

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

ГЕОГРАФІЯ ТРАНСПОРТУ: ВИДИ, ПРОСТОРОВА
ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ЇХ ВІДОБРАЖЕННЯ В ШКІЛЬНОМУ КУРСІ
ГЕОГРАФІЇ

Кваліфікаційна робота (проект)

на здобуття ступеня вищої освіти «магістр»

Виконав: здобувачка 2 курсу 05-213М групи

Спеціальності 014 Середня освіта

Спеціалізації 014.07 Географія

Освітньо-професійної програми

«Середня освіта (Географія)»

Дворецька Інна Віталіївна

Керівник д.геогр.н., професор Пилипенко І.О.

Рецензент Вчитель географії, спеціаліст

вищої категорії, старший вчитель

Херсонської гімназії № 3, Херсонської

міської ради Токолова Н. А.

Херсон – 2021

ВСТУП

Актуальність теми. В сучасних умовах суспільного розвитку, транспорт став відігравати надзвичайно важливу, а в окремих випадках вирішальну роль в просторовій організації та господарській діяльності суспільства. Від якості роботи транспорту, його ефективності, зокрема збалансованості та раціональності його територіальної структури та просторової організації, великою мірою залежить успіх суспільного розвитку, регіону та країни. Всі шляхи сполучення, комунікації та всі транспортні засоби в своїй сукупності утворюють національні транспортні системи, яка постійно модернізуються та удосконалюється не тільки технічно, але й організаційно, у тому числі – в просторовому відношенні.

Завдяки своєму вдалому географічному положенню Херсонщина, як складова частина України, сформувалася в транспортному відношенні як транзитний регіон з потужною багатогалузевою транспортною системою, до складу якої входить автомобільний, залізничний, морський, річковий (сукупно – водний) та авіаційний транспорт. Однак, існуюча на сьогодні інфраструктура вимагає суттєвої модернізації. Розвиток сучасної транспортної інфраструктури, в першу чергу, прямо пов'язаний з покращенням експлуатаційного стану автомобільних доріг, переходів і мостів, забезпеченням розбудови мережі автомобільних доріг і мостів, зростанням безпеки руху, комфортності та економічності перевезень пасажирів і різноманітних вантажів, пропускної здатності загальних автомобільних доріг області. Нове будівництво і реконструкція доріг повинні враховувати сезонні потреби розвитку та функціонування курортно-рекреаційної зони узбережжя і забезпечення її автомобільно, а іноді, і водним транспортом.

Актуальність щодо розвитку транспортного комплексу області останнім часом суттєво зросла, у зв'язку з тими кардинальними змінами,

які відбуваються зараз в українському суспільстві. Вивчення та розвиток транспортного комплексу Херсонської області має важливе значення для пізнання і розуміння, рівня розвитку, на сьогоднішній день. Слід зазначити, що транспортний комплекс Херсонської області ще буде зазнавати істотних змін.

Об'єкт дослідження – транспортний комплекс як об'єкт вивчення географії та шкільної географії зокрема.

Предметом є фактори розвитку, формування, галузевої і територіальної організації комплексу.

Мета дослідження: визначити особливості формування, розвитку і сучасного стану територіальної організації транспортного комплексу Херсонської області.

Основні завдання дослідження:

1. Розкрити сутність, факторів формування транспортного комплексу, охарактеризувати історичні аспекти дослідження в галузі географії транспорту.

2. Визначити основні особливості формування та структуру транспортного комплексу Херсонської області.

3. Охарактеризувати можливості застосування матеріалів роботи в шкільному курсі географії.

Методи дослідження: При написанні дипломної роботи було використано такі методи наукового дослідження, як літературний, метод порівняння, аналізу та синтезу, метод узагальнення.

РОЗДІЛ 1.

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ

1.1. Транспортно-географічні дослідження: історія та сучасність.

Розвиток транспорту бере свій початок в епоху промислового перевороту кінця XVIII ст. який ознаменував перехід від мануфактурного виробництва до машинної індустрії, якісного зростання масштабів виробництва. Це в свою чергу вимагало відповідного різкого збільшення обсягів перевезень масових вантажів, зокрема, палива і сировини. Для збуту готової продукції місцеві ринки стали завузькі – вони трансформувалися в загальнонаціональні, а згодом – у макрорегіональні та світові ринки. Завдяки цьому збільшилися обсяги транспортної роботи як за рахунок зростання обсягів перевезених вантажів, так і різкого зростання дальності перевезень, що вимагало могутніх транспортних засобів. Саме це і стало головною економічною передумовою розвитку залізничного транспорту і великого пароплавства [21].

До цього часу була винайдена парова машина, яка створила технічні передумови для утворення та стрімкого поширення залізничного і водного транспорту, які дали якісно нові можливості перевезень пасажирів і вантажів, суттєво збільшивши відстані перевезень та зменшивши витрати. Створені в результаті цього можливості регулярних перевезень масових вантажів у порівняно короткий термін на великі відстані докорінно змінила умови розміщення і розвитку промисловості, сільського господарства та торгівлі. До появи залізниць сировину, як правило, переробляли в місцях її видобутку.

Паровий транспорт сприяв широкому розвитку переробної промисловості на базі привізної сировини з віддалених районів, країн. Такі революційні зміни в техніці та технології транспорту стали могутнім поштовхом для всіх галузей господарства, зокрема гігантський розмах металургії та машинобудування безпосередньо був пов'язаний із залізничним будівництвом і суднобудуванням. Період до світової війни 1914р. характеризується розвитком, організаційно-технологічним вдосконаленням та значним поширенням залізничного, морського і річкового транспорту, після війни - появою і бурхливим розвитком відносно нових видів транспорту: автомобільного, повітряного і трубопровідного [37].

Розвиток залізничного транспорту став поштовхом до розвитку важкої промисловості в усьому світі й основою для швидкого піднесення торгівлі, одночасно розвивається водний транспорт, зокрема, морський, який обслуговує переважну частину зовнішньоторговельних вантажів. Одночасно переважаючий розвиток залізничного транспорту дещо стримував будівництво автомобільних шляхів. Гужовий транспорт набуває місцевого значення [7].

Початок ХХ ст. пов'язаний з винаходом автомобіля, виникненням автомобільної промисловості. Розвиток автотранспорту вимагав будівництва мережі абсолютно нових комунікацій - автомобільних шляхів, що надалі сприяло стрімкому розвитку гірничодобувної, металургії, машинобудуванню та та галузям хімічної промисловості. Середина та друга половина ХХст. знаменувалися бурхливим розвитком авіаційного транспорту, який задовольняє переважно потреби пасажирських перевезень, та трубопровідного транспорту для переміщення енергетичних ресурсів [2].

Таким чином, участь транспорту в житті суспільства набувала все більшого значення, а в окремих випадках саме транспорт відіграв визначальну роль в освоєнні та соціально-економічному розвитку

великих регіонів країн та і планети в цілому. Транспорт, відповідаючи на потреби господарського розвитку, безперервно зростає та розширює сферу застосування, технічно та організаційно вдосконалюється. Очевидною його властивістю є «територіальний характер» в діяльності транспорту (він здійснює територіальні зв'язки, істотно впливає на економічну ефективність діяльності підприємств, галузей, регіонів. Саме територіальний характер транспорту і знайшов наукове відображення в транспортній географії (або географії транспорту) [6].

Транспортна географія як напрям географічних досліджень почала формуватись в середині XIX ст. Німецький географ Й.Коль в роботі: «Транспорт і поселення людей у їх залежності від форм земної поверхні» (1841 р.) одним з перших дослідив транспортні комунікації як системи та виділив типи їх просторової організації:

- 1) моноцентричний;
- 2) зовнішньоорієнтований, поліцентричний з двома підтипами;
- 3) водна або пов'язана транспортна система.

Французький інженер Леон Лаланн на основі аналізу транспортних мереж Європи в контексті ієрархії міських поселень (1863 р.) вперше сформулював тенденції і принципи (правила) зародження та еволюції транспортних мереж. Ним була запропонована гіпотеза про те, що форми мереж залізниць в своєму розвитку підпорядковані відносно простим геометричним залежностям:

- із збільшенням густоти залізниць їх конфігурація все більше набуває форми трикутних решіток;
- суміжні «трикутники» групуються по шість навколо визначеного центру, від якого шість транспортних шляхів (променів) виходять до вершин шестигранника;
- кількість променів-шляхів може бути варіативною в залежності від суспільного рангу центрів, але пересічно, загальна кількість наближується до шести [8].

