

взгляды современных ученых на определение сущности понятия хозяйственного потенциала региона. Установлено, что хозяйственный потенциал региона – это совокупность средств и ресурсов, обеспечивающих развитие и функционирование хозяйственного комплекса. Выяснено, что хозяйственный потенциал региона формируется за счет использования всех имеющихся ресурсов, способных обеспечивать долгосрочное функционирование и достижение стратегических целей. Выделены факторы, влияющие на потенциал региона с позиций социально-экономического развития. Установлено, что карпатский регион занимает достаточно выгодное географическое положение в Украине и Европе, а также характеризуется значительным разнообразием и дифференциацией природных условий и ресурсов.

Ключевые слова: географическо-территориальная структура, хозяйственный потенциал, Карпатский регион, социально-экономическое развитие.

Abstract:

Mashika A.V. ESTIMATION OF THE TERRITORIAL STRUCTURE OF THE CARPATHIAN REGION IN TERMS OF SOCIO-ECONOMIC DEVELOPMENT, AND ITS INFLUENCE ON THE FORMATION OF ECONOMIC POTENTIAL

In this article it has been researched the estimation peculiarities of the geographical and territorial structure of the Carpathian region in terms of socio-economic development, and its influence on the formation of economic potential. It has been found out the scientific and practical content of economic potential of the region, which should be considered as the basis for the formation of a regional economic complex, which is a large and branched territorial and economic system. It has been considered the views of modern scholars on the definition of the essence of the concept of economic potential of the region. It has been established that the economic potential of the region is a combination of means and resources, which provide the development and functioning of the economic complex. The economic potential of the region should be understood as a complex concept, which includes certain aggregates of potentials of the region, depending on the peculiarities of the region development, as well as the corresponding mechanisms and the time of their involvement in economic activity in order to increase the level of competitiveness and economic development of the region. It has been revealed that the economic potential of the region is formed by using all available resources, which can provide long-term functioning and achievement of strategic goals. The author has classified the factors influencing the potential of the region from the standpoint of socio-economic development, they are: economic and geographical position, population and labor resources, production unit, infrastructure, localized natural resources (energy, mineral and raw materials, land, water), scientific and technical potential, forms of territorial organization of the economy, management efficiency, etc. The geographical and territorial structure of the Carpathian region has been assessed. It has been established that the Carpathian region occupies rather favorable geographical position in Ukraine and Europe, and is characterized by considerable diversity and differentiation of natural conditions and resources. This fact has contributed to the formation of a multi-branched industrial and agricultural structure of the economy of the region. The territorial differences of the economic potential of the regions in this area are conditioned by the economic and geographical, and historical backgrounds. Thus, in Lviv region, coal industry, power engineering, machine building, agricultural and industrial complex, transport and recreation and tourism fields are the most developed. Ivano-Frankivsk region specializes in power engineering, fuel, chemical, petrochemical and oil refining industries; the construction industry, the forest and wood fields, the agricultural and industrial complex are also developed here. The basic industries of the economic potential of Chernivtsi and Transcarpathian regions are the agricultural and industrial complex, wood-processing, light and food industries. In this article it has been defined the prospects for the development of the Carpathian region economy, which are connected with the recreation and tourism industry, basis of which is the local recreational potential. In particular, this includes the balneological resources (unique mineral and thermal waters, medical mud, ozokerite), ecologically clean area, picturesque woodsy, mountainous and foothill landscapes, coming along with water streams, faunal and floristic resources.

Key words: geographical and territorial structure, economic potential, the Carpathian region, socio-economic development.

Надійшла 10.11.2017р.

УДК 911.3

Зоя БОЙКО

ТИПОЛОГІЯ АДМІНІСТРАТИВНО-ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ОДИНИЦЬ УКРАЇНИ ЗА РІВНЕМ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧОГО ТРАНСПОРТУ ДО 2014 РОКУ

У статті запропоновано спосіб інтегральної оцінки рівня розвитку залізничного транспорту за значеннями обчисленого зведеного індексу; проведено типізацію регіонів України за рівнем розвитку залізничного транспорту. Зазначено, що компактність території, сприятливі природно-географічні умови, значний потенціал транзитності, висока транспортна доступність всіх регіонів, наявність міжнародних транспортних коридорів — головні чинники, що обумовлюють успішний розвиток залізничного транспорту в Україні. Доведено, що практично всі регіони України, за виключенням Волинської, Рівненської, Чернігівської та Миколаївської областей, характеризуються достатньо розвинутою залізничною мережею, середніми та високими показниками обсягів перевезення вантажів та пасажирів, значною рухливістю мешканців, що вказує на максимальне використання транспортного (в тому числі транзитного) потенціалу кожного з регіонів

країни.

