

ТЕРИТОРІАЛЬНА СТРУКТУРА ТА РЕГІОНАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

У статті обґрунтовано алгоритм дослідження залізничного транспорту України на рівні держави; з'ясовані особливості розвитку, проаналізована територіальна структура та регіональні відмінності залізничного транспорту України. Встановлено, що більшість регіонів 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. 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.

Ключові слова: транспорт, транспортна система, залізничний транспорт, транспортні вузли, міжнародні транспортні коридори, вантажні та пасажирські перевезення.

Актуальність теми дослідження. В сучасних умовах інтеграції України в європейську і світову економіку, потреба у високорозвинутій транспортній системі дедалі посилюється, вона стає базисом для ефективного входження країни у світове співтовариство та зайняття в ньому місця, яке відповідає рівню високорозвинутої держави. Важливим чинником економічного розвитку України є також використання нею переваг транспортно-географічного положення як транзитної території. Забезпечуючи переміщення людей й товарів, транспорт, зокрема залізничний, робить значний внесок в розвиток соціально-економічних, науково-технічних, культурно-побутових та міжнародних зв'язків, через це удосконалення територіальної організації перевезень має важливе соціальне та господарське значення, та потребує ґрунтового суспільно-географічного дослідження. Потреба України у високорозвинутій транспортній системі дедалі посилюється, адже вона стає базисом для ефективного входження країни у європейське та світове співтовариство та зайняття в ньому місця, яке відповідає рівню високорозвинутої держави.

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.

Огляд попередніх результатів наукових досліджень. Достатньо широко представлені загальні теоретичні або теоретично-наукові роботи як загального характеру, так і суто з

проблем розвитку транспортної системи в Україні. Серед навчально-теоретичних видань слід зазначити роботи Дрогунцова С.І. [5], Ковалевського В.В. [7], Качана Є.П. [6], Шаблія О.І. [12], Зінь Е.А. [2] та Семенова В.Ф. [8]. Окреме місце у вивченні транспорту України посідають роботи Троїцької Н.А. [11] та Яновського П.О. [13]

Разом з тим у наукових працях сучасних вітчизняних вчених недостатньо уваги приділяється проблемам розвитку транспортної інфраструктури. Так, Іксарова Н.О. [3] 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.

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

Зазначимо, що 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.

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

Постановка мети наукового дослідження. Проаналізувати територіальну структуру та виявити особливості регіональних відмін-

ностей функціонування залізничного транспорту.

Викладення основного матеріалу. Регіональне розміщення залізничного транспорту України є досить диференційованим. Залізнична мережа охоплює всі без виключення регіони України, втім, не в усіх областях вона є достатньо розвинутою.

Територіальний аналіз залізниць в Україні наочно передає розроблена автором картосхема «Діяльність регіональних залізниць України» (Рис.1). Аналіз цієї карти показав, що експлуатаційна довжина залізничних колій коливається у межах від 3067 км. в Одеській до 4423 км. – в Південно-Західній залізниці. Втім показник довжини залізничного полотна не дає об'єктивної картини забезпеченості залізницями, оскільки площі самих регіональних

залізниць значно різняться по Україні. Через це в роботі розрахований показник частки колій кожної залізниці від їх загальної довжини в державі. Як свідчать розраховані дані, на Південно-Західну та Львівську регіональні залізниці припадає 20,4% та 19,5% всіх залізниць України, що пояснюється тяжінням першої до столиці – м. Києва, а другої – розташуванням на кордоні із європейськими державами. До того ж обидві залізниці є транзитними й обслуговують значні за розмірами території України. Придніпровська та Південна залізниці характеризуються найменшою в Україні часткою колій – 14,1% та 15,1% відповідно, що може бути пояснено їх внутрішнім розташуванням та їх спеціалізацією на промислових перевезеннях. [1,9,10].

