

8. Шийка Т. І. Вплив захисних зелених насаджень автошляхів на мікрокліматичні умови території / Т. І. Шийка // Науковий вісник НЛТУ України, 2009. - Вип. 19.15. – С. 271 – 275.
9. GIS-Lab [Електронний ресурс] : Конвертація даних ТМ, ЕТМ+ в показателі излучения на сенсоре. – Режим доступу: <http://gis-lab.info/qa/dn2radiance.html>
10. Панов Б.С. Модель самовозгорання породних отвалов угольных шахт Донбасса [Електронний ресурс] / Б.С.Панов, Ю.А.Проскурня, Донецкий национальный технический университет. - Режим доступу: http://terrikon.donbass.name/ter_s/290-bassa.html
11. How Landsat Images are Made [Електронний ресурс] / NASA's Landsat Education and Public Outreach team, 2006. - Режим доступу: http://landsat.gsfc.nasa.gov/pdf_archive/How2make.pdf

УДК 911.3

Д.А. Шинкаренко, аспірантка,
Харківській національний університет імені В.Н. Каразіна

ТРАНСПОРТ ЯК СКЛАДОВА ТРАНСПОРТНО-КОМУНІКАЦІЙНОЇ СИСТЕМИ ВЕЛИКОГО МІСТА

У статті розглядаються внутрішньотериторіальні особливості розвитку та функціонування транспортної системи великого міста на прикладі міста Харкова. Встановлено забезпеченість населення транспортом на території міста Харкова. Охарактеризовано структуру транспорту міста Харкова та інфраструктуру транспортної мережі. Визначено проблеми розвитку транспортного комплексу міста Харкова як стратегічно важливого елемента економіки регіону.

Ключові слова: транспорт, транспортна система, транспортна мережа, просторова самоорганізація.

Д.А. Шинкаренко. **ТРАНСПОРТ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ТРАНСПОРТНО-КОМУНИКАЦИОННОЙ СИСТЕМЫ БОЛЬШОГО ГОРОДА.** В статье рассматриваются внутритерриториальные особенности развития и функционирования транспортной системы большого города на примере города Харькова. Выявлена обеспеченность населения транспортом на территории города Харькова. Охарактеризована структура транспорта города Харькова и инфраструктура транспортной сети. Определены проблемы развития транспортного комплекса города Харькова как стратегически важного элемента экономики региона.

Ключевые слова: транспорт, транспортная система, транспортная сеть, пространственная самоорганизация.

Актуальність дослідження. В умовах підсиленних глобалізаційних впливів на розвиток окремих держав та їх регіонів важливе значення для забезпечення їх подальшого стійкого розвитку має транспортно-комунікаційна система. В даній роботі транспорт розглядається саме як складова такої системи на прикладі Харкова – одного з найбільших міст України. Стабільна робота усіх видів транспорту є невід'ємною умовою нормального функціонування економіки як країни, так і окремого регіону. В останні роки становище транспортного комплексу України значно погіршилося. Внаслідок спаду обсягів перевезень різко скоротилися прибутки транспортних підприємств, хронічною стала криза платежів, граничного рівня досягла спрацьованість основних виробничих фондів, що призводить до зростання потреб у реконструкції, ремонті та технологічному обслуговуванні. Незадовільно вирішуються питання технічних інновацій і технологічної модернізації, не забезпечуються мінімальні соціальні умови працівників галузі, не повною мірою використовуються потенційні можливості транспортного комплексу з розвитку експорту транспортних послуг.

Дослідження обраної теми є вкрай актуальним, оскільки транспорт — найважливіша ланка у сфері економічних стосунків. Транспортний комплекс бере участь у створенні проду-

кції та доставці її споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Рівень розвитку транспортної інфраструктури значною мірою визначає ефективність ринкових відносин, сприяє стабільності та економічності функціонування ринків товарів та послуг, і, з огляду на це, створює передумови для реалізації національних економічних інтересів та забезпечує підґрунтя посилення економічної безпеки держави.

Метою дослідження є вивчення внутрішньотериторіальних особливостей розвитку та функціонування транспортної системи міста Харкова, проблем та перспектив її розвитку.

Аналіз попередніх досліджень. Дослідження з географії транспорту почали розвиватися з середини XIX ст. (Йоган Коль, Леон Лаланн, Ф. Ратцель, К. Хасерта, К. Дове, А. Геттнер). В економічній та соціальній географії проблемі дослідження транспорту завжди приділялася значна увага, зокрема праці відомого вченого Г. Лаппо. В Україні цей напрям суспільно-географічних досліджень відображено в роботах О. Топчієва, Г. Підгрушного. Проте, транспортна система великого міста, шляхи її оптимізації не розглядалися в подібних дослідженнях.

Виклад основного матеріалу. Транспорт – одна з найважливіших галузей господарства,

яка забезпечує потреби господарства і населення в перевезеннях, є найбільшою складовою частиною інфраструктури, служить матеріально-технічною базою формування і розвитку територіального поділу праці, впливає на динамічність і ефективність соціально-економічного розвитку окремих регіонів і країни в цілому [1].