Ключові слова: транспорт, залізничний транспорт, щільність залізничних колій, коефіцієнт рухливості населення, ранжування, інтегральна оцінка, зведений індекс.

Актуальність теми дослідження. Залізничний транспорт України відіграє провідну роль у здійсненні економічних зв'язків. Тож розвиваючи саме цю транспортну галузь, держава забезпечить собі міжнародне державно-приватне партнерство, що в свою чергу стимулюватиме розвиток економіки і модернізації виробничо-технічної бази залізничного транспорту. Таким чином, з перспективою розвитку українських залізниць як сектору економіки, відбуватиметься пропорційний розвиток її інших галузей.

Сучасні наукові дослідження в галузі географії транспорту України є глибокими й багатобічними. Втім, нинішні зміни транспортно-географічного положення нашої держави, які обумовлюються змінами транспортної інфраструктури й трансформацією зовнішньої політики держави, спонукають до поновленого аналізу ефективності розвитку транспорту, зокрема залізничного. Саме з перелічених причин глибоке й багатобічне дослідження залізничного транспорту та окремих його складових, виступає актуальним напрямком сучасних економіко-географічних досліджень.

Одне з провідних місць в практиці економіко-географічних досліджень має наукова систематизація об'єктів. Адже вона дозволяє виявити в досліджуваних об'єктах певний порядок, підсумовувати знання про їхню подібність та відмінність, й одночасно полегшати процес вивчення складних явищ, швидше виявити їх внутрішні закономірності. Основними видами систематизації є групування, класифікація й типологія [3].

Огляд попередніх результатів наукових досліджень. Сучасний вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких почалася інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в Європейську транспортну систему. Тому зростає потреба у суспільно-географічному вивченні проблем здійснення залізничних перевезень в межах України.

Отже, в умовах нових економічних відносин визначаються сфери раціонального використання кожного виду транспорту України, формуються транспортні пріоритети. Серед яких найбільшого значення набуває залізничний транспорт.

Теоретичні основи з тематики статті зак-

ладені у працях Дрогунцова С.І. [7], Ковалевського В.В. [9], Качана Є.П. [8], Шаблія О.І. [13], Зінь Е.А. [5] та Семенова В.Ф. [10]. Окреме місце у вивченні транспорту України посідають роботи Гойхмана І.М. [2] та Яновського П.О. [14]

Як показує аналіз наукової літератури з даної проблеми недостатньо уваги приділяється проблемам розвитку транспортної інфраструктури. Так, Іксарова Н.О. [6] звертає увагу на необхідність дослідження транспортної інфраструктури як компоненту економічної безпеки України. Втім, практично не розробленими залишаються теоретичні аспекти транспортної галузі як інфраструктури оборонного сектору, виробничого процесу, міжнародного туризму тощо.

Наведене вище визначило актуальність обраної теми і необхідність подальшого поглиблення досліджень цього питання.

Постановка мети наукового дослідження. Розрахувати інтегральну оцінку рівня розвитку залізничного транспорту за значеннями обчисленого зведеного індексу та провести типізацію регіонів України за рівнем розвитку залізничного транспорту до 2014 року.

Виклад основного матеріалу. Залізничний транспорт є складовою єдиної транспортної системи України й відповідає вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, має розгалужену інфраструктуру для надання відповідного комплексу транспортних послуг. Даний транспорт є однією з базових галузей економіки. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень. Даний транспорт є частиною логістичних ланцюгів, які сприяють міжнародній торгівлі і економічному зростанню. Залізничний транспорт відіграє провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних і значну – у зовнішньодержавних економічних зв'язках України. На нього припадає основна частина вантажообігу і перевезень пасажирів [1].