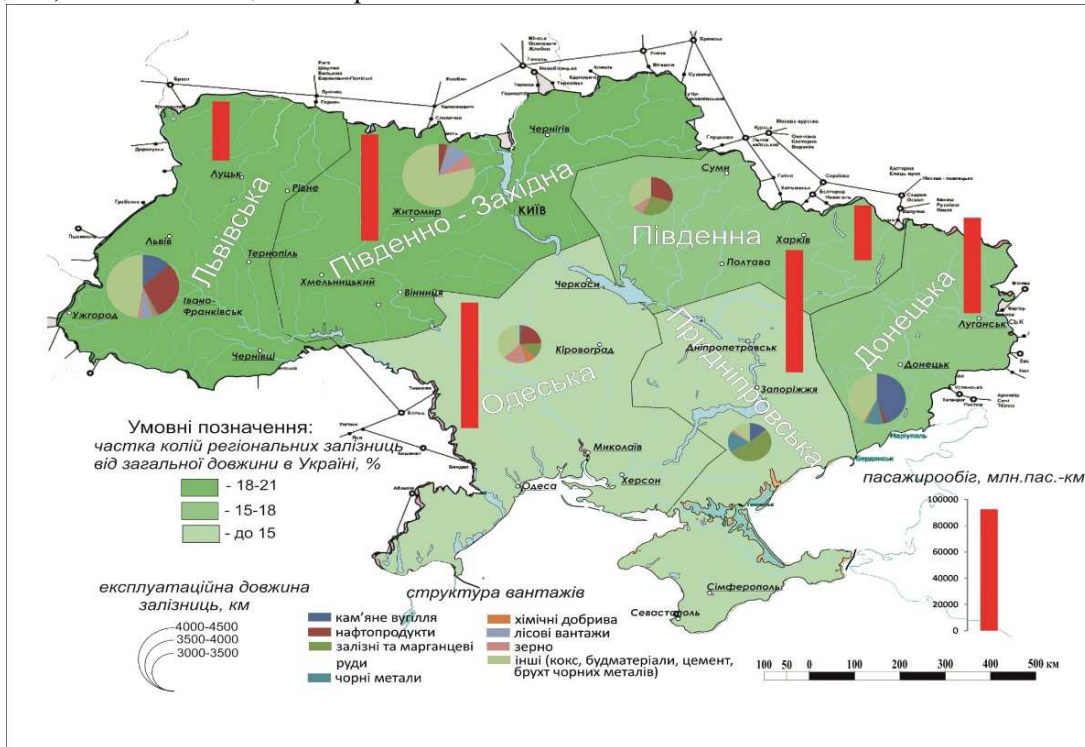


Рис.1. Діяльність регіональних залізниць [1,9,10]

В середньому за добу на залізницях України навантажувалося у 2014 році від 1215-1236 вагонів (на Південно-Західній та Одеській залізницях), до 4716-7250 вагонів (на Придніпровській та Донецькій відповідно). Зрозуміло, що масовість перевезень, зокрема вантажних, є більшою в промислових регіонах України. Регіональними залізницями України було перевезено 457454 тис. тон вантажів, насамперед, перевезення між промисловими підприємствами та виробництвами. Найнижчі показники вантажоперевезень відмічаються на Одеській залізниці – 27761 тис. тон, а також на Львівській – 28448 тис. тон та Південно-Західній – 28480 тис. тон.

В структурі перевезених Укрзалізницею

вантажів існують певні територіальні відмінності. Так, через Придніпровську залізницю найбільше перевозиться залізних та марганцевих руд (54037,8 тис. тон), а також чорних металів (17438 тис. тон) та кам'яного вугілля (13100,8 тис. тон). Така спеціалізація перевезень пов'язана із розвитком саме чорної металургії в Придніпровському районі. Тут основний обсяг вантажів складають кам'яне вугілля (112013 тис. тон) та чорні метали (25062,9 тис. тон). Значною є частка перевезень продукції промисловості будівельних матеріалів – понад 10 тис. тон за рік (43%), адже Донеччина славновісна своїми глинами й пісками та виробами з них. Південна та Львівська залізниця спеціалізуються на перевезеннях рідких ванта-

жив – нафти й нафтопродуктів (по 8364,4 та 8596,3 тис. тон відповідно), оскільки в обох регіонах, що обслуговують дані залізниці, розвинений нафтовидобуток та розвинена мережа потужних нафтопроводів («Дружба», «Одеса-Броди тощо»). Значну частку в залізничних перевезеннях вантажів Львівської залізниці становлять також кам'яне вугілля (3733,5 тис. тон) та лісові вантажі (1516,7 тис. тон). А на Південній залізниці – залізні та марганцеві руди (7070,2 тис. тон) – для потреб машинобудівного комплексу, що особливо розвинений на Харківщині.

Вдвічі менше нафтопродуктів перевозиться по залізничних коліях Одеської залізниці – 4380,1 тис. тон, втім для неї цей вантаж є першочерговим. Друге місце за важливістю посідає зерно – озима пшениця – 3172,1 тис. тон на рік, третє – хімічні добрива (переважно фосфатні) – 1654,8 тис. тон.

