

ТРАНСПОРТНИЙ КОМПЛЕКС МИКОЛАЇВСЬКОЇ ОБЛАСТІ: ГАЛУЗЕВА СТРУКТУРА І ДИНАМІКА ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Транспорт є найважливішою галуззю, яка відіграє велику роль в підвищенні конкурентоспроможності національної економіки і виступає матеріальною основою розвитку внутрішніх і зовнішніх економічних зв'язків регіону. Транспортна система формує опорний каркас розвитку території і забезпечує формування прогресивної територіальної організації господарства [2, с. 182]. Транспортний комплекс має певну галузеву структуру, яка показує склад та співвідношення окремих видів транспорту — залізничний, автомобільний, морський, річковий та повітряний. Усі вони взаємопов'язані та є характерним доповненням один одного, а також виконують спільну функцію — це забезпечення населення та господарського комплексу необхідними перевезеннями, при цьому взаємодіючи з багатьма сферами та галузями виробництва [1].

В Миколаївській області транспортний комплекс є важливою інфраструктурною складовою у структурі економіки, що створює та реалізує умови для функціонування виробництва і життєдіяльності населення. Поетапно впливаючи на прилеглу територію шляхом освоєння, транспортна інфраструктура сприяє розвитку інших видів виробничої діяльності та сфери послуг, раціональному функціонуванню господарського комплексу, поглибленню спеціалізації окремих територій та розширенню зав'язків з іншими регіонами [3]. Область має розгалужену транспортну систему, в структурі якої функціонує 1 міжнародний аеропорт, 4 морських порти, 1 річковий порт, підрозділи залізниці, кілька тисяч автоперевізників різних форм власності, які працюють на ринку автотранспортних перевезень.

Основні чинники, що впливають на формування транспортного комплексу Миколаївської області:

- соціально-економічні;
- географічні;

- природні;
- історичні.

Так як Миколаївська область має вигідне географічне положення, то наявність судноплавних артерій сприяють розвитку водного транспорту і становленню позиції Миколаєва в якості транзитного транспортного вузла. Саме розташування області впливає на розміщення чотирьох морських та одного річкового портів: Дніпро-Бузький морський торговельний порт, Миколаївський морський торговельний порт, Морський спеціалізований порт Ніка-Тера, Спеціалізований морський порт «Ольвія», Миколаївський річковий порт.

Соціально-економічний розвиток регіону— це один з найголовніших факторів формування транспортного комплексу. На промисловий комплекс Миколаївської області припадає 2,0-2,3% від загального промислового виробництва України. Природний фактор з кожним роком зменшує свій вплив, але залишається важливим. Наприклад, рівнинність території області є сприятливою для будівництва автомобільних та залізничних шляхів, оскільки будівництво в таких орографічних умовах є менш витратним, на відміну від гірських регіонів.

Як ми вже визначили, Миколаївська область має дуже вигідне географічне розташування, на півдні України на перехресті міжнародних транспортних коридорів, як одного із важливих центрів міжнародних економічних і транспортних зв'язків, через який проходять залізничні, автомобільні і трубопровідні міжнародні коридори.

При дослідженні пасажирських перевезень ми визначили, що в Миколаївській області для перевезення пасажирів використовується понад 2,8 тисяч автобусів різної місткості, які виконують рейси на 638 автобусних маршрутах загального користування, замовником на яких є облдержадміністрація, в тому числі на 281 приміського сполучення та 357 міжміського внутрішньообласного сполучення, а також на 173 міських автобусних маршрутах, замовником на яких є виконавчі комітети міських рад.

У 2015 р. кількість перевезених пасажирів була 86,6 млн, що дорівнює 4,3% від усіх пасажирських перевезень в Україні [4].