Залізничний транспорт є значно безпечнішим у порівнянні з авіаційним, автомобільним і морським транспортом. Він поєднує у собі важливі техніко-економічні показники: регулярність руху і високу швидкість перевезень, велику пропускну і провізну спроможність. Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня

життя населення. Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість та низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України посилюється тим, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори. Україна належить до регіонів із значним розвитком залізничного транспорту. На нього припадає основна частина вантажообігу і перевезень пасажирів. За загальною довжиною колій він посідає друге місце в Україні після автомобільного; здійснює основні обсяги вантажних перевезень (I місце в країні за вантажообігом) та перевезення пасажирів (II місце в країні за пасажирообігом) [12].

Виходячи з мети роботи, найбільший інтерес для дослідження представляє типологія. При цьому під типологією слід розуміти вид наукової систематизації, класифікації чогось за спільними ознаками за допомогою абстрактних теоретичних моделей (типів), у яких фіксуються найважливіші структурні або функціональні особливості досліджуваних об'єктів. Типологія ґрунтується на понятті типу як одиниці розчленовування досліджуваної реальності, конкретної ідеальної моделі об'єктів, що історично розвиваються [3].

В основу типологізації адміністративних одиниць України за особливостями розвитку залізничного транспорту можуть бути покладені безліч показників. Втім, в роботі доцільно обмежитися раніше досліджуваними п'ятьма показниками [1]:

- експлуатаційна довжина залізничних колій;
- щільність залізничних колій;

- обсяги перевезення пасажирів;
- обсяги перевезень пасажирів;
- коефіцієнт рухливості населення.

Оскільки порівнювальні показники з одного боку є і абсолютними і відносними, а з іншого – вимірюються в різних одиницях, їх співставлення та порівняння доцільно здійснювати через таку методику розрахунку як ранжування. Воно передбачає упорядкування регіонів України за кожним з показників відповідно до значень останніх. Отже, кожній адміністративній одиниці України привласнювався відповідний рейтинг – від 1 до 25 – в залежності від значення проаналізованого показника. Наступним етапом в дослідженні було визначення зведеного індексу оцінки функціонування залізничного транспорту, який розраховувався як середнє арифметичне між значенням рангів, присвоєних адміністративним одиницям за п'ятьма показниками (табл. 1, табл.2).

За отриманими значеннями інтегрального індексу оцінки у межах України виділено три типи територій за рівнем розвитку залізничного транспорту:

- регіони з високо інтенсивним розвитком залізничного транспорту (1 – 9 балів);
- регіони з середньо інтенсивним розвитком залізничного транспорту (9,1 – 18 балів);
- регіони з низько інтенсивним розвитком залізничного транспорту (18,1 – 25 балів);

З наведеного вище бачимо, що чим меншими є значення розрахованого зведеного індексу оцінки, тим ліпші умови склалися на цій території й тим інтенсивнішою тут є діяльність залізничного транспорту.

Таблиця 1

Основні показники діяльності залізничного транспорту України, 2014 р., [4;11]

Адміністративні одиниці	Кількість населення, осіб	Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування км	Щільність залізничних колій загального користування, км/1000 км ²	Перевезення пасажирів, млн. осіб	Середня дальність перевезень пасажирів, км	Перевезення вантажів, млн.т.	Коефіцієнт рухливості населення
Автономна республіка Крим	1093609	629	23	21,4	84	18740	21,31
Вінницька	1996372	1074	41	13,1	92	4215	8,26
Волинська	1729151	597	30	4,6	108	3081	3,12
Дніпропетровська	1046060	1545	48	37,3	111	68105	35,85
Донецька	3499542	1594	60	40,7	72	109103	13,2
Житомирська	4708029	1019	34	9,6	108	3817	2,49

Закарпатська	1360613	606	47	8,4	79	6330	6,61
Запорізька	1248284	990	36	17,4	96	15603	13,86
Івано-Франківська	1895809	496	36	6,0	75	6503	3,27
Київська	135096	756	26	92,8	120	16405	191,43
Кіровоградська	1788098	884	36	4,9	75	3508	2,8
Луганська	2468020	1092	41	11,2	72	65821	5,11
Львівська	2579941	1244	59	31,4	75	9647	12,02
Миколаївська	1239691	711	29	2,8	78	4870	2,18
Одеська	2518973	1068	32	18,6	83	13440	7,46
Полтавська	1582679	852	30	14,7	90	11650	9,79
Рівненська	1163088	585	29	6,3	73	2405	6,71
Сумська	1259525	734	31	13,8	74	11405	12,07
Тернопільська	1133351	564	41	5,6	75	4008	4,24
Харківська	2851059	1512	48	43,2	71	49218	12,82
Херсонська	1248379	452	16	1,8	77	16723	25,75
Хмельницька	1397977	737	36	7,2	75	4203	20,46
Черкаська	1368822	588	28	5,1	73	4643	55,95
Чернівецька	911523	413	51	1,9	85	2001	22,53
Чернігівська	1198275	877	27	9,3	92	2110	0,78
Всього:	46396079	21619	36	429,1	99,8	457,45	6,44