У структурі перевезень Південно-Західної

залізниці переважають лісові вантажі (2297,4 тис. тон), зерно (1691,0 тис. тон) та нафтопродукти (921,9 тис. тон).

Показник пасажирообігу на регіональних залізницях України коливається від 41712,4 млн.пас.-км на Південній до 95650,5 млн.пас.-км – на Одеській залізницях. В цілому показник пасажирообігу є найвищим у межах південних регіональних залізниць (Одеської та Придніпровської – понад 72000 млн.пас.-км) – оскільки тут поширені «літні переїзди» до рекреаційних зон України та є активними трудові міграції населення.

В структурі пасажирообігу понад 50% пасажирів кожної з регіональних залізниць є транзитними пасажирами.

Аналіз територіальної структури залізничного транспорту України супроводжувався також створенням картосхеми «Територіальна структура залізничного транспорту України» (рис.2).

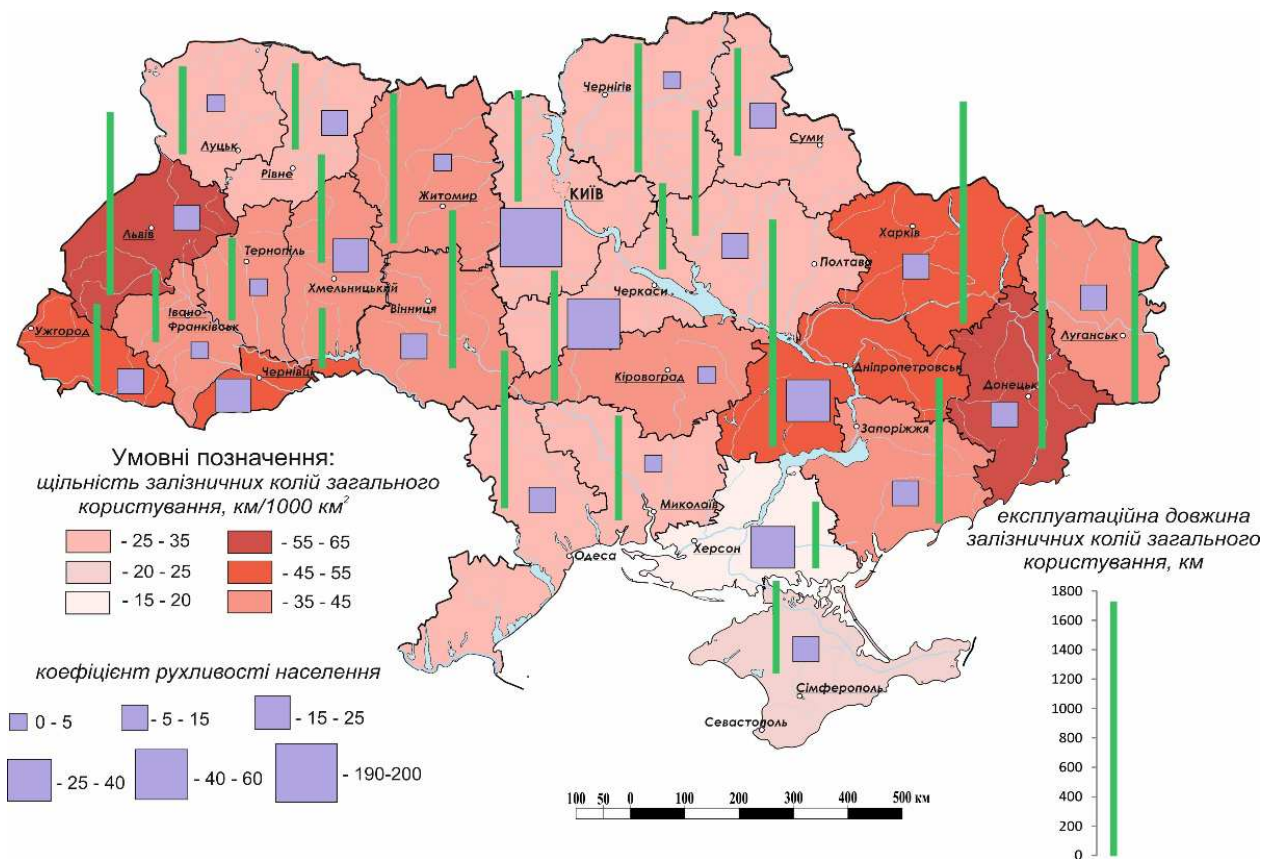


Рис. 2. Територіальна структура залізничного транспорту України [1,9,10]

За картосхемою встановлено, що значення щільності залізничних колій в країні коливається від 16 до 60 км/1000км², а середня щільність залізниць сягає 36 км/1000км². Цей показник є досить високим у світовому порівнянні.