Основною причиною утворення такої гексагональної (правильної шестикутної) мережі залізниць Л.Лаланн вбачав принцип рівновіддаленості центрів одного рангу. Співвідношення середніх відстаней між транспортними вузлами різних рангів виражаються певними постійними величинами. Для тогочасної Франції, пересічно, середні відстані між адміністративними центрами двох сусідніх департаментів, кантонів та округів становили, відповідно, 87,6 км, 14,5 км та 43,4км. Спостерігається, що співвідношення між цими відстанями достатньо постійне, що є достатньо вагогим підтвердженням гіпотези Л. Лаланна щодо рівнобічності та кратності відстаней в транспортних мережах. Надалі цей вчений сформулював закони транспортних мереж – закон рівнобічності та закон кратних відстаней (1880р.) [5].

Потужний внесок до географії транспорту наприкінці ХІХ ст. зробила германська географічна школа, зокрема появою робіт К. Хассерта, К.Дове, Ф.Ратцеля, А.Геттнера. Так, А.Геттнер ввів поняття «хінтерланд» і «форланд» для класифікації ділянок суходолу й океану, що співвідносяться до портів та їх зон обслуговування, К.Хассерт і К.Дове стали авторами перших підручників з географії транспорту.

Карл Дове вважав, що одним з головних завдань транспортної географії є вивчення шляхів сполучення, засобів транспорту в залежності від фізико-географічних умов місцевості. Він стверджував, що географія транспорту має більшу наукову вагу в зв'язку з прив'язаністю до землі, ніж економічна географія, яка вивчає постійно змінні об'єкти виробництва окремих країн та місцевостей. К.Дове недостатньо враховував такі важливі для географії транспорту фактори, як особливості розміщення продуктивних сил, а також динаміку та структуру виробничо-технологічних зв'язків між промисловими центрами та районами, а саме такі зв'язки безпосередньо впливають на розвиток шляхів сполучення, структуру та географію перевезень[10].

О.Блюм, що присвятив ряд робіт географії транспорту, відокремлював її від економічної географії на тій основі, що транспорт, крім господарських функцій, виконує й інші функції – в області політики, державного управління, оборони, охорони здоров'я і релігії [10].

А.Геттнер, як і інші німецькі вчені – К.Дове, О.Блюм, вважав, що географія транспорту відноситься до антропогеографії. Він, зокрема, наголошував на тому, що географія сполучень є з давніх давен визнаною і навіть улюбленою галуззю географії, однак її включення в економічну географію і безпосереднє об'єднання з географією торгівлі є неправильним. Основним завданням транспортної географії, на думку А.Геттнера, є опис просторових відмінностей форм транспорту, що не обмежується оглядом шляхів сполучення чи можливістю їхнього прокладання, а включає і огляд транспортних засобів, тому що вони різко відрізняються в різних країнах [2-3, 21].

На початку ХХ ст. в географічних дослідженнях переважає країнознавчий підхід, і транспорт вивчається здебільшого як один зі складових елементів комплексних географічних характеристик країн і регіонів. У 30-і роки ХХ ст. О. Блюм започаткував техніко-економічний підхід у транспортно-географічних дослідженнях для аналізу вантажопотоків. В рамках французької школи географії транспорту (30-50-і роки ХХ ст.) виконані значні обсяги детальних характеристик транспорту та транспортних мереж та комунікацій різних країн і регіонів (Р.Клюзьє, М.Перпілу, Р.Капо-Рей та А Лартійо).

В середині минулого вже більшої одностайності набуло переконання про належність транспортної географії до економічної географії. Американські дослідження вирізнялись суто прикладним характером і здійснювались на замовлення державних органів управління. На той час американські географи вважали транспортну географію одним з розділів економічної географії та підкреслювали

важливість економічного аспекту транспортної географії. Транспорт є одним з чотирьох традиційних компонентів економічної географії поряд з географією природних ресурсів, обробної промисловості та торгівлі. Умови, що полегшують або утруднюють переміщення вантажів у просторі, об'єм перевезень і подолання відстані мають суттєвий вплив на структуру і розміщення господарської діяльності у всіх її виявах [2, 4].

У цей же час, інтенсивно сформувалася американська школа географії транспорту, яка, переважно, досліджувала вантажопотоки, транспортабельність різних вантажів, класифікацію залізничних мереж та типізацію морських портів, вплив на транспорт державних і природних кордонів (Г.Майєр, Е.Ульман, М.Джеферсон та Е.Таафе). На думку Е. Ульмана (1957р.), територіальна організація транспорту залежить від трьох факторів – регіональної комплементарності, транспортабельності продукції та альтернативних можливостей регіону. Регіональна комплементарність – це результат неспівпадання розміщення ресурсів з місцями їхнього споживання. Транспортабельність продукції залежить від транспортних витрат і умов її зберігання. Альтернативні транспортні можливості – це варіанти взаємної зміни ресурсів та їхнього транзиту[1].

Подальший розвиток транспортної географії відбувався під кутом зору економічної ефективності як у вітчизняній науці, так і за кордоном. Технічна революція в засобах комунікацій поставила якісно нові вимоги до транспортної географії. Вже не достатнім був простий опис та аналіз шляхів сполучень, постала необхідність кількісного економіко-географічного обрахунку, аналізу та прогнозу. Такий підхід давав можливість при наперед визначених капіталовкладеннях створити дорожню мережу, яка максимально задовольняла б потреби всієї країни та використовувала найменш цінні землі. Теорію та практику математичних розрахунків будівництва мережі шляхів сполучення

започаткували американські вчені В.Гаррісон, Б.Беррі, Д.Мобл, Д.Ніст'юен. Слідом за працями В.Гаррісона з'явилися і інші дослідження, в яких все в більшій мірі використовувались математичні методи, особливо метод графів. В той час була розроблена концепція аналогії між транспортними та річковими системами, її ідея була започаткована Б.Беррі та М.Вольденбергом в 1967р. та в подальшому розширена в 1969 р. у ґрунтовну теорію англійськими географами П.Хаггетом та Р.Чорлі [9].

Як самостійна галузь економічної географії вітчизняна транспортна географія виділилась в 20 сторіччі, її підґрунття було закладене в наукових працях М. Баранського, С. Бернштейн-Когана, М. Колосовського, Т. Хачатурова, які згодом були розвинені І.Нікольським, М.Галицьким, С.Даніловим, Г.Агранатом. І лише з 1970-х років минулого сторіччя вітчизняна географія транспорту повернулася до ґрунтового розгляду теоретичних проблем розвитку транспортних комунікацій і мереж. Зокрема, А. Тархов на основі аналізу та узагальнення результатів переважної більшості вітчизняних та зарубіжних транспортно-географічних досліджень дійшов висновку про існування наступних слідуючі напрямів таких досліджень направлення:

- 1) аналіз транспортної забезпеченості території (щільність транспортної мережі);
- 2) аналіз чинників факторів, що впливають на конфігурацію мережі ;
- 3) теорія трасування;
- 4) теорія маршрутів і пошуку шляхів колій в мережі ;
- 5) вивчення полімагістралей;
- 6) пошук оптимальної геометрії мережі;
- 7) типізація конфігурацій;
- 8) побудова шикуння нормативних моделей транспортних мереж сітей;

- 9) раціональне планування міських транспортних маршрутів (шляхів) колій;
- 10) застосування вживання теорії графів для аналізу топологічної структури транспортних мереж сітей;
- 11) застосування вживання моделей теорії графів для вивчення зростання зросту транспортних мереж сітей;
- 12) моделі зростання зросту і територіальної експансії мереж сітей;
- 13) пошук закономірностей розвитку мереж сітей;
- 14) аналіз просторової взаємодії мереж різних видів транспорту[12].

Такі напрями досліджень А.Тархов в залежності від методологічних підходів об'єднав в три великі групи: ідіографічні, нормативні та номотетичні. Розвиток транспортної географії в Україні до певної міри характеризується зазначеними вище тенденціями та поряд з цим має деякі специфічні особливості. Найціннішими і найближчими до сьогоденних днів вважається дослідження українського географа Степана Рудницького [2]. В «Короткій географії України» він дав характеристику шляхів станом на 1914 рік/

Відомими українськими географами та економістами сучасного періоду, які досліджували теоретичні та прикладні проблеми розміщення і територіальної організації транспорту є К.Ф.Коценко, Ю.Є.Пашенко, М.Д.Пістун, І.Г.Смирнов, О.Г. Топчієв, Л.Г.Чернюк, В.І. Щелкунов [16].