Таблиця 2

**Ранжування областей України за показниками
розвитку залізничного транспорту в Україні, [4; 11]**

№	Регіон	Експлуатаційна довжина доріг, км	Рейтинг	Щільність залізничних колій, км/1000 км ²	Рейтинг	Перевезення пасажирів, млн. осіб	Рейтинг	Перевезення вантажів, млн. т.	Рейтинг	Коефіцієнт рухливості населення	Рейтинг	Зведений індекс оцінки (1+2+...../5)
1	АР Крим	629	17	23	24	21,4	6	18740	5	21,31	6	11,6
2	Вінницька	1074	6	41	8	13,1	11	4215	17	8,26	14	11,2
3	Волинська	597	20	30	17	4,6	22	3081	22	3,12	21	20,4
4	Дніпропетровська	1545	2	48	5	37,3	4	68105	2	35,85	3	3,2
5	Донецька	1594	1	60	1	40,7	3	109103	1	13,2	9	3
6	Житомирська	1019	8	34	14	9,6	13	3817	20	2,49	23	15,6
7	Закарпатська	606	18	47	6	8,4	15	6330	4	6,61	17	12
8	Запорізька	990	9	36	10	17,4	8	15603	8	13,86	8	8,6
9	Івано-Франківська	496	23	36	11	6,0	18	6503	13	3,27	20	17
10	Київська	756	13	26	23	92,8	1	16405	7	191,43	1	9
11	Кіровоградська	884	10	36	12	4,9	21	3508	21	2,8	22	17,2
12	Луганська	1092	5	41	7	11,2	12	65821	3	5,11	18	9
13	Львівська	1244	4	59	2	31,4	5	9647	12	12,02	12	7
14	Миколаївська	711	16	29	19	2,8	23	4870	15	2,18	24	19,4
15	Одеська	1068	7	32	15	18,6	7	13440	9	7,46	15	10,6
16	Полтавська	852	12	30	18	14,7	9	11650	10	9,79	13	12,4
17	Рівненська	585	21	29	20	6,3	17	2405	23	6,71	16	19,4
18	Сумська	734	15	31	16	13,8	10	11405	11	12,07	11	12,6
19	Тернопільська	564	22	41	9	5,6	19	4008	19	4,24	19	17,6
20	Харківська	1512	3	48	4	43,2	2	49218	4	12,82	10	4,6
21	Херсонська	452	24	16	25	1,8	25	16723	6	25,75	4	16,8
22	Хмельницька	737	14	36	13	7,2	16	4203	18	20,46	7	13,6
23	Черкаська	588	19	28	21	5,1	20	4643	16	55,95	2	15,6
24	Чернівецька	413	25	51	3	1,9	24	2001	25	22,53	5	16,4
25	Чернігівська	877	11	27	22	9,3	14	2110	24	0,78	25	19,2



Рис.1. Типологія адміністративних одиниць України за особливостями розвитку залізничного транспорту, 2014 р.

Висновки. За отриманими результатами була складена картосхема «Типологія адміністративних одиниць України за особливостями розвитку залізничного транспорту» (рис.1). Аналіз даної картосхеми показав, що сім областей України – Львівська, Київська, Харківська, Дніпропетровська, Запорізька, Донецька та Луганська характеризуються як території із високо інтенсивним розвитком залізничного транспорту. При чому Дніпропетровська, Донецька, Харківська та Луганська області займають лідируючі позиції в Україні як за забезпеченістю залізничними шляхами, так і за обсягами пасажирських та вантажних перевезень. Високий рівень розвитку тут залізничного транспорту пояснюється спеціалізацією областей на внутрішньому обслуговуванні потреб промислового виробництва. Київська область займає провідні позиції в Україні за обсягами перевезень пасажирів та рухливістю населення, що пояснюється значною робочою міграцією жителів в області, великим транзитом населення та тяжінням до відвідування Києва як столиці України з сусідніх регіонів. Запоріжжя характеризується високими значеннями за всіма досліджуваними показниками, зокрема за обсягами перевезення вантажів та пасажирів. Високий пасажирооборот тут пов'язаний із активними літніми міграціями рекреантів на узбережжя Азовського моря.