За рівнем розвитку залізничного транспорту на території країни до 2014 року, виділяли два регіони: Донбас і Західна Україна, де

щільність транспортних магістралей склалася історично й обумовлена дією різних за своєю природою факторів. Щільність залізниць тут є найвищою в Україні: Львівська обл. (59 км/1000км²), Чернівецька обл. (51 км/1000км²), Дніпропетровська та Харківська обл. (48 км/1000км²), Закарпатська обл. (47 км/1000км²).

Найінтенсивніші залізничні перевезення до 2014 року здійснювалися між Донбасом і

Придніпров'ям. На захід транспортувався донецький кокс, на схід – криворізька залізні руда і нікопольський марганець. У Донбасі і Наддніпрянщині – необхідністю транспортно-обслуговування виробництва, що досягало тут високого рівня розвитку, на заході – у першу чергу прикордонним її положенням (на «стику» транспортних шляхів з Словаччини, Румунії, Угорщини та Польщі) і спорудженням у довоєнний період щодо густої мережі залізниць. П'ять областей України – Хмельницька, Житомирська, Кіровоградська, Івано-Франківська та Запорізька характеризуються середньою по Україні щільністю залізниць – 34-36 км/1000км². Для більшості регіонів держави – північних, південних та центральних, характерний нижчий показник густоти залізниць – 27-31 км/1000км² – Чернігівська, Рівненська, Миколаївська, Київська області тощо. Залізничні південно-західного напрямку (Вінницька обл. – 41 км/1000км², Одеська обл. – 32 км/1000км², Миколаївська обл. – 29 км/1000км²) здійснюють інтенсивні грузо- і пасажиропотоки, зв'язані з перевезенням імпортно-експортних вантажів з України і прилягаючих країн у чорноморські порти, і в зворотному напрямку, а також пасажирів, що їхали до Криму, Причорномор'я і Приазов'я.

Мінімальне значення щільності залізничної мережі виявлене в Херсонській обл. – 16 км/1000км², де історично через проблеми нестачі водних ресурсів будівництво транспортних шляхів було обмежено. Зазначимо, що показник експлуатаційної довжини залізничних колій не завжди є прямо пропорційним до щільності залізниць в певному регіоні. Так, найдовшою є залізнична мережа в промислових Донецькій (1594 км.), Дніпропетровській (1545 км.) та Харківській (1512 км.) областях. Значною є в областях, чие положення має стратегічно важливе транспортне значення: наприклад, у Львівській – 1244 км, Житомирській та Вінницькій – 1070-1090 км. областях, що є прикордонними регіонами або характеризуються значним коефіцієнтом сусідства. Понад 1000 км. залізничних колій перетинали територію Луганщини. В середньому, в областях України прокладено по 500-700 км. залізниць міжнародного, національного та обласного значення. Найменше їх в Херсонській та Чернівецькій областях – 413 та 412 км., що пояснюється відсутністю в них потужного промислового комплексу та меншою кількістю населення, що може користуватися цим видом транспорту. Загальна довжина експлуатаційних залізничних колій в Україні у 2014 р. становила 21619 км [1,9,10].

На картосхемі (Рис.3), крім даних державного комітету статистики України, відображений, розрахований автором показник – коефіцієнт рухливості населення. Адже особливістю пасажиропотоків порівняно з вантажопотоками є більш висока нерівномірність перевезень пасажирів у часі.

Коефіцієнт рухливості населення (коефіцієнт рухливості (1) $K_{рух}$ - середня кількість поїздок одного жителя в рік по залізницях, визначається відношенням числа перевезених пасажирів за рік ΣP до середньорічної чисельності населення N регіону, що обслуговується залізницею [4]:

$$K_{рух}^P = \frac{\sum P}{N} \quad (1)$$

За значеннями цього показника в Україні лідером є Київська область, переважно за рахунок міста Києва. Адже тут кожен мешканець в середньому здійснюється до 191 переїздів залізницею на рік. Це переважно міграційні робочі переміщення. На Дніпропетровщині в середньому кожним мешканцем здійснюється до 35 залізничних переїздів на рік, в Херсонській області – 25 переїздів, в Чернівецькій області – 22 переїзди. При цьому рухливість населення урбанізованих територій пояснюється робочими переїздами та міграцією населення на відпочинок, а прикордонних областей – сусідством із іншими державами.