В результаті такої еволюції транспортно-географічних досліджень сформувалось загальновизнані наукові уявлення про їх зміст та особливості і, власне, про сутність та структуру географії транспорту як наукової дисципліни. Географія транспорту відображає важливі особливості транспорту як галузі господарської діяльності:

а) особливу форму використання елементів природного середовища як природних шляхів сполучення або як основи для штучних шляхів сполучення;

б) переважно лінійний характер розміщення транспорту, що якісно відрізняється від переважаючих типів розміщення промисловості (точкового) та сільського господарства (ареального);

в) універсальність техніко-економічних зв'язків з іншими галузями господарства;

г) роль транспорту як однієї з матеріальних підвалин географічного поділу праці;

д) специфічний поділ його на галузі (суходільний, водний, повітряний транспорт) на відміну від галузевого поділу, який властивий для промисловості та сільського господарства;

е) відмінності між видами транспорту, що пов'язані з використанням різних природних та штучних шляхів сполучення тощо [4].

Географія окремих видів транспорту опрацьовує проблеми суходільного (залізничного, автомобільного), водного (річкового, озерного, морського), повітряного транспорту.

Регіональна географія транспорту вивчає транспортні системи регіонів, країн та континентів; окремі напрями шляхів сполучення (магістралей) та зони їх тяжіння; приміські мережі та сфер впливу великих міст; вузли і порти тощо[23].

1.2. Транспортний комплекс в структурі суспільно-географічної системи

Транспорт як органічна складова суспільно-географічної системи (найбільш загальним об'єктом суспільної географії) відіграє специфічну роль в її утворенні та функціонуванні. Під суспільно-географічною системою слід розуміти закономірний взаємозв'язок різноякісних видів та об'єктів людської діяльності в умовах цілісної території, що функціонально зорієнтована на забезпечення потреб конкретної регіональної спільноти людей. В найбільш узагальненому погляді суспільно-географічна система являє собою взаємозв'язану сукупність різноякісних за своїми властивостями та генезою елементів (природних, демографічних, господарських), їх властивостей, зв'язків та відношень, яка в результаті тісних взаємозв'язків утворює нову якість, що виявляється у відносній просторовій та структурній стійкості, територіальній та функціональній цілісності, особливому прояві закономірностей розвитку даної цілісності. Основними компонентами суспільно-географічної системи, які утворюють її структуру, є наступні підсистеми: природно-ресурсна, матеріально-виробнича, соціально-екологічна, демографічна, організаційно-управлінська та підсистема послуг[46].

Природно-ресурсна підсистема відіграє специфічну та надзвичайно важливу роль природно-територіальної основи ТС. Вона являє собою взаємозв'язану територіальну сукупність природних компонентів (надра, рельєф, ґрунти, атмосферне повітря, поверхневі та підземні води, біота), що є ресурсами для різноманітних видів господарської та соціальної діяльності людини.

Підсистема матеріального виробництва є взаємозв'язаною сукупністю виробничих об'єктів, головними функціями яких є створення продукції, товарів (переважно на основі використання речовини та властивостей природно-ресурсної підсистеми), які в подальшому спрямовуються в соціальну або безпосередньо в демогеографічну підсистеми. В традиційному розумінні вона складається з галузей

промисловості, сільського господарства, транспорту та зв'язку, будівництва. Відзначаючись досить чіткою структурою, відносно високим ступенем впорядкованості, підсистема матеріального виробництва створює відповідний організуючий та стабілізуючий вплив на функціонування більшості підсистем та ТС в цілому [3].

Підсистема послуг – це сукупність виробничих об'єктів та видів діяльності, що пов'язані з безпосереднім задоволенням потреб людини та створенням сприятливих умов її життєдіяльності. До її складу входять галузі сфери послуг (торгівля, побутове обслуговування людей, освіта та наукові установи, зв'язок та засоби інформації, охорона здоров'я, культура, житлово-комунальне господарство, фізична культура і спорт, фінансово-кредитні установи, адміністративні органи). Ця підсистема відіграє роль своєрідної зв'язуючої ланки між базовими підсистемами (природно-ресурсна та матеріально-виробнича) з одного боку та демографічною підсистемою, з іншого. Значення її полягає, насамперед, в тому, що вона виконує безпосередньо переважну більшість соціальних функцій ТС. В територіальній структурі сфери послуг досить чітко виділяються взаємно підпорядковані різнорівневі територіальні системи обслуговування населення, а саме: первинні-господарські-місцеві-низові-локальні-регіональні [26].

Суспільно-екологічна підсистема являє собою взаємопов'язану сукупність елементів природного середовища певної території, що безпосередньо впливають (за рахунок своїх властивостей, специфічних ресурсів, певного діапазону параметрів) на умови життєдіяльності людини з одного боку, та сприймають (амортизують, нейтралізують, переробляють, утилізують) матеріальні, енергетичні, конструктивні (переважно побічні) результати діяльності решти підсистем. Найважливішими її функціями, що мають чітко виражену соціальну спрямованість, є рекреаційна, екологічна, захисна.

Демогеографічна підсистема – це взаємозв'язані територіальні спільності людей в межах відповідної території. За своєю роллю вона є головною ТС, її інтересам і потребам підпорядкована діяльність всієї решти підсистем. В її компонентній структурі функціонально виділяються групи людей допрацевдатного, працевдатного та післяпрацевдатного віку. Певний вплив на характер її функціонування створює і статева структура населення[18].

Складові частини територіальної системи в свою чергу мають специфічну внутрішню структуру, тобто, складаються з компонентів нижчого рангу, які також мають системний характер. Так, господарсько-територіальна підсистема складається з підсистем нижчого рангу промислових, аграрних, транспортних, будівельних тощо). Транспортна система, як підсистема господарської системи, в свою чергу складається з підсистем ще нижчого рангу (залізничного, автомобільного, річкового транспорту тощо). Складність механізму функціонування суспільно-географічної системи полягає в тому, що кожний її елемент має множину зв'язків різного характеру та інтенсивності як з елементами «своєї» системи, так і з елементами її середовища [48].

Суспільно-географічна система –це цілісний організм, для якого притаманні якісно складніші процеси, ніж для її складових частин. Важливою ознакою цілісності є відносна стійкість, яка виявляється в більшій інтенсивності та тісноті взаємозв'язків елементів в середині системи в порівнянні зі зв'язками цих елементів із зовнішнім середовищем. Ці обставини об'єктивно створюють передумови для певного рівня відмежованості від зовнішнього середовища, що також характеризує цілісність системи.

Міграційні зв'язки виявляються у вигляді просторово-територіальних переміщень людей: постійні міграції (зі зміною постійного місця проживання) та маятникові міграції (до місця роботи, з

культурно-побутовою метою). Ці зв'язки відображають соціальний бік формування суспільно-географічної системи [49].

Інформаційні зв'язки - особливий вид зв'язків, в основі яких знаходиться обмін інформацією (відомості, повідомлення, знання) між елементами системи взагалі та між суб'єктом і об'єктом управління, зокрема. Важливу роль у формуванні суспільно-географічної системи відіграють опосередковані зв'язки, прикладом яких можуть бути використання спільних обслуговуючих виробництв (транспортних мереж, засобів) господарськими елементами, що належать до різних галузей, використання спільних виробничо-будівельних ділянок підприємствами, тощо.

Загалом можна зробити висновок про те, що саме завдяки транспорту, який забезпечує системоутворюючі зв'язки (матеріально-речовинні, міграційні, енергетичні) стає можливим існування суспільно-географічних систем. В такому контексті ми розглядаємо транспортно-географічний процес як один з головних системоутворюючих чинників суспільно-географічної системи. Від ефективності та раціональної організації транспорту взагалі та транспортних систем зокрема великою мірою залежить ефективність суспільно-географічних систем, а в кінцевому підсумку – якість життя людей.

Таким чином, транспортна система, як підсистема національної (державної) суспільно-географічної системи, є сукупністю шляхів сполучення, перевізних засобів, технічних пристроїв і механізмів, засобів управління та зв'язку, обладнань для усіх видів і типів транспорту, які об'єднані між собою системою технічних, інформаційних, технологічних, правових та економічних відносин, що на достатньому рівні забезпечують задоволення потреб господарства у перевезеннях вантажів і пасажирів [50].

Транспорт бере участь у виробництві продукції та двічі впливає на її собівартість, а значить на ефективність всіх ланок виробничого

процесу. По-перше, коли створенні продукції, транспорт переміщує у просторі сировину, обладнання і устаткування та енергоресурси і суттєво формує на початкову собівартість. По-друге, транспорт, фактично, завершує процес та всі стадії власне матеріального виробництва і переміщує готову продукцію до установа та закладів сфери споживання. Отже, транспорт постійно виступає в якості складової та незамінної частини продуктивних сил, що об'єднує всі галузі господарства і регіони країни в єдину систему.

Специфічні особливості транспорту. Як галузь виробничої інфраструктури, сучасний транспорт має багато особливостей та специфічних рис, які необхідно враховувати в процесі його дослідження. Специфічні особливості транспорту достатньо широко висвітлені в літературі, в узагальненому вигляді їх можна уявити наступним чином [54].