Залізничний транспорт Львівської області

отримав високий розвиток, насамперед, завдяки наявності розгалуженої мережі залізниць, що створює сприятливі умови для інтенсивних пасажиро- та вантажоперевезень.

Тринадцять областей України та АР Крим визначаються як регіони із середньо інтенсивним розвитком залізничного транспорту. Це переважно регіони центральної, південно-західної, південної та північно-східної України. Серед них найбільш забезпеченими транспортною мережею виступають Житомирська, Чернівецька, Тернопільська, Закарпатська та Вінницька області. Значна щільність залізниць дозволяє цим регіонам максимально повно використовувати свій транзитний потенціал. Решта областей характеризуються середніми по Україні показниками забезпеченості залізницями, й відповідно невисокими значеннями вантажо- й пасажирообороту.

АР Крим та Одеська області при достатній забезпеченості залізничними коліями, мають дещо вищі, ніж середні по Україні показники обсягів вантажо- та пасажирообороту. Адже в областях відбувається перерозподіл експортно-імпорتنних товарів, що постачаються через морські порти, а висока активність населення пов'язана із переїздами до морських узбережж – рекреаційних зон відпочинку.

Чотири периферійні області України – Волинська, Рівненська, Чернігівська та Миколаївська визначаються як регіони із низьким розвитком залізничного транспорту. На цих

територіях відсутня потужна промисловість (мають переважно індустріально-аграрною спеціалізацією), характерні низька концентрація населення та ускладнені природні умови (заболоченість території, залісеність, посушливість тощо). Наведені чинники обумовлюють недостатній розвиток мережі залізниць цих регіонів. А їх господарська спеціалізація визначає низький оборот як товарів так і пасажирів. Виявлено, що Чернігівська область виступає найбільш несприятливою територією України в плані розвитку залізничного транс-

порту.

Таким чином, практично всі регіони України, за виключенням Волинської, Рівненської, Чернігівської та Миколаївської областей до 2014 року, характеризуються достатньо розвинутою залізничною мережею, середніми та високими показниками обсягів перевезення вантажів та пасажирів, значною рухливістю мешканців, що вказує на максимальне використання транспортного (в тому числі транзитного) потенціалу кожного з регіонів країни.

Література:

1. Бойко З.В. Територіальна структура та регіональні особливості залізничного транспорту України // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: географія. – Тернопіль: СМП "Тайп". – №1 (випуск 42). – 2017. – С. 91-99
2. Гойхман І.М. Статистика залізничного транспорту: Ч. II: Статистика перевезень вантажів і пасажирів: Навчальний посібник / Гойхман І.М. – К.: ДЕДУТ, 2007. – 206 с.
3. Голиков А. П., Олійник Я. Б., Степаненко А. В. Вступ до економічної і соціальної географії: Підручник / Голиков А. П. — К.: Либідь, 1997. — С. 199 – 206.
4. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Зінь Е.А. Регіональна економіка / Е.А. Зінь – Л.: Львівсвіт, 2007. – 245 с.
6. Іксарова Н.О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України / Н.О. Іксарова //Економічний простір. – 2010. – №36. – С.55–61
7. Розміщення продуктивних сил України: Навч.-метод. посібник /С. І. Дорогунцов, Ю. І. Пітюренко, Я. Б. Олійник та ін. – К.: КНЕУ, 2000. — 364 с.
8. Розміщення продуктивних сил України: Підручник /За ред. Є. П. Качан, М. О. Петрига, М. О. Ковтонюк та ін.; За ред. Є. П. Качана. – К.: Вища шк., 2008. – 375с.
9. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка. Підручник /За ред. В.В. Ковалевського, О.Л. Михайлюк, В.Ф. Семенова. – К.: Либідь, 2005. — 306 с.
10. Семенов В.Ф. Регіональна економіка / В.Ф. Семенов – К.: Знання, 2008. – С. 344 – 354.
11. Статистичний збірник «Регіони України» 2013. Частина II. //За ред. Осауленка О.Г. – К.: Державна служба статистики України, 2014. – 775 с.
12. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>.
13. Шаблій О.І. Основи суспільної географії / О.І. Шаблій – К.: Либідь, 2003. – 412 с.
14. Яновський П.О. Пасажирські перевезення / П.О. Яновський – К.: НАУ, 2008.– 469 с.