Рис.1. Перевезення пасажирів за видами транспорту за 1980-2015 рр., %[5]

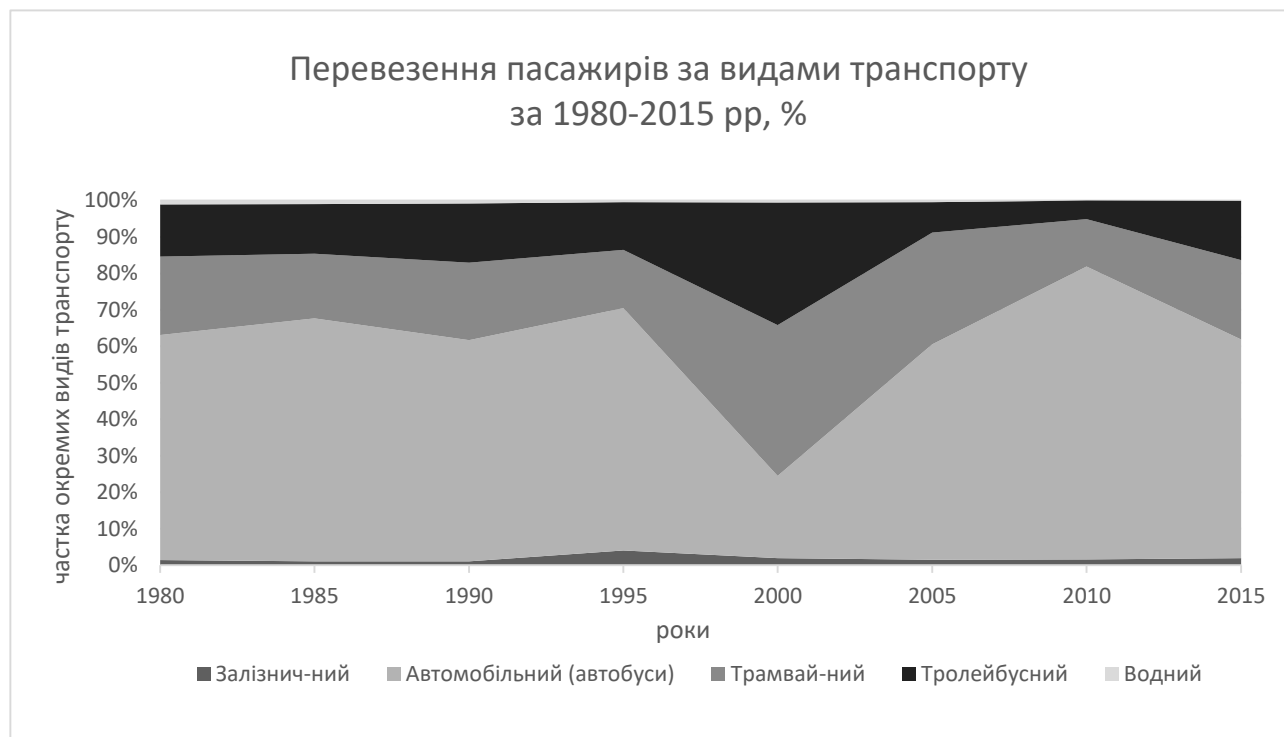


Рис.2. Перевезення вантажів за видами транспорту за 1960-2015 рр., %[5]

На Рис.1. та Рис.2. показано, як змінювалися пасажирські(1980-2015 роки) та вантажні перевезення (1960-2015 роки) в Миколаївській області. Проаналізувавши дані діаграми можна сказати, що найбільша кількість

перевезень була здійснена саме автомобільним транспортом. Його частка у вантажних перевезеннях складає в середньому 85%. Економічний ріст автомобільного транспорту розпочався наприкінці 60-х років ХХ ст.. Це сталося завдяки тому, що у ці роки в СРСР була впроваджена економічна реформа, що сприяла розвитку автомобільного транспорту, а також у цей період зростали масштаби автодорожнього будівництва. Друга половина 80-х і початок 90-х років — це період, коли автомобільний транспорт Миколаївської області та загалом України за ефективністю використання, кількісними та якісними показниками обслуговування населення, промисловості й сільського господарства досяг свого апогею. Але розпад Радянського Союзу завдав удару на промисловість і тому у середині 90-х років автомобільний транспорт пішов на спад і має стабільний показник до 2015 року включно.