По-перше, транспорт як складова матеріального виробництва самостійно не продукує нових матеріальних продуктів і товарів, але бере участь у процесі виробництва. По-друге, транспорт вирізняється територіальною динамічністю своїх засобів. По-третє, в процесі виробництва транспортна продукція (на відміну від промислової) економічно відособлена від предметів праці (вантажів і пасажирів, що переміщуються). Адже, здійснюючи необхідні переміщення енергії, сировини та готової продукції, транспорт постійно збільшує їх загальну споживчу вартість і суспільну користь. Такий комплекс особливостей характерний для транспортної системи загалом, але кожний окремий вид транспорту має свої відмінності.

Суспільні функції транспорту. Транспорт, здійснюючи перевезення між підприємствами, районами та країнами, активно впливає на масштаби виробництва, його структуру і рівень розвитку. Від транспорту залежить не тільки стабільна діяльність підприємств у сфері виробництва, але і обороноздатність країни, задоволення потреб людей у

спілкуванні, відпочинку, лікуванні, обміні культурними цінностями, тобто процеси в сфері нематеріальній [28].

Перш за все, транспорт виконує виробничо-економічну функцію як органічна складова частина будь-якого виробництва, матеріальна база для перерозподілу праці та її результатів, спеціалізації та кооперування підприємств, обміну та торгівлі. Образно кажучи, транспорт – це кровоносна система держави.

Соціальна функція транспорту полягає, насамперед, у полегшенні фізичної праці, яка витрачається на виробництві (під час переміщення вантажів) та в побуті. Транспорт сприяє збереженню здоров'я, надаючи масам людей можливість широко використовувати оздоровчі центри, природні зони, бази відпочинку та спорту. Поряд із забезпеченням умов стійкого і динамічного економічного та соціального розвитку, транспорту належить винятково відповідальна роль у забезпеченні обороноздатності країни. Він виконує велику роботу по перекиданню військ, озброєнню, забезпеченню вантажами та продовольством, евакуації людей і матеріально-технічних ресурсів. Сучасні транспортні засоби стали органічною частиною багатьох видів військового обладнання [30].

1.3. Фактори та особливості географічного розміщення транспорту.

Формування та розвиток транспорту взагалі та такої специфічної форми його організації як територіальні транспортні системи являє собою складний, багатогранний і суперечливий процес, який відбувається під суттєвим і всезагальним впливом об'єктивних закономірностей і сильно залежить від соціально-економічних, історичних та природних факторів, а також багатьох суб'єктивних

обставин. Оцінка факторів розглядається як одна з наріжних операцій при обґрунтуванні раціональної територіальної організації транспортної діяльності[34].

Ефективність та практична значимість дослідження територіальної транспортної системи у великою мірою визначається об'єктивністю та достовірністю оцінки факторів, що впливають на її зміст, структуру та особливості вияву функцій. Під факторами системоутворення доцільно розуміти сукупність об'єктивних умов, ресурсів, обставин, що істотно впливають на склад, структуру, спосіб функціонування та зумовлюють локалізацію конкретної системи. На формування і розвиток транспортної системи впливає велика варіативність факторів, які відрізняються між собою за силою, вектором та характером дій. Специфіка їх сукупного впливу полягає в тому що, просторово та функціонально оверлейність (перекриваючи один одного), вони перманентно можуть підсилювати або нівелювати специфічні властивості (функції) системи, направленість та інтенсивність процесів диференціації, інтеграції і симпліфікації її елементів. На основі подібних загально визнаних позицій системного аналізу всю сукупність чинників поділяють змістовно на внутрішні (ендогенні) та зовнішні (екзогенні), за походженням на штучні та генетичні [34].

Зовнішні фактори (чинники) – це умови та впливи зовнішнього (позасистемного) елемента чи процесу середовища, що, сприяючи формуванню та стійкому функціонуванню системи, одночасно є далекими для її елементів (не входять до її елементів). Такими чинниками є: суспільно-географічне положення, позасистемі господарські, суспільно-політичні та геоекономічні планетарні умови; також фактори суб'єктивного характеру: характеристики територіального устрою, регіональна політика держави і т.п.

До внутрішніх системоутворюючих чинників відносяться процеси, фактори, явища, що породжуються властивостями (внутрішніми

елементами системи) окремих складових регіональної системи або є емерджентним результатом їх взаємодії. Такими чинниками є спільність змістовних властивостей елементів, наявність внутрісистемних зв'язків здатність їх до взаємодії, чинники стабілізації та штучні системоутворюючі фактори [33].

Дещо відмінним від вищевикладеного є традиційний підхід групування факторів, який базується на ознаках не стільки їх впливу на конкретну систему, скільки – на їх змістовній природі. Тому такий підхід акцентує увагу на зовнішньому впливові чинників. Він принципово не суперечить вище викладеному підходові до групування факторів за характером відношення до системи. За традиційним підходом всю сукупність факторів поділяють на такі групи:

- загальноекономічні фактори (рівень розвитку продуктивних сил, система виробничих відносин, рівень соціально-економічного розвитку);
- суспільно-політичні фактори (система суспільних відносин, державний устрій, політична структура суспільства);
- науково-технічні фактори (рівень наукових досліджень та ступінь їх впровадження у виробництво, застосування високопродуктивних засобів виробництва та прогресивних технологій);
- природно-географічні фактори (наявність ресурсів, сировини, їх розташування, геоекологічні умови);
- суспільно-географічні фактори (рівень забезпечення інтегральним потенціалом розвитку території, комплексність та пропорційність розвитку господарства, ефективність територіальної організації суспільства, транспортна забезпеченість, суспільно-географічне положення);
- демографічні фактори (чисельність, структура та особливості розселення населення; обсяг та структура споживчого попиту);

– національно-історичні фактори (особливості територіального вияву національних, етнічних, релігійних, культурних традицій та звичаїв, що суттєво впливають на обсяги та структуру попиту на транспортні послуги) [32].

Одним з найважливіших факторів є загальноекономічні умови: рівень територіальної концентрації основних виробничих фондів; рівень розвитку та ефективність спеціалізації, концентрації та комбінування виробництва; рівень розвитку виробничої та соціальної інфраструктури; регіональний рівень зайнятості населення; динаміка та структура капіталовкладень, характер та структура зовнішньоекономічних зв'язків.

Важливий вплив на функціонування транспортних систем створюють макроекономічні фактори, які тісно переплітаються з політичними факторами. Макроекономічні умови повинні бути сприятливими для розвитку транспортних систем всіх рівнів, в такому випадку їх позитивний вплив зовні малопомітний. В певні періоди суспільного розвитку (економічні, політичні кризи) їх вплив набуває відчутного деструктивного характеру. В таких умовах спостерігається зниження інтенсивності внутрісистемних зв'язків, скорочення та ослаблення вияву функцій, істотне зниження ефективності функціонування майже всіх елементів транспортної системи [43].

Специфічним впливом відрізняється така група факторів як адміністративно-територіальний устрій держави, законодавче закріплення функцій та повноважень державних органів регіонального управління, принципи та цілеспрямованість державної регіональної політики, фінансове забезпечення такої політики. Специфіка впливу географічного положення виявляється, по-перше, в тім, що в ньому певним чином акумулюється вплив більшості зовнішніх по відношенню до конкретної транспортної системи (як об'єкта дослідження) факторів і, таким чином, воно може виконувати «індикаторну» функцію в оцінці передумов зовнішнього середовища системи. По-друге, через призму

географічного положення опосередковується дія внутрішніх системоутворюючих факторів також функції багатьох компонентів системи. По-третє, географічне положення значною мірою визначає рівень цілісності та масштаби (розмірність) транспортних систем. Воно є однією з першопричин зародження та розвитку цих систем [39].

Економіко-географічне положення, зокрема, істотно впливає на конфігурацію транзитних магістралей, трубопроводів, виникнення та функціонування транспортних вузлів змішаного типу. Характер рельєфу рівнин сприяє майже безперешкодному розміщенню більшості шляхів сполучення. Вихід до примор'я, узбережжя морів, наявність зручних глибоких гаваней на їх узбережжі надає «дозвіл» на будівництво морських портів та широкий розвиток морського транспорту. Наявність судноплавних річок обумовила розвиток річкового транспорту. На характер розміщення транспорту, структуру та організацію транспортних систем істотно впливають техніко - економічні особливості окремих його видів [45].

