажних вод в санаторну зону, розпахування земель до у різі води, випасання великої рогатої худоби рекреаційній зоні з подальшою деградацією природної степової рослинності.

За допомогою методики групування, було виявлено залежність між потенціалом природно-рекреаційних ресурсів та їх місцем в компонентній структурі ПРП Херсонської області. Виявлено залежність, яка має такий вираз:

$$y=12,977x^2 + 2,0732x + 0,3406 (), \text{ де}$$

у – природно-рекреаційні ресурси в структурі природно-рекреаційного адміністративно-територіальних одиниць, у %

х - потенціал природно-рекреаційний потенціал, у ‰ від загальноукраїнського.

Встановлена кореляційна залежність між згаданими ресурсними характеристиками адміністративно-територіальними одиницями області $R=0,87$ дозволяє зробити такі висновки:

1. Для Херсонської області виявлена висока залежність місця природно-рекреаційних ресурсів в структурі природно-рекреаційного потенціалу від власне потенціалу природно-рекреаційного.

2. В процесі подальшої роботи ми можемо (для оцінки природних передумов розвитку ТРС) використовувати показник компонентної структури.

Регіональний характер підходу до рекреаційних систем обумовлює вивчення специфічних властивостей і умов розвитку кожної з них індивідуально, на відміну від розвитку ідей типовості ТРС, де особлива увага приділяється закономірностям розвитку, формування та функціонування певних типів ТРС. Однак не слід протиставляти ці підходи, слід лише зауважити, що така властивість рекреаційних систем, як комфортність, більш проявляється на рівні РТР ніж на рівні ТРС.

Ієрархічність необхідна для того, щоб рекреаційні системи діяли як цілісний і стійкий організм. Звичайно, в залежності від певного рангу застосовується і певний набір методів і критеріїв управління. Але, якщо виходити з практично існуючих умов в Україні, більш керованою є РТР, яка знаходиться в межах одного адміністративно-територіального району, в якому існують всі ланки керуючих органів і видаються спеціальні регіональні директиви, розробляються певні регіональні програми розвитку, управління. Максимальна ефективність ієрархічної структури управління може бути досягнута шляхом найбільш раціонального розподілу функцій управління між органами управління різних рівнів.

На території Херсонської області виділяють сім РТР: Каховський, НовоКаховський, Херсонський, Генічеський, Скадовський, Голо Пристанський, Чаплинський, які в даному дослідженні виступають в якості об'єкта дослідження.

РОЗДІЛ 2

ТРАНСПОРТНО-ГЕОГРАФІЧНЕ ПОЛОЖЕННЯ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ, ЯК ПЕРЕДУМОВА РОЗПОДІЛУ ТРАНСПОРТНО- РЕКРЕАЦІЙНОГО КОМПЛЕКСУ

2.1 Транспортно-географічне положення і транспортний комплекс Херсонської області

Херсонщина – природньоотранзитна область з відносно потужною транспортною системою: залізничною, морською, річковою, авіаційною та автомобільною. Територію області проходять два потужних міжнародні транспортні коридори. Південний «Чорноморська економічна співдружність» (ЧЕС) обслуговує транспортні потоки з країн Близького Сходу та Балкан в напрямку Маріуполя через Миколаїв та Херсон, а «Євро-азійський транспортний потік» – з країн Європи у східному напрямку [4]. Два морські торговельні порти та два портопункти, два потужні річкові порти, відносно висока густота автомобільних доріг та невисоке, але наявне залізничне сполучення надійно пов'язують Херсонську область з іншими областями України, Південно-Східної Європи, Кавказу та Близького Сходу.