Найнижчим розрахований показник визначається в Чернігівській (0,78 переїздів на рік), Кіровоградській (2,8), Тернопільській (4,24), Закарпатській (6,61) областях. Тут населення виявляється більш пасивним, й переважно, за рахунок домінування сільського населення.

Отже, залізничним транспортом в Україні перевозиться більше 457,45 млн. т. вантажів. Як видно з картосхеми (Рис.3) найбільший вантажопотік до 2014 року припадав на промислово-розвинуті східні області України: Донецьку – 109103 млн. т., Дніпропетровську – 68105 млн. т., Луганську – 65821 млн. т. й Харківську – 49218 млн. т. області. В 2-3 рази меншим виявляється потік вантажів через Київську – 16405 млн. т., Херсонську – 16723 млн. т., Запорізьку – 15603 млн. т., Одеську – 11440 млн. т. області тощо. Найменше вантажів перевозиться через периферійні віддалені регіони України – Рівненську – 2405 млн. т., Чернівецьку – 2001 млн. т., та Чернігівську – 2110 млн. т. області.

Крім вантажів, значною є частка залізничного транспорту України в перевезенні

пасажирів, перевезено 429,1 млн. осіб. більшість з яких здійснювали м'ягнікові міграції з Київської області (92,8 млн. осіб), а також у високоурбанізованих регіонах – Харківській (43,2 млн. осіб), Дніпропетровській (37,7 млн.

осіб) та Львівській (31,4 млн. осіб) областях. Найменше відправлення пасажирів за 2014 р. характерне для аграрних регіонів: Чернівецької (1,9 млн. осіб), Волинської (4,6 млн. осіб) та Кіровоградської (4,9 млн. осіб) областей.