Залізничний транспорт характеризується наявністю загальних специфічних властивостей, що впливають із задач і функцій його розвитку як цілісної і єдиної господарської підсистеми. Це, насамперед, висока фондомісткість і капіталомісткість об'єктів, значні по часу строки їх створення і функціонування; наявність значної частини ефекту поза галуззю; просторова регіональна невзаємозамінність об'єктів транспорту - необхідність його повсюдного розвитку; поки що перевага просторово-сіткових лінійних систем при зростанні ролі точкових елементів; інертність функціонування, що пов'язано з дискретністю розвитку залізничного транспорту; неповна відповідність територіальної концентрації об'єктів транспорту зосередженню виробництва і населення (наявність часового лагу); поетапна дія на територію обслуговування в силу активізації імпульсів створення примагістральної зони. Враховуючи ці ознаки, випереджаючий розвиток залізничного

транспорту, в порівнянні з основним виробництвом, забезпечує одержання економічного ефекту. Залізничний транспорт, як потужний фактор розміщення продуктивних сил, інтегрує господарський простір, виступає базисом організації територіальної структури господарства.

Недоліками залізничного транспорту є невелика кількість суб'єктів перевізного процесу, необхідність великих капіталовкладень у створення та належне утримання матеріально-технічної бази, досить висока енергоємність перевезень, додаткові затрати часу та коштів на «довезення» вантажу до кінцевого споживача, недостатня оперативність роботи сортувальних підрозділів, тривалі простої залізничних вагонів [29].

Розвиток морського транспорту обумовлюється наявністю природного глибоководного шляху. Основними перевагами його є відсутність обмежень у вантажопідйомності транспортного флоту; низька капіталомісткість перевезень та їх енергоємність; високий ступінь безпеки вантажів, особливо, при контейнерних перевезеннях; достатньо висока середня тривалість навігації – в сучасних умовах більшості морів близько 330 діб. Середня швидкість доставки вантажів морським транспортом не нижча, ніж на залізницях (350-550 км/добу), а середня собівартість перевезень – істотно менша. Вона суттєво залежить від виду плавання, вантажу і дальності перевезень.

Недоліками морського транспорту є відносно невисока швидкість доставки вантажів; залежність від географічного розташування, навігаційних та погодних умов; недостатня безпека вантажів, вразливих до вологи; необхідність створення складної портової інфраструктури; дуже велика тривалість навантажувально-розвантажувальних робіт (як в абсолютних годинах, так і у відносному вимірі); жорсткі вимоги до пакування; незначна частота рейсів.

Внутрішній водний (річковий) транспорт має такі ж переваги, як і морський, але з суттєвими обмеженнями, а саме: сезонність більшості

видів роботи, необхідність постійного підтримання гарантованих глибин, залежність від морфології річища судноплавного ходу, слабка просторова доступність, потреба у спеціалізованому обладнанні для здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт, необхідність «доведення» вантажу до кінцевого споживача. Середня тривалість навігації на річках України становить близько 200 діб. Швидкість доставки вантажів річковим транспортом у багатьох басейнах не нижча за залізничну (280-300 км/добу), а собівартість перевезень у середньому близька до залізничного транспорту і має тенденцію до підвищення [29].

Автомобільний транспорт характеризується високою маневреністю, можливістю прямого і досить швидкого постачання вантажів (350-600км/добу). Але, пересічна собівартість перевезень вантажів автотранспортом у 10-15 разів вища залізничної. При перевезенні вантажів у автопоїздах по якісних дорогах вона знижується в 2-3 рази. Автомобіль незамінний при внутрішньоміських та приміських перевезеннях, а також як технологічний внутрішній вид транспорту на діючих підприємствах промисловості й сільського господарства.

До недоліків автотранспорту належать його відносно невисока продуктивність, залежність від погодних умов, висока собівартість та недостатня регулярність перевезень на великі відстані, великі еколого-економічні витрати (забруднення природного середовища, шум, вібрації, пошкодження шляхів та затори на дорогах), невисока одинична вантажопідйомність, необхідність термінового розвантаження[29].

Перевагами повітряного транспорту є: наявність природного середовища, яке виконує функцію транспортного коридору, висока швидкість доставки вантажів і пасажирів у найвіддаленіші точки суходолу та світового океану. Середня швидкість авіаційних перевезень цим видом транспорту складає близько 800-900 км/год. Завдяки авіатранспорту створюються можливості для доставки вантажів до

віддалених та важкодоступних районів, досягається високий ступінь безпеки вантажів, забезпечується доставка вантажів «точно в термін».

До недоліків повітряного транспорту відносяться: висока енергоємність, залежність від погодних та кліматичних умов, обмеженість габаритних розмірів та максимальної маси вантажів, недостатня географічна доступність, значні еколого-економічні збитки, висока вартість зберігання вантажів в аеропортах. Собівартість перевезень пасажирів та, особливо, вантажів на цьому транспорті дуже висока (авіаційні вантажоперевезення в 60-70 разів дорожчі, ніж на залізничному транспорті). У вантажних перевезеннях літаки використовуються переважно для доставки на далекі відстані овочів, фруктів та інших продуктів, що швидко псуються, а також пошти, цінних і дефіцитних вантажів (коштовності, запасні частини та ін.) [29].

Особливостями трубопровідного транспорту є: відсутність рухомого складу, а отже і порожніх пробігів, постійний режим роботи незалежно від стану погоди і кліматичних умов, простота експлуатації та режиму управління перевезеннями, в яких власне транспортування і навантажувально-розвантажувальні операції становлять єдиний процес.

Трубопроводи є вузькоспеціалізованим (не універсальним) відносно новим видом транспорту, що також сприятливо впливає на економічних показниках його роботи. Собівартість нафти в процесі перекачування і нафтопродуктів по трубопроводах у 2-3 рази нижча порівняно із залізничними перевезеннями.

Вважається, що трубопровідний транспорт найбільш доцільно використовувати при транспортуванні масових вантажів з місця видобування чи виробництва до місця розподілу (розподілу в зонах споживання) при потужності обсягів перекачування від сотень тисяч до мільйонів тонн (млрд. кубічних метрів) на рік.

Серед недоліків трубопровідного транспорту слід назвати великі початкові капіталовкладення в будівництво трубопроводів, руйнування

ландшафтів в процесі будівництва, обмеженість асортименту вантажів, придатних до транспортування трубопроводом[29].

РОЗДІЛ 2. ФОРМУВАННЯ ТА СТРУКТУРА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Головними транзитними сучасними транспортними магістралями, що проходять територією Херсонської області є: магістральні залізниці Снігурівка – Каховка – Нововесела, Херсон – Снігурівка – Апостолове; автошляхи міжнародного значення, а саме: М-14 (Одеса – Мелітополь – Новоазовськ), М-17 (Херсон – Джанкой – Феодосія – Керч) та М-18 (Харків – Сімферополь Ялта) та регіонального: Р-47 (Херсон – Каховка – Генічеськ), Р-57 (Олешки– Гола Пристань – Скадовськ).

Вигідне географічне положення Херсонської області та розміщення на її території транспортних коридорів в цілому позитивно впливають на економічний розвиток не тільки області, а й прилеглих територій. На території області сформовано досить розвинену інфраструктуру автомобільних доріг, за допомогою якої налагоджено сучасне автобусне сполучення майже з усіма населеними пунктами області і можливе переміщення туристичних груп та самостійних туристів до будь-яких рекреаційних зон, місць відпочинку та пам'ятних визначних місць області [19].

У транспортній галузі на сьогодні функціонує понад 95 підприємств, установ та організацій, які зареєстровані. а саме: 2 річкових порти, 2 державних морських торговельних порти, що є акціонерними товариствами, 2 авіапідприємства, 1 державне підприємство залізничного транспорту, 81 різних суб'єктів господарювання, які здійснюють перевезення автомобільним транспортом пасажирів і вантажів. Чисельність працюючих у транспортному комплексі становить понад 17 тис. осіб. Інфраструктура транспорту Херсонської області включає залізничний, автомобільний, водний та повітряний транспорт. Територією області проходять 2 транспортні коридори: Євро – Азіатський (Херсон – Сімферополь) – 226

км і Чорноморського ЄС (Одеса – Мелітополь – Новоазовськ) – 114 км. Мережа автомобільних доріг загального користування Херсонської області становить більше 5000км, з них: загальнодержавного значення – 1467,4 км, місцевого та регіонального значення – 3534,6 км. Загальна протяжність автомобільних доріг, яка є комунальною власністю в межах населених пунктах області становить 7577,0 км, у тому числі понад 5557,0 км – з твердим покриттям. [13].