Залізничний транспорт області представлений виробничим підрозділом «Херсонська дирекція залізничних перевезень», що входить до регіональної філії «Одеська залізниця» ПАТ «Укрзалізниця». Протяжність колій складає понад 900 км, яка забезпечує потреби в вантажних та пасажирських перевезеннях трьох регіонів України: Херсонської, Миколаївської та частково (до 2015 року) Автономної Республіки Крим. Уздовж колії розташовано 38 міст, 76 районів, 82 селища міського типу. Через пасажирські залізничні вокзали Херсон та

Миколаїв щороку здійснювалося перевезення понад 3,0 млн пасажирів, з яких у прямому (дальньому) сполученні – майже 1,2 млн пасажирів, у місцевому сполученні – понад 0,3 млн. пасажирів та більше 1,5 млн пасажирів різних формах приміського сполучення. У планах розбудови залізничного транспорту області – проведення електрифікації залізничних колій на ділянці Миколаїв – Долинське в межах Херсонської області.[6]

Міжнародний аеропорт «Херсон» розташований на площі 297,3 га, має штучну злітно-посадкову смугу довжиною 2500 м, шириною 42 м, магістральні та допоміжні руліжні доріжки, комплекс радіотехнічних споруд (радіонавігаційних), засобів забезпечення польотів, що дозволяє приймати повітряні судна типу Boeing-737-800, Airbus-319/320/321, Ан-24/26/12/140/74, а також гелікоптери всіх типів. Аеровокзальний комплекс включає: пасажирський термінал (приліт - виліт), розрахований на обслуговування 400 пасажирів на годину, бізнес-зал та загальний пасажирський термінал. Аеропорт обслуговує понад 200-кілометрову зону Херсонської області та частину Дніпропетровської, Запорізької, Кіровоградської, Миколаївської областей та АР Крим (понад 6 млн осіб). Враховуючи значний туристичний потенціал області, що включає курортно-рекреаційні зони на узбережжях Чорного та Азовського морів і дельти річки Дніпро, створюються можливості для авіакомпаній в організації регулярних та чартерних рейсів, що позитивно вплине на міжнародний імідж Херсонської області та України в цілому.

Спільними зусиллями депутатського корпусу обласної ради та обласної державної адміністрації після багаторічного простою у 2014 році відновлено регулярну авіаційну діяльність аеропорту, отримано всі сертифікати для обслуговування внутрішніх та міжнародних рейсів [6]. Ще одним чинником є рекреаційне значення Херсонської області. Херсонщина має більше 200 км піщаних пляжів, славиться рукотворним

Каховським і солоним озером Сиваш. У курортній зоні морського узбережжя знаходяться понад ніж 500 різних закладів гостинності - санаторіїв, туристичних баз, пансіонатів, баз відпочинку та літніх дитячих оздоровчих таборів. Херсонщина зберігає тисячі стародавніх курганів, храмів та архітектурних комплексів, останки культури древніх епох, античних міст, козацьких січей і головного морського порту Київської Русі-Олешія. На її території розташований славнозвісний біосферний заповідник "Асканія-Нова"[5]. Херсонська область має вдале територіально-географічне розташування зі значним транзитним потенціалом. Наявної мережі автомобільних та залізничних магістралей в основному достатньо для забезпечення вантажних і пасажирських перевезень.

2.2 Методи і підходи аналізу транспортної доступності

З точки зору транспортних систем транспортну доступність С. Г. Фрищев з співавторами визначає, «як показник витрат часу на транспортний зв'язок між різними пунктами в межах системи групового розселення» [3].

Одним із головних термінів, що характеризують рівень розвитку транспорту є транспортна доступність. Вона трактується у двох аспектах:

1) характер віддаленості (відстані) географічного об'єкту (поселення, економічний центр, підприємство, будь-якої точки тощо) відносно транспортної вісі чи транспортного вузла (пункту);

2) потенційна можливість досягнення певного місця (точки простору, ділянки території) сучасними транспортними засобами по наявній транспортній мережі [8].

Транспортна доступність іноді розглядається як різновид транспортно-географічного положення. Окремі точки території (пункти, місцевості, населені пункти) мають різну ступінь (рівень) доступності.

Під час дослідження транспортної доступності на локальному рівні важливим є її розгляд відповідно до функціонального зонування міста, оскільки транспортна інфраструктура не тільки фіксує планувальну структуру міста, а й багато в чому визначає її подальший розвиток та функціонування. Причина цього полягає не тільки в тому, що об'єкти транспортної інфраструктури – міські магістралі, вулиці й дороги, лінії суспільного транспорту, дуже коштовні й через це залишаються одними з найбільш стабільних елементів міського планування, а також у тому, що території, які прилягають надважливих та сталих елементів транспортної інфраструктури, інвестиційно найбільш вигідні, комфортні з погляду умов транспортного забезпечення та доступності [5].