References:

1. Bojko Z.V. Terytorial'na struktura ta regional'ni osoblyvosti zaliznychnogo transportu Ukrainy // Naukovi zapysky Ternopil's'kogo nacional'nogo pedagogichnogo universytetu imeni Volodymyra Gnatjuka. Serija: geografija. – Ternopil': SMP "Tajp". – №1 (vypusk 42). – 2017. – S. 91-99
2. Gojhman I.M. Statystyka zaliznychnogo transportu: Ch. II: Statystyka perevezen' vantazhiv i pasazhyriv: Navchal'nyj posibnyk / Gojhman I.M. – K.: DETUT, 2007. – 206 s.
3. Golykov A. P., Olijnyk Ja. B., Stepanenko A. V. Vstup do ekonomichnoji i social'noji geografiji: Pidruchnyk / Golykov A. P. — K.: Lybid', 1997. — S. 199 – 206.
4. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
5. Zin' E.A. Regional'na ekonomika / E.A. Zin' – L.: L'vivsvit, 2007. – 245 s.
6. Iksarova N.O. Transportna infrastruktura jak komponent ekonomichnoji bezpeky Ukrainy / N.O. Iksarova //Ekonomichnyj prostir. – 2010. – №36. – S.55–61
7. Rozmischennja produktyvnyh syl Ukrainy: Navch.-metod. posibnyk /S. I. Doroguncov, Ju. I. Pitjurenko, Ja. B. Olijnyk ta in. – K.: KNEU, 2000. — 364 s.
8. Rozmischennja produktyvnyh syl Ukrainy: Pidruchnyk /Za red. Je. P. Kachan, M. O. Petryga, M. O. Kovtonjuk ta in.; Za red. Je. P. Kachana. – K.: Vyscha shk., 2008. – 375s.
9. Rozmischennja produktyvnyh syl i regional'na ekonomika. Pidruchnyk /Za red. V.V. Kovalev's'kogo, O.L. Myhajljuk, V.F. Semenov. – K.: Lybid', 2005. — 306 s.
10. Semenov V.F. Regional'na ekonomika / V.F. Semenov – K.: Znannja, 2008. – S. 344 – 354.
11. Statystychnyj zbirnyk «Regiony Ukrainy» 2013. Chastyna II. //Za red. Osaulenka O.G. – K.: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 2014. – 775 s.
12. Transportna strategija Ukrainy na period do 2020 roku. [Elektronnyj resurs]. – Rezhym dostupu: <http://www.mintrans.gov.ua>.
13. Shabl'ij O.I. Osnovy suspil'noji geografiji / O.I. Shabl'ij – K.: Lybyd', 2003. – 412 s.
14. Janov's'kyj P.O. Pasazhyr's'ki perevezennja / P.O. Janov's'kyj – K.: NAU, 2008.– 469 s.

Аннотация:

Бойко З.В. ТИПОЛОГИЯ АДМИНИСТРАТИВНО-ТЕРРИТОРИАЛЬНЫХ ЕДИНИЦ УКРАИНЫ ПО УРОВНЮ РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ДО 2014 ГОДА.

В статье предложен способ интегральной оценки уровня развития железнодорожного транспорта Украины

до 2014 года по значениям сводного индекса. Проведено типизацию регионов Украины по уровню развития железнодорожного транспорта. Отмечено, что компактность территории, благоприятные природно-географические условия, значительный потенциал транзитности, высокая транспортная доступность всех регионов, наличие международных транспортных коридоров - главные факторы, обуславливающие развитие железнодорожного транспорта в Украине. Высокий уровень развития железнодорожного транспорта объясняется специализацией областей на внутреннем обслуживании потребностей промышленного производства. Киевская область занимает ведущие позиции в Украине по объемам перевозок пассажиров и подвижностью населения, что объясняется значительной рабочей миграцией жителей в области, большим транзитом населения и тяготением к посещению Киева как столицы Украины из соседних регионов. Запорожье характеризуется высокими значениями по всем исследуемым показателям, в частности по объемам перевозки грузов и пассажиров. Высокий пассажирооборот здесь связан с активными летними миграциями рекреантов на побережье Азовского моря.