Забезпеченість автомобільними дорогами на 1000 кв.км території (щільність) становить 174 км (невелика) при середньому показнику в Україні 280 км. Душові показники, або протяжність доріг в області на 1000 осіб перевищує 4,4 км при середньому показнику по країні 3,6 км (за рахунок густонаселених областей). При цьому технічний стан доріг не повною мірою відповідає нагальним потребам Херсонської області як транзитної, більшість доріг потребують ремонту покриття проїзної частини. Частка доріг I та II технічної категорії становить лише 0,96% (по Україні 8,8%), з них лише 48,1 км дороги I категорії. Інфраструктура автомобільних доріг області дозволяє здійснити автобусне сполучення практично з усіма населеними пунктами області та доставку туристичних груп та самостійних відпочиваючих до будь-яких зон відпочинку та пам'ятних місць [20].

У транспортній галузі на сьогодні функціонує близько 90 підприємств, установ та організацій, а саме: 2 річкових порти та 2 державних морських торговельних порти, що є акціонерними товариствами, 1 державне підприємство залізничного транспорту, 2 авіапідприємства, 81 інший суб'єкт господарювання, які здійснюють перевезення автомобільним транспортом пасажирів і вантажів. Чисельність працюючих у транспортному комплексі становить понад 17 тис. осіб [55].

Водний транспорт. ДП «Херсонський морський торговельний порт» виникло на правому березі р.Дніпро, на відстані вглиб континенту 26 км від входу в Дніпро-Бузький лиман. З Чорним морем порт технічно пов'язаний підхідний канал загальною довжиною 68 км, який проходить по річищу Дніпро (28 км) і в самому Дніпро-Бузькому лимані (40 км). Порт відкритий для заходу більшості судів цілий рік, в льодовий зимовий час проведення суден здійснюється за допомогою криголамів. Порт здійснює можливість приймати судна довжиною до 200 метрів з осіданням до 7,6 метрів. В наявності на сьогодні 10 причалів, оснащених сучасними порталними кранами вантажопідйомністю від 5 до 20 тонн, діють причали елеватора та портофлоту. Загальна довжина причального фронту становить 1500 м. Порт, в цілому, спеціалізується на перевантаженні мінеральних та інших видів добрив навалом та в тарі, із зберіганням їх в критих складах, плавучих ємностях та на відкритих майданчиках і [31].

Загальні виробничі потужності порту дозволяють обробляти до 4,5 млн тонн вантажів на рік. Враховуючи зручне розташування зазначеного підприємства та необхідність розбудови його як пріоритетного логістичного центру регіону для залучення додаткових транспортних потоків, потрібно здійснювати технічне переобладнання та розширення інфраструктури порту у відповідності із світовими тенденціями розвитку перевезень водним транспортом. Обмеженість площ, які займає ДП «Херсонський морський торговельний порт» в межах м.Херсона, не дозволяє виконати модернізацію виробництва та розмістити нові сучасні термінали з переробки вантажів тому необхідно виконати будівництво залізничної колії спільно з автомобільною дорогою протяжністю 24 км від ст.Цюрупинськ до затонів № 1, 2 порту на лівому березі р.Дніпро. Як альтернатива можна розглянути проект будівництва мосту, який з'єднає затони № 1, 2 на лівобережжі з

основними виробничими потужностями порту на правому березі [57]. На сьогодні керівництвом ДП «Херсонський морський торговельний порт» спільно з Херсонською філією Державної адміністрації морських портів Херсонського морського торговельного порту здійснюється пошук інвесторів для реалізації проектів розвитку порту згідно з заходами Генеральної схеми розвитку.

ДП «Скадовський морський торговельний порт» розташований на узбережжі Джарилгацької затоки Чорного моря в межах міста Скадовськ. В наявності 5 різних причалів, які мають загальну довжину 797 м, в експлуатаційному стані знаходяться 3 причала. В порту є 5 застарілих підйомних кранів вантажопідйомністю від 5 до 21 тонн. Портовий флот складається із 6 суден. Для відновлення роботи порту, на теперішній час, саме для відновлення роботи паромного рейсу «Скадовськ – Зонгулдак» провести днопоглиблювальні роботи в акваторії ДП «Скадовський морський торговельний порт» та морського підхідного каналу. у [31].

До складу порту також входить непрацюючий портопункт Хорли, розташований в Каркінітській затоці Чорного моря. Територія портопункту Хорли становить 27,2 га, з яких на теперішній час експлуатується лише 7,5 га. Вся акваторія порту складає 2398 га. Раніше, основним напрямком морегосподарської діяльності портопункту був видобуток, зберігання та відвантаження піску. Каланчацьке родовище піску знаходиться в умовних межах акваторії Каркініцької та Джарилгацької затоки Чорного моря. Загальна довжина родовища складає 8,7 км, площа родовища – 3,4 кв. км. Глибина моря в районі видобування піску досягає 5-7 метрів. Портопункт має три причали довжиною: № 1 - 83 м, № 2 - 102 м, № 3 - 110 м. На теперішній час можлива експлуатація причалу № 3 та часткова – причалу № 2 (на довжині 55 м). Зовнішній рейд портопункту має глибини 7,4-10,4 м з якірним місцем з твердим

грунтом, відкритим західним та південнозахідним вітрам. Внутрішній рейд портопункту має глибини від 5,4 до 8,0 м, якірне місце захищене від хвиль оточуючим мілководдям [31].

У 1995 році у зв'язку із зниженням попиту на пісок портопункт припинив діяльність. З 2013 року розпочато видобування піску у родовищі на Каркінітській затоці. Але на теперішній час видобування та перевантаження піску через зазначений портопункт не здійснюється - портопункт законсервовано.

ДП „Херсонський річковий порт” ПАТ «АС «Укррічфлот» . На сьогодні домінуюча роль у суднохідстві по р.Дніпро приходить до суднохідній компанії «Укррічфлот». Порт компанії має 7 вантажних причалів довжиною 887 п/м, площею 24800 кв. м складських майданчиків та 10 порталних та 4 плавучих кранів, 1300 кв. м закритих складських приміщень. З Херсонським водним морським каналом порт з'єднується підхідним штучним каналом довжиною 700 м і глибиною 8,25 м. Вантажний район порту займає територію близько 150000 квадратних метрів. До складу служби пасажирських перевезень порту входить річморвокзал площею 5600 кв. м, який розрахований на 300 пасажирів і включає готельно - ресторанний комплекс "Меридіан", а також 11 пасажирських причалів - 410 місць. Транспортний флот включає самохідні пасажирські та вантажні судна та судна змішаного типу «річка-море» для плавання в басейні Чорного моря, несамохідний та буксирний флот який має значну амортизацію та потребує заміни (середній нормативний термін служби річкових суден становить більше 35 років) [31]. В порту здійснюються вантажно-розвантажувальні роботи з імпортоекспортними вантажами, що надходять з країн Дунайського басейну, Середньоземноморського-Чорноморського регіону, а також р. Дніпро. Основу частку вантажів, що перероблюються становлять добрива, мінерально-будівельні вантажі, металобрухт, вугілля, ліс. Технічні можливості нашого порту дозволяють перевантажувати до 1,5

млн. тонн вантажів на рік. Необхідно розвивати річкове судноплавство, перерозподілити вантажні перевезення між автомобільним і річковим транспортом із збільшенням перевезень річковим транспортом - як найбільш дешевшим та економічним видом транспорту [31].

Залізничний транспорт. Херсонська дирекція залізничних перевезень має протяжність колій більше 900 км, забезпечує потреби в перевезеннях трьох областей України: Херсонської, Миколаївської та частково Автономної Республіки Крим. На цій території розташовано 38 міст, 76 районів, 82 селища міського типу. Дирекція має 8 експлуатаційних дільниць. В складі підприємства 4 самостійні підрозділи: станція Херсон, станція Миколаїв-вантажний, станція Миколаїв, Херсонська дистанція вантажно-розвантажувальних робіт, а також лінійні станції та власне господарство. На станції Херсон утворено вагонне депо. Через пасажирські залізничні вокзали Херсон та Миколаїв щорічно здійснюються пасажирські перевезення близько 3,0 млн. пасажирів, з яких у прямому (дальньому) сполученні - близько 1,2 млн. пасажирів, у місцевому сполученні - більше 300 тис. пасажирів та більше 1,5 млн. пасажирів у приміському сполученні. Зусиллями обласної державної адміністрації запроваджено додаткові приміські поїзди сполученням Запоріжжя – Сиваш, Мелітополь – Сиваш, а також Запоріжжя – Генічеськ, що дозволило покращити умови перевезення відпочиваючих до узбережжя Азовського моря [31].

Авіаційний транспорт.