Визначення транспортної доступності території було здійснено методами відомої теорії графів, яка визначає топологічну (якісну та квазіметричну) транспортну доступність. Граф транспортно-географічного та взаємного положення адміністративно-територіальних одиниць («стара» схема адміністративно-територіального устрою) Херсонської області відображає взаємне положення адміністративних одиниць області та їх сусідство.

Враховуючи методологію оцінки суспільно-географічного положення географічних об'єктів можна надати таку узагальнену характеристику геоположення РТР (Генічеського, Голопристанського, Каховського, Новокаховського, Скадовського, Чаплинського та Херсонського).

Таблиця 2.1

**Характеристика суспільно-географічного положення РТР
Херсонської області**

РТР	Види положення	
	композитне	транспортно-географічне
Генічеський	провінційне	Відносно зручне
Голопристанський	провінційне	Відносно зручне
Каховський	центральне	Відносно зручне
Новокаховський	центральне	Зручне
Скадовський	провінційне	Відносно зручне
Чаплинський	периферійне	Не зручне
Херсонський	центральне	Зручне

За соновними параметрами суспільно-географічного положення РТР Херсонської області можна виділити наступні особливості. За композитним положенням Генічеський, Голопристанський та Скадовський РТР займають провінційне положення; Каховський, Новокаховський та Херсонський РТР - центральне положення; Чаплинський РТР – периферійне, глибинне положення.

За ступінню зручності транспортно-географічного положення до РТР зі зручним положенням слід віднести Херсонський та Новокаховський РТР; до групи з відносно зручним - Генічеський, Голопристанський, Каховський та Скадовський РТР. Незручне транспортно-географічне положення має Чаплинський РТР.

Таблиця 2.2 демонструє окремі, але важливі аспекти транспортної доступності РТР Херсонської області Києва та відносно обласного центру.

Таблиця 2.2

Транспортна доступність (якісна шкала) РРС Херсонської області

РТР	Транспортна доступність (від Києва/Херсона)		
	автомобільна	залізнична	авіаційна
Генічеський	Низька/середня	висока/відсутнє сполучення	Дуже низька/відсутнє сполучення
Голопристанський	Низька/висока	низька/відсутнє сполучення	Середня/відсутнє сполучення
Каховський	Низька/висока	низька/низька	Середня/відсутнє сполучення
Новокаховський	Низька/висока	низька/низька	Середня/відсутнє сполучення
Скадовський	Низька/висока	низька/відсутнє сполучення	Середня /відсутнє сполучення
Чаплинський	Низька/середня	низька/відсутнє сполучення	Дуже низька/відсутнє сполучення
Херсонський	Низька/---	висока/---	Висока /---

Генічеська РТР демонструє високий рівень залізничного сполучення з містом Києвом, середній рівень автомобільної доступності з Херсоном, низький рівень автомобільної доступності зі столицею та наднизькі показники авіаційного забезпечення зі столицею. В цілому, транспортне забезпечення Генчеського РТР можна охарактеризувати як дуже слабе з обласним центром. В цілому, конфігурація транспортної мережі та географічне положення робить звязки Генічеського району з Запорізькою областю більш сталими ніж з Херсоном.

Голопристанський РТР тісно пов'язан з обласним автомобільним транспортом, повністю відсутнє залізничне сполучення та обслуговування авіаційним транспортом здійснюється за допомогою аеропорту Херсона. В цілому, транспортне забезпечення низьке. Високий рівень та різноманіття природно-рекреаційних ресурсів Голопристанського району вимагає швидкого та кардинального покращення рівня транспортного забезпечення району.

Каховський РТР демонструє високий рівень автомобільного зв'язку містом Херсоном, що сприятливо впливає на авіційну доступність міста та Каховського РТР в цілому. Але, загалом, транспортне забезпечення є невисоким. Займає центральне місто в системі адміністративних одиниць Херсонської області та вимагає вдосконалення транспортного забезпечення за рахунок. Перш за все, вдосконалення залізничного сполучення.