Транспортна система – це системне поєднання транспортної інфраструктури (шляхи сполучення, вокзали, морські порти та аеропорти), транспортних підприємств, власне транспортних засобів (потягів, автомобілів, морських та річкових суден, літаків) та системи управління [5].

Усі види транспорту є складовими єдиної транспортної системи. Транспортна система Харківського регіону представлена наземним (залізничним, автомобільним, трубопровідним, громадським) та повітряним транспортом, ко-

жен з яких має свої переваги і недоліки, виконує певне функціональне призначення, характеризується специфічними особливостями розвитку.

Основною метою діяльності Харківського комунального підприємства «Міськелектротранс» є надання послуг у пасажирських перевезеннях. Щодоби трамваями і тролейбусами перевозиться біля 760 тис. пасажирів, що становить приблизно 41,5% від загальних пасажиро-перевезень у місті. Довжина трамвайних ліній становить 236,6 кілометрів, які обслуговують 17 маршрутів і 2 трамвайних депо [8].

Кількість перевезених пасажирів цими видами транспорту повільно зменшується, це пов'язано з тим, що трамвай не є швидкісним видом транспорту, а також певною мірою трамвайні перевезення втрачають привабливість через застарілість рухомого складу (рис. 1).

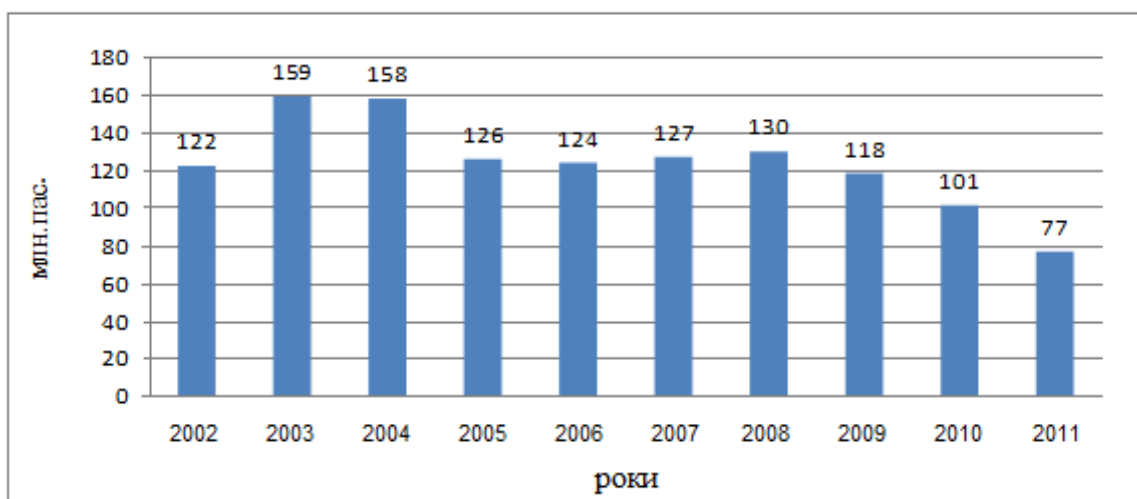


Рис. 1. Динаміка перевезень пасажирів трамвайним транспортом у місті Харкові за період з 2002 по 2011 роки (побудовано автором за даними [6])

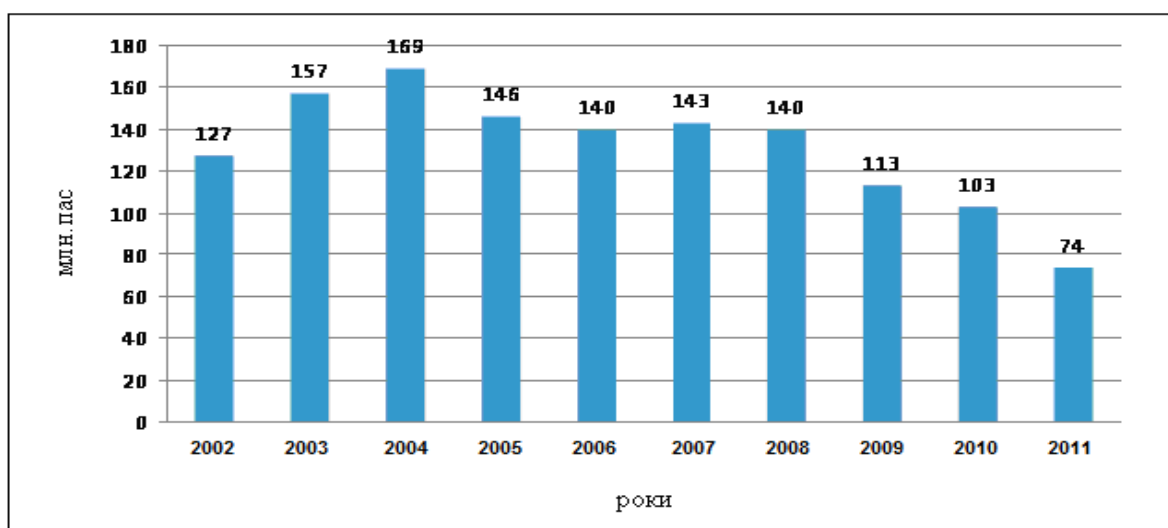


Рис. 2. Динаміка перевезення пасажирів тролейбусним транспортом в м. Харків за період з 2002 по 2011 роки (побудовано автором за даними [6])