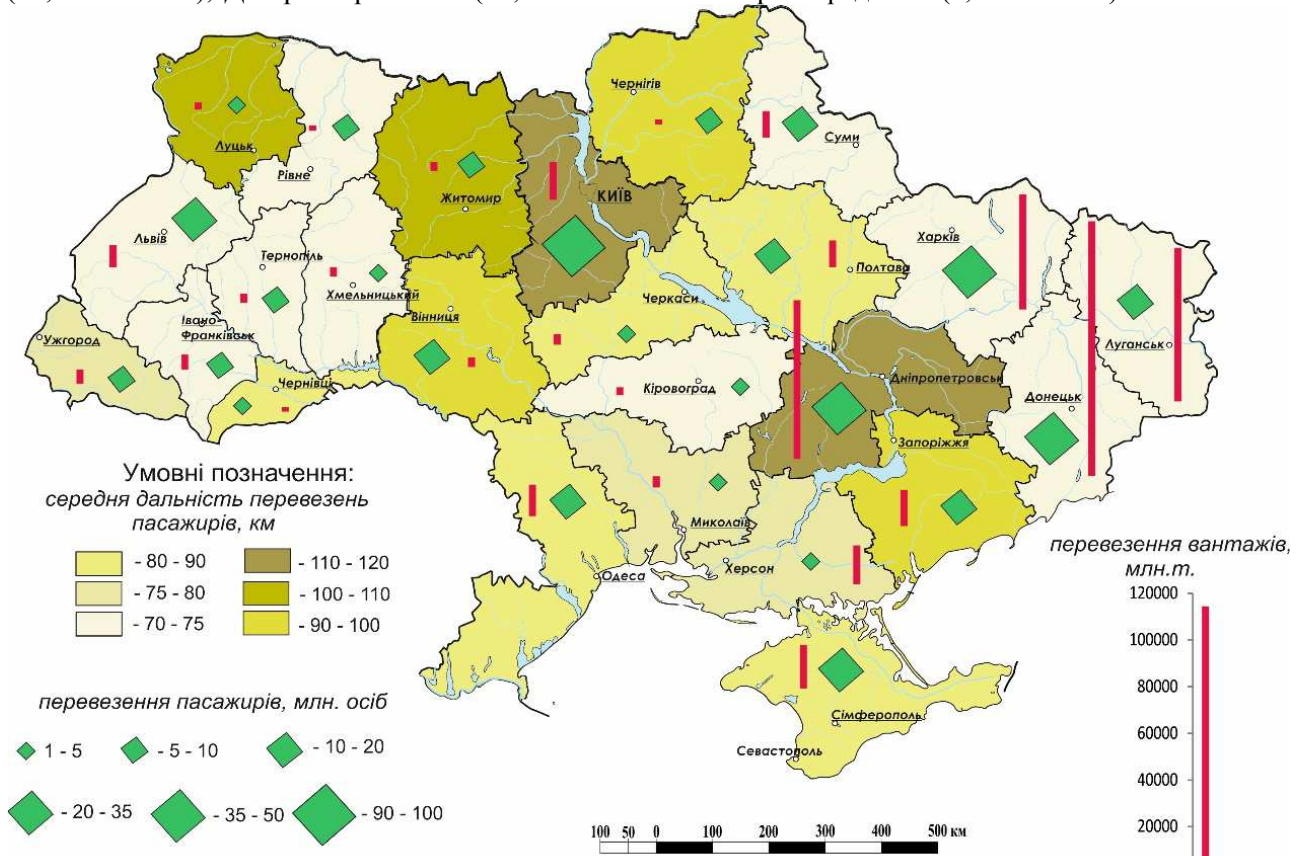


Рис. 3. Вантажо- та пасажироперевезення залізничним транспортом України [1,9,10]

Значення середнього показника дальності перевезень пасажирів в Україні становить 99,8 км. Втім, лише в чотирьох областях він є вищим: у Київській (120 км.), Дніпропетровській (111 км.), Волинській та Житомирській (108 км.), що пов'язано, ймовірно, із активною робочою міграцією населення в цих регіонах. Для більшості територій України характерна середня дальність перевезень у межах 71-75 км.

Таким чином проведений аналіз територіальної структури та регіональних відмінностей залізничного транспорту України до 2014 р. показав, що залізничні колії вкривають всю без винятка територію України, втім найбільш розгалуженою вона на Донеччині й Придніпров'ї та на Львівщині.

Висновки. Транспорт є однією з найважливіших інфраструктурних галузей матеріального виробництва, яка забезпечує потреби в усіх видах перевезень. Компактність території, сприятливі природно-географічні умови, значний потенціал транзитності, висока транспортна доступність всіх регіонів, наявність міжнародних транспортних коридорів – головні чин-

ники, що обумовлюють успішний розвиток залізничного транспорту в Україні. В Україні у 2-14 році функціонували 21619,4 км. залізниць, з яких 47% — електрифіковані (10242,2 км.) з 144047 одиницями рухомого складу та 163,35 тис. км. Аналіз динаміки показників вантажо- та пасажирообороту показав, що рівень вантажних перевезень залізницями України зменшився на 8,2% до 457454,5 тис. тон. Пасажирські перевезення залізничним транспортом становили 429115,3 тис. пасажирів. Причинами цього є економічна криза в країні та зниження добробуту населення. В роботі розраховані та проаналізовані показники, що характеризують структуру й територіальний розвиток залізничного транспорту в Україні. Встановлено, що експлуатаційна довжина залізниць коливається від 3067 км. в Одеській до 4423 км. – в Південно-Західній регіональній залізниці. Перевезення обслуговують шість регіональних залізниць, найбільшою з яких є Південно-Західна (20,4% залізниць країни), за пасажирообігом – Одеська (95650,6 млн.пас.-км), а за обсягами перевезених вантажів, до 2014 року – Донецька (186924

тис. тон). Через Придніпровську та Донецьку регіональні залізниці найбільше (понад 50%) перевозили руди чорних металів, кам'яне вугілля, сталь та прокат, через Південно-Західну та Львівську залізниці транспортують переважно нафтопродукти, лісоматеріали та зерно. Виявлено, що залізничні колії вкривають всю територію України, втім найгустішою вона на Донеччині, Придніпров'ї й на Львівщині (48-60 км/1000 км²); найдовша залізнична мережа в Донецькій (1594 км.) та Дніпропетровській (1545 км.) областях. Там само спостерігався й

найбільший вантажопотік. За коефіцієнтом рухливості населення та обсягами пасажирських перевезень лідирують Київщина (191 поїздка, 92,8 млн. осіб) та високоурбанізовані області (30-35 поїздок, 30-40 млн. осіб). Встановлено, що більшість регіонів 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.