Новокаховський РТР, значною мірою, повторює рівень транспортної забезпеченості Каховського РТР, але, в порівнянні, з ним виглядає краще. В порівняльній системі транспортного забезпечення РТР Херсонської області вони фактично ідентичні. Центральність географічного положення підвищує рівень транспортного забезпечення.

Скадовський РТР подібний до каховських РТР і має високий рівень транспортного забезпечення з обласним центром, авіаційне забезпечення через аеропорт Херсон. В цілому, транспортне забезпечення РТР потребує широких інвестиційних проєктів.

Чаплинський РТР характеризується найгіршими показниками транспортного забезпечення, окрім середнього з Херсоном автомобільним транспортом. Це, безумовно, є стримуючим і негативним чинником розвитку РТР.

Херсонський РТР демонструє високі рівні транспортної доступності зі столицею авіаційним та залізничним транспортом. Рівень доступності автомобільним транспортном характеризується низькими показниками.

Таким чином, загалом показники транспортного забезпечення РТР Херсонської області є незадовільними та вимагають подальшого вдосконалення та пошуку нових ідей.

ВИСНОВКИ

Транспортна доступність - надважлива сучасна економічна категорія, що визначається рівнем розвитку продуктивних сил суспільства і відповідним йому рівнем розвитку потреб населення та господарства в різних перевезеннях. Як інституціональна категорія, вона відображає зв'язок системи чинників (вартісних, якісних, соціальних, географічних, часових) для задоволення потреб в переміщенні людей та різноманітних вантажів, а її високий рівень формує мобільності, сприяє соціальній справедливості, екологічні умови життєдіяльності людей. Саме в контексті туристсько-рекреаційних ресурсів транспортна доступність відіграє важливу роль, тому що в будь-який об'єкт, який знаходиться за межами міста або курорт ми не можемо дістатися без використання транспорту. Для Херсонської області також велику роль відкриття Антонівського мосту у 1985 році, рух по ньому скоротило відстань від Херсона до інших районів на 80-100км.

Взагалі можна сказати, що Херсонська область має вдале територіально-географічне розташування зі значним транзитним потенціалом. Наявної мережі автомобільних та залізничних магістралей в основному достатньо для забезпечення вантажних і пасажирських перевезень. Однак технічний стан сучасних доріг не відповідає потребам Херсонської області, оскільки більшість доріг потребують ремонту покриття проїзної частини.

За соновними параметрами суспільно-географічного положення РТР Херсонської області можна виділити наступні особливості. За композитним положенням Генічеський, Голопристанський та Скадовський РТР займають провінційне положення; Каховський,

Новокаховський та Херсонський РТР - центральне положення; Чаплинський РТР – периферійне, глибинне положення.

За ступінню зручності транспортно-географічного положення до РТР зі зручним положенням слід віднести Херсонський та Новокаховський РТР; до групи з відносно зручним - Генічеський, Голопристанський, Каховський та Скадовський РТР. Незручне транспортно-географічне положення має Чаплинський РТР.

Генічеська РТР демонструє високий рівень залізничного сполучення з містом Києвом, середній рівень автомобільної доступності з Херсоном, низький рівень автомобільної доступності зі столицею та наднизькі показники авіаційного забезпечення зі столицею. В цілому, транспортне забезпечення Генічеського РТР можна охарактеризувати як дуже слабе з обласним центром.

Голопристанський РТР тісно пов'язан з обласним автомобільним транспортом, повністю відсутнє залізничне сполучення та обслуговування авіаційним транспортом здійснюється за допомогою аеропорту Херсона. В цілому, транспортне забезпечення низьке.

Каховський РТР демонструє високий рівень автомобільного зв'язку містом Херсоном, що сприятливо впливає на авіаційну доступність міста та Каховського РТР в цілому. Але, загалом, транспортне забезпечення є невисоким.

Новокаховський РТР, значною мірою, повторює рівень транспортної забезпеченості Каховського РТР, але, в порівнянні, з ним виглядає краще. В порівняльній системі транспортного забезпечення РТР Херсонської області вони фактично ідентичні.

Скадовський РТР подібний до каховських РТР і має високий рівень транспортного забезпечення з обласним центром, авіаційне забезпечення через аеропорт Херсон. В цілому, транспортне забезпечення РТР потребує широких інвестиційних проектів.