Міжнародний аеропорт «Херсон» знаходиться на площі 297,3 га, має штучну злітно-посадкову смугу високою довжиною 2500 м, шириною 42 м (достатньою для прийому більшості лайнерів), магістральні та допоміжні рульовні доріжки, реконструйований комплекс радіотехнічних споруд (радіонавігаційних), сучасних засобів забезпечення польотів, що дозволяє приймати повітряні судна типу:

Airbus-319/320/321, Boeing-737, Bombardie, Як-42, Ан-24/26/12/140/74, а також вертольоти всіх типів. Аеровокзальний комплекс включає: пасажирський термінал (прилітвиліт), розрахований на обслуговування 100 пасажирів на годину, бізнес-зал та загальній пасажирський термінал. Згідно з постановою Кабінету Міністрів України № 668 від 22.08.2007 року в аеропорту «Херсон» було відкрито офіційний пункт пропуску через державний кордон України для міжнародного повітряного сполучення. Часова пропускна здатність пункту пропуску – одномоментне оформлення пасажирського повітряного судна на майже 100 пасажирів та вантажного повітряного судна до 40 тонн вантажу [31].

Розпочинаючи з 2013 року за рахунок коштів обласного бюджету в аеропорту «Херсон» було виконано роботи з реконструкції застарілого аеровокзального комплексу, необхідних технічних приміщень, злітно-посадкової смуги (новий ремонт у 2021 році) та інші. Отримано акт на постійне землекористування, свідоцтво про державну реєстрацію аеропорту «Херсон», який занесено до Державного реєстру діючих цивільних аеропортів України, затверджено Інструкцію з виконання регулярних польотів. Проведено сертифікацію аеродрому та служби авіаційної безпеки аеропорту, отримано відповідні сертифікати. Урочисте відкриття аеропорту «Херсон» відбулося 10 квітня 2013 року.

Також створено митний та прикордонний пости, проводиться фітосанітарний контроль, функціонує медичний пункт. З метою забезпечення регулярного, безперервного авіаційного сполучення, приймання літаків за несприятливих погодних умов та у нічний час в аеропорту «Херсон» завершуються роботи з встановлення радіонавігаційної системи посадки літаків. Проводиться робота по обладнанню злітно-посадкової смуги аеропорту світлосигнальною системою [31].

З 15 вересня 2014 року авіакомпанією «Turkish Airlines» чотири рази на тиждень здійснюються міжнародні пасажирські рейси за

маршрутом СтамбулХерсон-Стамбул. При виконанні цих рейсів із 70-відсотковою загрузкою отримано до кінця 2014 року отримати дохід у розмірі 1620,0 тис. грн, а у подальшому, при збільшенні кількості регулярних авіаційних рейсів на зазначеному маршруті, щорічний очікуваний дохід складе близько 7 млн грн. Виконання регулярних авіарейсів надасть можливість аеропорту підтвердити сертифікати злітно-посадкової смуги аеропорту, служби авіаційної безпеки, надасть можливість розвитку наземних служб аеропорту, залучення інших авіакомпаній для виконання як внутрішніх авіарейсів та міжнародних [31].

РОЗДІЛ 3. РОЛЬ ТРАНСПОРТУ В СУЧАСНІЙ ЕКОНОМІЦІ ТА ЙОГО МІСЦЕ В ШКІЛЬНОМУ КУРСІ ГЕОГРАФІЇ

Ступінь розвитку транспортної системи країни та регіонів - одна з головних ознак її розвитку та якості життя населення. Для України, потреба у сильній розвиненій транспортній системі є нагальною потребою на шляху до європейської інтеграції [36-37]. Транспорт є і залишається найважливішою ланкою у сфері економіки, його відсутність або низький розвиток стримують економічне зростання та унеможлиблюють його. Транспорт та його складові роблять взагалі можливий територіальний, географічний поділ праці, і саме його розвиток, формування його нових типів і форм включає нові території в світовий поділ праці та сприяє всебічному розвитку регіонів та країн [21].

Транспорт прямо впливає на розвиток господарства і як крупний споживач металів, паливно-мастильних матеріалів та інших продуктів. Фактично, транспорт, на відміну від аграрного сектору економіки та промислової індустрії, не продукує нові види товарів або продукції. Транспорт функціонально не змінює властивості вантажів (фізичні, хімічні) та його якісні параметри [4]. Результатом діяльності транспорту є просторове переміщення речовини, енергії та людей. Транспорт як сектор економіки за своїми статистичними параметрами діяльності є одним з самих географічних, оскільки використовує в звітності параметри вантажів, приведених на відстань, яка є важливим географічним параметром функціонування суспільства [24].

В залежності від рівня розвитку транспортної системи, країни групують наступним чином:

а) всі види транспорту мають високий рівень (Західна Європа, США, Канада);

б) більшість видів транспорту мають високий рівень розвитку, але деякі види відсутні. Це, як правило, пояснюється географічними чинниками (природними умовами) та розмірами країни (Японія не має магістральних трубопровідних та регулярних річкових перевезень; Нова Зеландія, більшість країн Африки не мають річкового транспорту в зв'язку зі специфікою гідрологічної системи внутрішніх вод країн та регіонів);

в) з домінуванням одного виду транспорту (залізничні перевезення – в Індії, автомобільні - в Афганістані, Саудівській Аравії, Непалі) [21].

На сьогодні, найбільш розвинутими транспортними системами володіють країни Західної Європи, Північної Америки. Не дивлячись на розвиток більш сучасних видів транспорту, саме тут зосереджено понад 50% всіх світових залізничних колій, рухомого складу. Для цій країн та регіонів світу характерним є найбільша протяжність та густина автомобільних шляхів, чисельність автопарку та дорожньої інфраструктури тощо [22, 27].

Слід відзначити, що в шкільному курсі географії приділяється певна увага вивченню географії транспорту. Так, в програмі 10-го класу види транспорту та рівень його розвитку присутні практично у кожній темі, оскільки характеристика транспорту та транспортних мереж є складовою географічній характеристиці країни та регіону. Грицевич В.С відзначає картографічне забезпечення навчальному процесі, який в атласах за 10-11 класи включає наступні теми [10], які мають пряме відношення та присвячені географічним комунікаціям, а саме: «Автомобільний транспорт. Європа», «Залізничний транспорт. Європа», «Морський та внутрішній водний транспорт. Європа» та «Повітряний транспорт. Європа» [10].

Так, знанневий компонент, який сформульовано як знання «сучасних транспортно-логістичних систем» в програмі географії 10-го класу забезпечується орієнтовною тематикою з наступною редакцією

«Сучасні інформаційно-комунікаційні мережі та транспортно-логістичні системи як інфраструктурний каркас глобальної економіки» [29, 37]. Знаннєвий компонент *«показує на карті міжнародні транспортні коридори на території України, основні туристичні потоки до України»* [37], разом з діяльнісний компонент *«характеризує місце України на світових ринках товарів та послуг, капіталу»* [48] не просто формує знання транспортних міжнародних комунікацій України, але й пояснює їх появу скрізь знання про регіони, які приймають участь у глобальному та регіональному географічному поділі праці.

ВИСНОВКИ

Розкриваючи сутність факторів формування транспортно-географічного комплексу в шкільній географії можна зробити висновки, що географія окремих видів транспорту опрацьовує проблеми суходільного (залізничного, автомобільного), водного (річкового, озерного, морського), повітряного транспорту. Регіональна географія транспорту вивчає транспортні системи регіонів, країн та континентів; окремі напрями шляхів сполучення (магістралей) та зони їх тяжіння; приміські мережі та сфер впливу великих міст; вузли і порти тощо. Поряд із забезпеченням умов стійкого і динамічного економічного та соціального розвитку, транспорту належить винятково відповідальна роль у забезпеченні обороноздатності країни. Він виконує велику роботу по перекиданню військ, озброєнню, забезпеченню вантажами та продовольством, евакуації людей і матеріально-технічних ресурсів.

Сучасні транспортні засоби стали органічною частиною багатьох видів військового обладнання. На формування і розвиток транспортної системи впливає велика різноманітність чинників, які відрізняються між собою за силою, напрямом, вектором характером дій. Специфіка їх сукупного впливу полягає в тому що, просторово та функціонально накладаючись (перекриваючи один одного), вони можуть нівелювати або підсилювати певні властивості, специфічні функції системи, характер та інтенсивність процесів інтеграції, симплефікації та диференціації її елементів. Щодо історичних аспектів в галузі географії транспорту можна відмітити що, протягом тривалого часу людство користувалось гужовим і в'ючними перевезеннями.

Виникнення транспорту відноситься до найдавніших часів. Здавна користувалось людство і водними шляхами – річковими, озерними, прибережно – морськими. З часом відбувся промисловий переворот, що знаменував перехід від ремісничих мануфактур до

великого машинного виробництва. Згодом на зміну енергії пари прийшла електрика. На транспорті відбулась «Контейнерна революція». Значні успіхи сягали кожного року науково-технічної революції до сьогодення, коли людство може дозволити собі будь який вид транспорту для вдалого пересування.