Література:

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Зін Е.А. Регіональна економіка / Е.А. Зін – Л.: Львівсьвіт, 2007. – 245 с.
3. Іксарова Н.О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України / Н.О. Іксарова //Економічний простір. – 2010. – №36. – С.55–61
4. Методичні вказівки до практичних занять та самостійної роботи студентів денної і заочної форм навчання з курсу «Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка» /Укл. доц. Димченко О.В. – Харків: ХНАМГ, 2006. – 36 с.
5. Розміщення продуктивних сил України: Навч.-метод. посібник /С. І. Дорогунцов, Ю. І. Пітюренко, Я. Б. Олійник та ін. – К.: КНЕУ, 2000. — 364 с.
6. 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.
7. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка. Підручник /За ред. В.В. Ковалевського, О.Л. Михайлюк, В.Ф. Семенова. – К.: Либідь, 2005. — 306 с.
8. Семенов В.Ф. Регіональна економіка / В.Ф. Семенов – К.: Знання, 2008. – С. 344 – 354.
9. Транспортна інфраструктура України – цивілізоване обличчя країни [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>.
10. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mintrans.gov.ua>.
11. Троицкая Н. А. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования / Н.А. Троицкая – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 240 с.
12. Шаблій О.І. Основи суспільної географії / О.І. Шаблій – К.: Либідь, 2003. – 412 с.
13. Яновський П.О. Пасажирські перевезення / П.О. Яновський – К: НАУ, 2008.– 469 с.

References:

1. The state statistics service of Ukraine [Electronic resource]. – Access mode: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Zing, E. A., Regional economy / E.A.Zing. List, 2007. – 245 p.
3. Iksarova N.O. Transport infrastructure as a component of economic security of Ukraine / N.O. Iksarova //Economic space. – 2010. – No. 36. – P. 55-61
4. Methodical instructions for practical classes and independent work of students of day and correspondence forms of training on the course "distribution of productive forces and regional economy" /Ed. Assoc. E.V.Dymchenko. – Kharkiv: ksame, 2006. – 36 sec.
5. The distribution of productive forces of Ukraine: Textbook.-method. aid /C. I. Doroguntsov, Y. I., Petrenko, Would Ya. Olejnik and others – K.: KNEU, 2000. — 364 p.
6. The distribution of productive forces of Ukraine: Textbook /ed. Is. P. Kachan, N. Petriga A., M. A. Kovtonyuk and others – K.: High school, 2008. – 375p.
7. The distribution of productive forces and regional economy. The textbook /under the editorship of V. V. Kovalevsky, A. L. Mikhaylyuk, V. F. Semenov. – K.: Lybid, 2005. — 306 p.
8. Semenov V. F. Regional economy / V. F. Semenov – K.: Knowledge, 2008. – S. 344 – 354.
9. Transport infrastructure of Ukraine is a civilized face of the country [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.mintrans.gov.ua>.
10. Transport strategy of Ukraine for the period until 2020. [Electronic resource]. – Mode of access: <http://www.mintrans.gov.ua>.
11. Troitskaya N. A. integrated transport system: a Textbook for students of institutions of media. Professor of education / N..A Troitskaya – M.: Publishing center "Academy", 2003. – 240 p.
12. Shabliy O.I. Fundamentals of human geography / O.I. Shabliy - K. : Lybid, 2003. - 412 p.
13. Janowski P.O. Passenger transportation / P.O. Janowski - K: NAU, 2008.- 469 p.

Анотация:

Бойко З.В. ТЕРРИТОРИАЛЬНАЯ СТРУКТУРА И РЕГИОНАЛЬНЫЕ ОСОБЕННОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ.

В статье обоснован алгоритм исследования железнодорожного транспорта Украины на уровне государства; выделены особенности развития, проанализирована территориальная структура и региональные отличия железнодорожного транспорта Украины. В настоящее время функционируют 21619,4 км. железных дорог, из каких 47% - электрифицированы (10242,2 км.) с 144047 единицами подвижного состава. Анализ динамики показателей грузо- и пассажирооборота показал, что уровень грузовых перевозок железными дорогами Украины уменьшился на 8,2% до 457454,5 тыс. тон. За коэффициентом передвижения населения и

об'ємами пасажирських перевозок лідирують Київщина (191 поїздка, 92,8 млн. лиц) і високоурбанізовані області (30-35 поїздки 30-40 млн. лиц). Установлено, що більшість регіонів України, за виключенням Волинської, Рівненської, Чернігівської і Николаєвської областей, характеризуються достатньо розвинутою залізничною мережею, середніми і високими показателями об'ємів перевезки вантажів і пасажирів, значительною подвижністю жителів. Відзначено, що компактність території, сприятливі природно-географічні умови, значительний потенціал транзитності, висока транспортна доступність всіх регіонів, наявність міжнародних транспортних коридорів - головні фактори, які обумовлюють успішне розвиток залізничного транспорту в Україні.