Чаплинський РТР характеризується найгіршими показниками транспортного забезпечення, окрім середнього з Херсоном автомобільним транспортом. Це, безумовно, є стримуючим і негативним чинником розвитку РТР.

Херсонський РТР демонструє високі рівні транспортної доступності зі столицею авіаціним та залізничним транспортом. Рівень доступності автомобільним транспортном характеризується низькими показниками.

Таким чином, загалом показники транспортного забезпечення РТР Херсонської області є незадовільними та вимагають подальшого вдосконалення та пошуку нових ідей.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алаев Э. Б. Социально-экономическая география : понятийно-терминологический словарь. Мысль, 1983. 350 с.
2. Барановський М. О. Методологічні засади аналізу процесів регіональної репресивності. Харків, 2008. Вип. 5(2). С. 61–68.
3. Барановський М. О. Наукові засади суспільно-географічного вивчення сільських депресивних територій України. Ніжин: ПП Лисенко М.М., 2009. 396 с.
4. Баранский Н. Н. Избранные труды: Становление советской экономической географии [Редкол.: В.А.Анучин и др.]. М. : Мысль, 1980. 287 с.
5. Бейдик О. О. Рекреаційно-туристичні ресурси України : методологія та методи аналізу, термінологія, районування. К. : ВПЦ «Київський університет», 2001. 395 с.
6. Бугроменко В. Н. Транспорт в территориальных системах. М. 1987. 111 с.
7. Григорович М. В. Транспортно-географічне положення. Географічна енциклопедія України К. : Українська енциклопедія, 1993. 273 с.
8. Географія Херсонщини: Навч. Посібник [Пилипенко І. О., Мальчикова Д. С., Єрмакова С. Л., Руденко М. М. та ін.]. Херсон : ПП Вишемирський В.С., 2007. 221 с.
9. Грицевич В. Центрографія України: історія і перспективи. Історія української географії. Вип. 2. Тернопіль. 2003. С. 115–119.
10. Дністрянський М. Периферійність соціального розвитку віддалених депресивних районів України як чинник електоральної активності населення. Вісник Львівського ун-ту: Серія географічна. – Львів, 2007. – Вип. 34. С.83-89.

11. Загальний курс транспорту: Навч. посібник Фришев С.Г., Мельник І.І., Бондар С.М. За ред. Фришев С.Г. - К.: Вища освіта, 2006. 162 с.
12. Костриця М. М. Регіональні особливості функціонування та розвитку туристичної галузі. Вісник ЖДТУ: Економічні науки. 2005. № 3 (33). С. 286–290.
13. Лажнік В. Й. Значення суспільно-географічного положення території для розвитку транскордонного співробітництва в західному прикордонному макрорегіоні України. Соціально-економічні дослідження в перехідний період. Проблеми і перспективи транскордонного співробітництва в аспекті процесів європейської інтеграції. Вип. XV / НАН України. Ін-т регіональних досліджень. Редкол.: відповідальний редактор М.І. Долішній. Львів – Луцьк: Ред. вид. від. «Вежа» Волин. Держ. Ун-ту ім. Лесі Українки, 2000. С.267-272.
14. Лейзерович Е.Е. Базовые составляющие экономико-географического положения стран и районов. Известия РАН. Серия географическая. 2006. №13. С. 9-14.
15. Мазурова А. В. Суспільно-географічні чинники, які спричиняють транспортну дискримінацію населення України (на прикладі залізничного транспорту) / А.В. Мазурова, П. А. Вірченко Регіон – 2012 : Стратегія оптимального розвитку : Матеріали наук.-практ. конф. з міжнародною участю. Харків : ХНУ ім. В. Н. Каразіна, 2012. С. 144–147.
16. Мальчикова Д. С. Фактор відстані у геопросторовій організації суспільства Д. С. Мальчикова, І. О. Пилипенко Географія і сучасність. Зб. наук. праць Націон. пед. ун-ту ім. М.П.Драгоманова. – К.: Вид-во Націон. пед. ун-ту ім. М.П.Драгоманова, 2009. Вип.22. С.134-139.
17. Мезенцев К. В. Комунікативність як чинник формування промислово-агломераційного потенціалу міст України. К. В. Мезенцев, О. В. Гладкий. Вісник Харківського університету. Серія: Геологія – географія – екологія. № 804. С.216-223.