Знаннєвий компонент, який сформульовано як знання «сучасних транспортно-логістичних систем» в програмі географії 10-го класу забезпечується орієнтовною тематикою з наступною редакцією «Сучасні інформаційно-комунікаційні мережі та транспортно-логістичні системи як інфраструктурний каркас глобальної економіки». Знаннєвий компонент «показує на карті міжнародні транспортні коридори на території України, основні туристичні потоки до України», разом з діяльнісний компонент «характеризує місце України на світових ринках товарів та послуг, капіталу» [48] не просто формує знання транспортних міжнародних комунікацій України, але й пояснює їх появу скрізь знання про регіони, які приймають участь у глобальному та регіональному географічному поділі праці.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Атлас. Економічна і соціальна географія світу, 10-11 класи. – К.: ДНВП “Картографія”, 2015. – 52 с.
2. Бордун О.Ю. Транспортна інфраструктура Західноукраїнського прикордоння: економіко-географічне дослідження / О.Ю. Бордун. – Дис. Канд. Геогр. Н. – Львів, 2002. – 172 с.
3. Бордун, О., Забарило, А.. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напрямку. Вісн. Львів. нац. ун-ту ім. І. Франка: Серія «Географічна». – 2004. – Вип. 30, 28-31.
4. Гаевская Л. Н. Экономические аспекты развития железнодорожного транспорта Украины [Электронный ресурс] / Л. Н. Гаевская. – Ирпень, 2001. Режим доступа: <http://in1.com.ua/book/12197/9891/>. – Назва з екрану.
5. Гілецький Й. Р. Соціально-економічна географія України : підручник для 9 класу / Й. Р. Гілецький. – Львів: ВНТЛ, 2002. – 136 с.
6. Голиков А.П. Вступ до економічної та соціальної географії: підручник / А. П. Голиков – К.,: Либідь, 1999 – 320 с.
7. Гончаров С. Транспортний комплекс України С. Гончаров // Фондовий ринок. – 2001. №20.
8. Горленко І. О. Економічні райони України: посібник / І. О. Горленко, Л. Л. Тарангул. – К., 1999. – 205 с.
9. Григорак М. Ю. Транспортна географія: Конспект лекцій/ М. Ю. Григорак, О. М. Гармаш, О. К. Катерна. – К.: Автограф, 2007. – 196 с.
10. Грицевич В.С. Картографічне забезпечення вивчення географії транспорту в школі / Володимир Грицевич, Ірина Когут // Картографічне моделювання та географічні інформаційні системи, Львів : Видавництво Львівської політехніки, 2019. — С. 23–25.

11. Дворецька І.В.. Роль транспорту в сучасній економіці та його місце в шкільному курсі географії / І.В. Дворецька // Магістерські студії. Альманах. Вип. 21. 2021. – Херсон: ХДУ, 2021. – С. .
12. Дмитриченко М.Ф. Системологія на транспорті: підручник:/ М.Ф. Дмитриченко. – К.: Знання України, 2005. Кн.1.: Основи теорії систем і управління.–2005.– 343 с.
13. Економіка України. – К.: Преса України, 2004. – 26-31 с.
14. Економіка України. – К.: Преса України, 2005. – 29-34 с.
15. Єдін О. Транспортна політика в Україні / О. Єдін, Ю. Цвєтов // Економіка України. – 2000. - №1.
16. Зеркалов Д. В. Транспортна система України: підручник / Д. В. Зеркалов. – К.: Основа, 2006. – 704 с.
17. Карпінський Б. Транспортна система України в контексті європейської інтеграції / Б. Карпінський, Б. Макух // Економіка України. - №7 (440), 2003. – 17-23 с.
18. Концепція реформування транспортного сектора України / Ю.М. Цвєтов, Л.М. Соколов, Ю.М. Федюшин т ін. / Збірник наукових праць / - К., 1999. – 67 с.
19. Коценко К. Ф. Транспорт і його вивчення в курсі географії: підручник / Коценко К.Ф. – К.: Радянська школа, 1983. – 168 с.
20. Кудрицька Н. В. Соціально-економічні аспекти розвитку транспортно-дорожного комплексу України / Н. В. Кудрицька // Залізничний транспорт України, №5, 2009 с.32-34.
21. Маковецька Л. О.. Географія транспорту – Луцьк: Східноєвроп. націон. ун-т ім. Лесі Українки, 2016. – 118 с.
22. Мальчикова Д.С. Суспільно-географічна характеристика транспортного комплексу Херсонської області / Д. С. Мальчикова, А. М. Черевко // Наукові записки Херсонського відділу Українського географічного товариства. Зб. наук. праць / – Вип. 7. – Херсон: ПП Вишемирський В.С., 2015. – С. 54–56

23. Мальчикова Д. С. Географія транспорту: курс лекцій / укладач Д.С. Мальчикова. – Херсон: П.П. Вишемирський В.С., 2011. – 76 с.
24. Мальчикова Д. С. Пилипенко І.О. Фактор відстані у геопросторовій організації суспільства // Географія і сучасність. 2009. – Вип.22. – С.134-139.
25. Осоченко І. В. Транспортне співробітництво як ефективний засіб регулювання зовнішньоекономічної діяльності в регіоні / І. В. Осоченко // Регіональні перспективи - №1 (8) – 2000 – 64-66 с.
26. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України / Ю. Є. Пащенко. – К.: Науковий світ, 2003. – 468 с.
27. Пилипенко І. О. Оцінка зміни периферійності адміністративних одиниць на прикладі Херсонської області // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія: Географія. – Вип. 57. – 2010. – С.31-33.
28. Позднякова Л. Проблемы стабилизации транспортной системы Украины / Л. Позднякова // Бизнес-информ. – 2000. - №13 – 14.
29. Програма Географія (Рівень стандарту).
«<https://mon.gov.ua/storage/app/media/zagalna%20serednya/programy-10-11-klas/21.12.%20geografia/geografiya-10-11final-21112017.doc>»
30. Сидоренко І. В. Транспортно-дорожній комплекс регіону: стан та проблеми [Електронний ресурс] / І.В. Сидоренко // Вісник ЧДТУ: Зб. Наук. Праць. – Чернігів: ЧДТУ, 2007. - № 29. Режим доступу: http://www.nbu.gov.ua/portal/Soc-Gum/Vcndtu/2009_39/32.htm
31. Смирнов І. Г. Транспортна логістика: навч. посіб. І.Г. Смирнов, Т. В. Косарева. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 224 с.
32. Соціально-економічний аналіз Херсонської області / Херсонська обласна державна адміністрація Режим доступу: <http://khoda.gov.ua/image/catalog/files/4%D0%A1%D0%95%D0%90%D0%A5%D0%B5%D1%80%D1%81%D0%BE%D0%BD%D1%81%D1%8>

C%D0%BA%D0%BE%D1%97%20%D0%BE%D0%B1%D0%BB%D0%B0%D1%81%D1%82%D1%96.doc

33. Стеченко Д. М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика: підручник / Стеченко Д. М. – К.: Вікар, 2006. – 396 с.
34. Тархов С. А. Эволюционная морфология транспортных сетей: учебник / С. А. Тархов. – Смоленск-Москва: «Универсум», 2005. – 384 с.
35. Атлас. Економічна і соціальна географія світу, 10-11 класи. – К.: ДНВП «Картографія», 2015. – 52 с.
36. Топчієв О. Г. Основи суспільної географії: Навчальний посібник / О. Г. Топчієв. – Одеса: Астропринт, 2001. – 560 с.
37. Топчієв О. Г., Мальчикова Д. С., Пилипенко І. О., Яворська В. В. Методологічні засади географії: Підручник. – Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2020. – 366 с.
38. Транспорт Херсона [Електронний ресурс] : Режим доступу. - <http://www.transport.ks.ua/>.
39. Хахлюк А. “Україна – транзитна держава” / А. Хахлюк // Економіка України № 1, 2004.
40. Чернюк Л.Г. Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України: підручник / Л. Г. Чернюк. – К.: Науковий світ, 2003. – 182 с.
41. Шаблій О. І. Основи суспільної географії: підручник / О. І. Шаблій. – Львів. – 2003.
42. Шаблій О. І. Соціально-економічна географія України: Навчальний посібник / за ред. Шаблія О. І. – Львів: «Світ», 1999. – 608 с.
43. Щелкунов В. І. Транспортна інфраструктура регіонів України: проблеми територіально – економічного реформування: підручник / В. І. Щелкунов, Г. С. Григор'єв. – К.: Наук. Думка, 2006. – 220 с.