Тринадцать областей Украины определяются как регионы со средне интенсивным развитием железнодорожного транспорта. Это преимущественно регионы центральной, юго-западной, южной и северо-восточной Украины. Среди них наиболее обеспеченными транспортной сетью выступают Житомирская, Черновицкая, Тернопольская, Закарпатская и Винницкая области. Значительная плотность железных дорог позволяет этим регионам максимально полно использовать свой транзитный потенциал. Доказано, что практически все регионы Украины, исключая Волынскую, Ровенскую, Черниговскую и Николаевскую области, характеризовались до 2014 года достаточно развитой железнодорожной сетью, средними и высокими показателями объемов перевозки грузов и пассажиров, в значительной подвижности жителей, указывает на максимальное использование транспортного (в том числе транзитного) потенциала каждого из регионов страны.

Ключевые слова: транспорт, железнодорожный транспорт, плотность железнодорожных путей, коэффициент подвижности населения, ранжирование, интегральная оценка, сводный индекс.

Abstract:

Zoe V. Boiko. TYPOLOGY OF THE ADMINISTRATIVE-TERRITORIAL UNITS OF UKRAINE ON THE LEVEL OF RAILWAY DEVELOPMENT UP TO 2014.

The article suggests a method of integral estimation of the level of development of railway transport by the values of the composite index. A typification of the regions of Ukraine according to the level of development of the railway transport has been carried out. It was noted that compactness of the territory, favorable natural and geographical conditions, significant transit potential, high transport accessibility of all regions, availability of international transport corridors are the main factors causing the development of rail transport in Ukraine. The high level of development of rail transport here is due to the specialization of the regions in the domestic servicing of industrial production needs. The Kyiv region occupies leading positions in Ukraine in terms of passenger traffic and mobility of the population, which is explained by the considerable labor migration of residents in the region, by the large transit of the population and by the attraction for visiting Kiev as the capital of Ukraine from neighboring regions. Zaporozhye is characterized by high values for all studied indicators, in particular for the volume of transportation of goods and passengers. High passenger turnover here is associated with active summer migrations of recreants on the coast of the Azov Sea.

Thirteen regions of Ukraine are defined as regions with medium intensive development of railway transport. These are mainly regions of central, south-western, southern and north-eastern Ukraine. Among them, Zhytomyr, Chernivtsi, Ternopil, Zakarpattia and Vinnytsia regions are the most prosperous transport network. Significant density of railways allows these regions to make full use of their transit potential. It has been proved that practically all regions of Ukraine, excluding Volyn, Rivne, Chernigov and Nikolaev regions, were characterized until 2014 by a fairly developed railway network, medium and high rates of transportation of goods and passengers, and considerable mobility of residents, indicates maximum use of transport number of transit) potential of each of the regions of the country.

Key words: transport, railway transport, density of railway tracks, population mobility coefficient, ranking, integral estimation, composite index.

Надійшла 26.10.2017р.

УДК 911.3:314 (477.87)

Михайло КАЧАЙЛО, Мирослава ВЛАХ

ЧИННИКИ І НАПРЯМКИ ТРАНСФОРМАЦІЇ СИСТЕМИ РОЗСЕЛЕННЯ РЕГІОНУ У СУЧАСНИХ УМОВАХ (НА ПРИКЛАДІ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ)

У статті з'ясовано сутність трансформації розселення; проаналізовано чинники, які визначають трансформаційні процеси системи розселення Закарпатської області: географічне положення, природно-географічні, екологічні, демографічні, етнічні, суспільно-географічні, адміністративно-управлінські. Виявлено головні напрямки трансформації на регіональному рівні: зміна людського потенціалу поселення; зрушення у структурі розселення; функціональне перепрофілювання поселень; розбалансування внутрішньосистемних виробничо-економічних, інфраструктурних, соціальних зв'язків; зниження рівня та якості життя населення; зміна статусу населених пунктів, формування нових адміністративних одиниць – об'єднаних територіальних громад. Визначено шляхи оптимізації системи розселення Закарпатської області.