18. Мезенцев К. В. Регіональний розвиток в Україні: суспільно-просторова нерівність і поляризація: Монографія К. В. Мезенцев, Г. П. Підгрушний, Н. І. Мезенцева. К.: ДП «Прінт сервіс», 2014. 132 с.
19. Мезенцев К. В. Суспільно-географічне прогнозування регіонального розвитку: Монографія К. В. Мезенцев. – К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2005. 253 с.
20. Михеева В.С. Математические методы в экономической географии. Часть 2. В.С. Михеева. М.: Изд-во МГУ, 1983. 177 с.
21. Національний Атлас України. К.: ДНВП «Картографія», 2007. 440 с.
22. Пилипенко І.О. Процедура використання теорії графів для встановлення просторових закономірностей І.О. Пилипенко, Д.С. Мальчикова Географія в інформаційному суспільстві : зб. наук. пр. у 4-х т. К.: ВГЛ «Обрії», 2008. Т. 4. С. 85-86.
23. Пилипенко І. О. Методи та методики суспільно-географічних досліджень: Навчальний посібник. І.О. Пилипенко, Д.С. Мальчикова. Херсон: ПП Вишемирський В.С., 2009. 156 с.
24. Пилипенко І. О. Оцінка зміни периферійності адміністративних одиниць на прикладі Херсонської області І. О. Пилипенко Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія: Географія. Вип. 57. 2010. С.31-33.
25. Пістун М.Д. Сучасні проблеми регіонального розвитку : навч. посіб. М. Д. Пістун, А. Л. Мельничук. К.: ВПЦ «Київський ун-т», 2010. 286 с.
26. Пістун М. Д. Основи теорії суспільної географії М. Д. Пістун. К.: Либідь, 1996. 231 с.
27. Руденко В.П. Географія природно-ресурсного потенціалу України. У 3-х частинах. Підручник. К.: ВД «К.-М. Академія» Чернівці: Зелена Буковина, 1999. 586 с.
28. Сільченко Ю.Ю. Вплив транспортної доступності на розвиток освітнього центру Ю.Ю. Сільченко, Л.Л. Семенюк Кіровоградщина 2025: пріоритети і можливості розвитку: збірник тез доповідей науково-

- практичної конференції (7 червня 2017 року, м. Кропивницький). Кропивницький : «Ексклюзив-Систем», 2017. С. 68–71.
29. Тархов С.А. Типы взаимодействия транспортных путей с линейными препятствиями. Географические границы. М.: Изд-во МГУ, 1982. С.19-33.
30. Топчієв О.Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики: навч. посібник О. Г. Топчієв. Одеса: Астропринт, 2005. 632 с.
31. Топчієв О. Г., Мальчикова Д. С., Пилипенко І. О., Яворська В. В. Методологічні засади географії: Підручник. Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2020. 366 с.
32. Шаблій О. Категорії центральності і периферійності у загальній та описовій суспільній географії О. Шаблій, Г.Сохоцька. URL: http://catalog.library.tnpu.edu.ua/naukovi_zapusku/istor_geograf/ist_geogr_2_6.pdf
33. Яковенко Н.В. Територіально-функціональна структура агровиробничо-рекреаційного комплексу Запорізького рекреаційного району. : автореферат дис. ... канд. геогр. наук : 11.00.02. Н.В. Яковенко ; Одеський національний університет імені Іллі Мечнікова. - [б. м.], 2002. - 19 с
34. Історичний нарис та чинники формування транспортної системи Херсонської області. URL: <http://www.geograf.com.ua/geoinfocentre/20-human-geography-ukraine-world/941-istorichnij-naris-ta-chinniki-formuvannya-transportnoji-sistemi-khersonskoj-oblasti>
35. Стратегія розвитку Херсонської області на період 2021-2027 років. URL:<https://www.minregion.gov.ua/wp-content/uploads/2020/04/strategiya-rozvytku-hersonskoyi-oblasti-na-period-2021-2027-rokiv.pdf> Загол. з екрану.
36. Агропромисловий комплекс URL: <https://www.tpp.ks.ua/khersonskij-region/ekonomika-regionu.html> Загол. з екрану.