Ключові слова: транспорт, транспортна система, залізничний транспорт, транспортні вузли, міжнародні транспортні коридори, вантажні і пасажирські перевезки.

Abstract:

Zoe V. Boiko. TERRITORIAL STRUCTURE AND REGIONAL FEATURES OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE.

In modern conditions of Ukraine's integration into the European and world economy, the need for more highly developed transport system increases, it becomes the basis for the effective integration of the country into the world community and occupying a location that corresponds to the highly developed state. An important factor in the economic development of Ukraine is the use of its advantages of transport and geographical position as a transit area. Providing the movement of people and goods transport, including rail, makes a significant contribution to the socio-economic, scientific-technical, cultural, domestic and international bonds, therefore improving the territorial organization of transport is of great social and economic importance, and requires thorough socio-geographical study. The need for Ukraine in the highly developed transport system is increasingly growing, because it is the basis for effective integration of the country into European and world community and occupying a location that corresponds to the highly developed state.

In article the algorithm of researches of railway transport of Ukraine at the state level; the features of the development, the analysis of the territorial structure and regional differences of railway transport of Ukraine. Currently, there are 21619,4 km Railways, of which 47% is electrified (10242,2 km) 144047 units of rolling stock. The analysis of indicators of freight and passenger traffic showed that the level of freight Railways of Ukraine decreased by 8.2% to 457454,5 thousand tons. For factor mobility and the volume of passenger traffic lead the Kiev region (191 trip 92.8 million persons) and vysokoobrazovannym region (30-35 travel 30-40 million persons). Found that most regions of Ukraine, except Volyn, Rivne, Chernihiv and Mykolaiv regions, characterized by well-developed railway network, medium, and high indicators of volumes of cargo and passengers, a significant mobility of residents. It is noted that the compactness of the territory, favorable natural and geographical conditions, the considerable potential of transit, high transport accessibility of all regions, the availability of international transport corridors are the main factors that determine the successful development of rail transport in Ukraine.

Key words: transport, transport system, railway transport, transportation hubs, international transport corridors, freight and passenger transportation.

Надійшла 01.04.2017р.

УДК 911.3:314](477.54)

Олена АФОНІНА

МІГРАЦІЙНІ ПРОЦЕСИ У ХАРКІВСЬКІЙ РЕГІОНАЛЬНІЙ СИСТЕМІ РОЗСЕЛЕННЯ

У статті розглядаються тенденції розвитку міграційних процесів на території Харківської регіональної системи розселення. Показано зміни міграційної поведінки жителів протягом 1995-2015 рр. За вказаний період, міграційне скорочення населення змінилося міграційним приростом. Встановлено, що міграційна рухливість мешканців Харківської регіональної системи розселення має тенденцію до скорочення. Аналіз видової структури міграцій демонструє переважання внутрішньої міграції над зовнішньою. Як засвідчує аналіз міграційних процесів у розрізі різних типів поселень, міграційний оборот містян у 2,5 рази більший за міграційний оборот жителів сільських поселень.

Ключові слова: міграція, міграційний процес, міграційний оборот, міграційний приріст.

Постановка проблеми. Міграція як важливий суспільний феномен, обумовлений дією природних та соціально-економічних чинників, визначає особливості регіонального розвитку. Міграційні процеси – надзвичайно розповсюджене явище як в Україні так і на рівні регіонів. Не є виключенням Харківська регіональна система розселення. В останні роки міграція є важливим компонентом формування

чисельності населення Харківської регіональної системи розселення. Незважаючи на позитивні зміни у перебігу міграційних процесів, проблема міграційного скорочення населення залишається надзвичайно актуальною, особливо серед периферійних систем розселення різних ієрархічних рівнів. Дана проблема потребує ретельних досліджень з метою розробки заходів моніторингу і регулювання міграцій-