Щодо ситуації перевезення пасажирів автомобільним транспортом, то більшість з них, незважаючи на стан автомобільних шляхів, використовують саме автомобільний транспорт (автобуси) задля переміщення на невеликі відстані, тому що він є більш швидким та зручним. Також в цьому відіграє роль те, що громадський транспорт, який зорієнтований в містах, є автомобільним.

Також перевезенням пасажирів займаються ще два види транспорту — трамвайний та тролейбусний. На 2015 рік їх частка була приблизно однаковою і складала 17%. Вони функціонують лише в місті Миколаїв і користуються попитом у жителів.

Проаналізувавши перевезення залізничним транспортом Миколаївської області можна сказати, що він не є основним, як для пасажирів, так і для перевезення вантажів. Наприклад для населення області цей вид транспорту є не вигідним, тому що більшість населених пунктів не мають станцій, пасажирські вагони Укрзалізниці перебувають в критичному стані, а також для залізничного транспорту характерна невисока швидкість перевезень.

Вантажні залізничні перевезення протягом 1960-2015 років є достатньо стабільними та мають частку близько 15% серед інших видів транспорту. Але цей показник можна підвищити, тому що в області наявна розгалужена

залізнична мережа, яка має підходи до портів, терміналів і великих промислових підприємств, а також має широкі можливості для прийому, переробки, доставки вантажів, організації транзитних перевезень.

Загалом найменшу частку у перевезеннях має водний транспорт, але в Миколаївській області його потенціал недостатньо використовується. Це залежить від ряду обмежуючих факторів — нестача транспортних засобів та високі збори за користування водною інфраструктурою.

Дослідивши транспортний комплекс Миколаївської області можна зробити висновок, що однією зі стратегічних задач соціально-економічного розвитку регіону є формування транспортного потенціалу Миколаївської області. Географічне розташування області на вході до внутрішніх водних шляхів, розгалужена потужна транспортна система, до складу якої входять всі види транспорту (залізничний, морський, річковий, автомобільний, повітряний та трубопровідний), наявність судноплавних водних артерій — все це відіграє провідну роль для виконання та нарощування вантажоперевезень і розвитку Миколаївського транспортного (інтермодального) вузла.

В Миколаївській області сконцентровані всі потенційно привабливі умови для розвитку транспортної інфраструктури:

- географічне положення регіону;
- багатогалузева промисловість;
- розгалужена транспортна система, наявність водних артерій;
- розвинене портове господарство,
- які обумовлюють її стратегічне значення для розвитку економіки області та України в цілому.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Дорошенко В. І. Географія транспорту / В. І. Дорошенко, К. Д. Діденко; Київ. нац. ун-т ім. Т. Шевченка. – К.: Київ. ун-т, 2010. – 183 с.
2. Гукалова І.В. Вступ до фаху: географія і суспільство. Навч. Посіб. / І.В. Гукалова, Д.С. Мальчикова. – Херсон: ОЛДІ-ПЛЮС, 2015. – 268с.

3. Зеркалов Д. В. Транспортна система України / Д. В. Зеркалов. – Київ: Основа, 2006. – 704 с.
4. Транспорт і зв'язок України у 2016р. : стат. зб. / ред. О.О. Кармазіна. – К., 2017. – 222 с.
5. Транспорт Миколаївської області у 2017 році: Статистичний збірник / за ред. О.Г. Ковалюк; відп. за вип. Г.В. Корх // Держстат. Головне управління статистики у Миколаївській області. – М., 2018. – 57 с.
6. Мальчикова Д.С. Суспільно - географічна характеристика транспортного комплексу Херсонської області / Д. С. Мальчикова, А. М. Черевко // Наукові записки Херсонського відділу Українського географічного товариства : збірник наукових праць [Текст] / [за ред. І. О. Пилипенка, Д. С. Мальчикової]. – Херсон : ПП Вишемирський В. С., 2015. – Вип. 7. – С. 54-56.
7. 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.
8. Мезенцев К.В. Тренди розвитку міських поселень в Україні / К.В. Мезенцев // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Географія. -2013. - Вип. 1(61). - С. 31–36.