Додаток А

КОДЕКС АКАДЕМІЧНОЇ ДОБРОЧЕСНОСТІ ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ ХЕРСОНЬСЬКОГО ДЕРЖАВНОГО УНІВЕРСИТЕТУ

Я, _____, учасник(ця) освітнього процесу Херсонського державного університету, **УСВІДОМЛЮЮ**, що академічна доброчесність – це фундаментальна етична цінність усієї академічної спільноти світу.

ЗАЯВЛЯЮ, що у своїй освітній і науковій діяльності **ЗОБОВ'ЯЗУЮСЯ**:

- дотримуватися:
 - вимог законодавства України та внутрішніх нормативних документів університету, зокрема Статуту Університету;
 - принципів та правил академічної доброчесності;
 - нульової толерантності до академічного плагіату;
 - моральних норм та правил етичної поведінки;
 - толерантного ставлення до інших;
 - дотримуватися високого рівня культури спілкування;
- надавати згоду на:
 - безпосередню перевірку курсових, кваліфікаційних робіт тощо на ознаки наявності академічного плагіату за допомогою спеціалізованих програмних продуктів;
 - оброблення, збереження й розміщення кваліфікаційних робіт у відкритому доступі в інституційному репозитарії;
 - використання робіт для перевірки на ознаки наявності академічного плагіату в інших роботах виключно з метою виявлення можливих ознак академічного плагіату;
- самостійно виконувати навчальні завдання, завдання поточного й підсумкового контролю результатів навчання;
 - надавати достовірну інформацію щодо результатів власної навчальної (наукової, творчої) діяльності, використаних методик досліджень та джерел інформації;
 - не використовувати результати досліджень інших авторів без використання покликань на їхню роботу;
 - своєю діяльністю сприяти збереженню та примноженню традицій університету, формуванню його позитивного іміджу;
 - не чинити правопорушень і не сприяти їхньому скоєнню іншими особами;
 - підтримувати атмосферу довіри, взаємної відповідальності та співпраці в освітньому середовищі;
 - поважати честь, гідність та особисту недоторканність особи, незважаючи на її стать, вік, матеріальний стан, соціальне становище, расову належність, релігійні й політичні переконання;
 - не дискримінувати людей на підставі академічного статусу, а також за національною, расовою, статевою чи іншою належністю;
 - відповідально ставитися до своїх обов'язків, вчасно та сумлінно виконувати необхідні навчальні та науково-дослідницькі завдання;
 - запобігати виникненню у своїй діяльності конфлікту інтересів, зокрема не використовувати службових і родинних зв'язків з метою отримання нечесної переваги в навчальній, науковій і трудовій діяльності;
 - не брати участі в будь-якій діяльності, пов'язаній із обманом, нечесністю, списуванням, фабрикацією;
 - не підроблювати документи;
 - не поширювати неправдиву та компрометуючу інформацію про інших здобувачів вищої освіти, викладачів і співробітників;
 - не отримувати і не пропонувати винагород за несправедливе отримання будь-яких переваг або здійснення впливу на зміну отриманої академічної оцінки ;
 - не залякувати й не проявляти агресії та насильства проти інших, сексуальні домагання;
 - не завдавати шкоди матеріальним цінностям, матеріально-технічній базі університету та особистій власності інших студентів та/або працівників;
 - не використовувати без дозволу ректорату (деканату) символіки університету в заходах, не пов'язаних з діяльністю університету;
 - не здійснювати і не заохочувати будь-яких спроб, спрямованих на те, щоб за допомогою нечесних і негідних методів досягати власних корисних цілей;
 - не завдавати загрози власному здоров'ю або безпеці іншим студентам та/або працівникам.

УСВІДОМЛЮЮ, що відповідно до чинного законодавства у разі недотримання Кодексу академічної доброчесності буду нести академічну та/або інші види відповідальності й до мене можуть бути застосовані заходи дисциплінарного характеру за порушення принципів академічної доброчесності.

_____ (дата)

_____ (підпис)

_____ (ім'я, прізвище)