Харківський тролейбус – важливий вид громадського транспорту Харкова. Але тролейбусний транспорт також стає все більш нерентабельним, тому що, як і у трамвайному, собівартість перевезень пасажирів більш ніж удвічі перевищує регульований тариф, електроенергія зростає в ціні, багато застарілих вагонів, з'являються більш перспективні напрямки перевезень маршрутних таксі [8]. На рис. 2 відображено динаміку перевезень пасажирів тролейбусним транспортом.

Маршрутний пасажирський транспорт (МПТ) є невід'ємною частиною життя українських міст, в тому числі і Харкова. Він багато в чому визначає основні тенденції та напрями розвитку міст і значною мірою впливає на життя людей. Будучи незамінним та ефективним засобом пересування більшої частини населення з місць проживання до місць роботи, МПТ водночас накладає на людей певні обмеження. Так, пасажир міського транспорту завжди обмежений у виборі місця посадки у транспортний засіб – ним є зупиночний пункт. Також як обмеження можна розглядати умови поїздок, що надає МПТ: види транспорту, плата за проїзд, рівень комфорту при поїзді, інтервал руху на маршруті та ін.

Зважаючи на це, населення міста постійно змушене пристосовуватися до тих або інших змін у транспортній системі, розташування підприємств та організацій, транспортного обслуговування і т.д. Цей об'єктивний процес пристосування населення в існуючих умовах розселення називається просторовою самоорганізацією [10]. Важливу роль у цьому процесі відіграє кількість зупиночних пунктів у місті та значення відстаней між ними.

Історично склалося, що Харків став одним з найбільших вузлів автомобільного транспорту. Він пов'язаний магістральними дорогами з Москвою, Києвом, багатьма містами Росії, України, країнами далекого та близького зарубіжжя, та дорогами місцевого призначення – з усіма райцентрами і десятками населених пунктів області. Міжміські автобусні станції № 1, № 2 та № 4 здійснюють міжміські та пасажирські перевезення всередині області, а автостанції № 1 і № 4 до того ж є вузлами декількох міжнародних маршрутів. Кілька інших автобусних станцій виконують перевезення виключно приміського та міжрайонного сполучення. У Харкові функціонує центральний автовокзал і шість автостанцій. Міжнародні перевезення здійснюються автовокзалом і автостанцією № 4.

Автостанції Харкова:

- автостанція № 1 "Автовокзал" на проспекті Гагаріна;

- автостанція № 2 "Суздальські ряди" на Центральному ринку;

- автостанція № 3 "Кінний ринок" біля ст. метро "Спортивна";

- автостанція № 4 "Лісопарк" в Помірках;

- автостанція № 6 "Заводська" біля ст. метро "Пролетарська";

- диспетчерський пункт "Героїв Праці" біля ст. метро "Героїв Праці";

- диспетчерський пункт "Холодна гора" біля ст. метро "Холодна Гора";

- касовий диспетчерський пункт "Привокзальний" [9].

Міський пасажиропотік обслуговується більшою кількістю автобусних маршрутів, на яких працюють як автобуси, так і маршрутні таксі, більшість із яких не є державними [9]. Маршрути міського транспорту розміщені не хаотично, а згідно певних просторових закономірностей. Ці закономірності виходять з практичного спрямування формування маршрутів, із завдання щодо необхідності забезпечення оптимального функціонування транспортної системи. А однією з умов оптимальної транспортної системи є забезпечення потреб пасажирів та перевізників у якісному та швидкому досягненні необхідного об'єкту (пункту) міста. Так, центральна частина будь-якого міста є місцем зосередження адміністративних, торгових, ділових, навчальних та інших структур. Це викликає велику потребу у високій транспортній доступності центральної частини міста, а, отже, і велику кількість маршрутів, що поєднують центр з околицями [2]. Основна частка рухомого складу автобусів і маршрутних таксі, що працює зараз на маршрутах міста, є приватною власністю комерційних підприємств і дублюють основні популярні маршрути міського електричного транспорту [8].

Значна кількість мешканців і гостей міста користуються послугами маршрутних таксі. Кількість автомобілів у приватній власності на початок 2011 р. становила 223,6 тис. одиниць, що складає 90,7% від загальної кількості автомобілів (рис. 3).

Харківський метрополітен – другий за кількістю станцій і довжині ліній в Україні. Перевозячи в рік 282 мільйона пасажирів, займає 33-те місце у світі за кількістю перевезених пасажирів [7].

Проаналізувавши рис. 4, можна зробити такі висновки, що метрополітен впевнено та стабільно перевозить значні обсяги пасажирів. Він є найбільш швидким транспортом (наприклад, за 15 хвилин можна доїхати з Салтівки до центру міста).

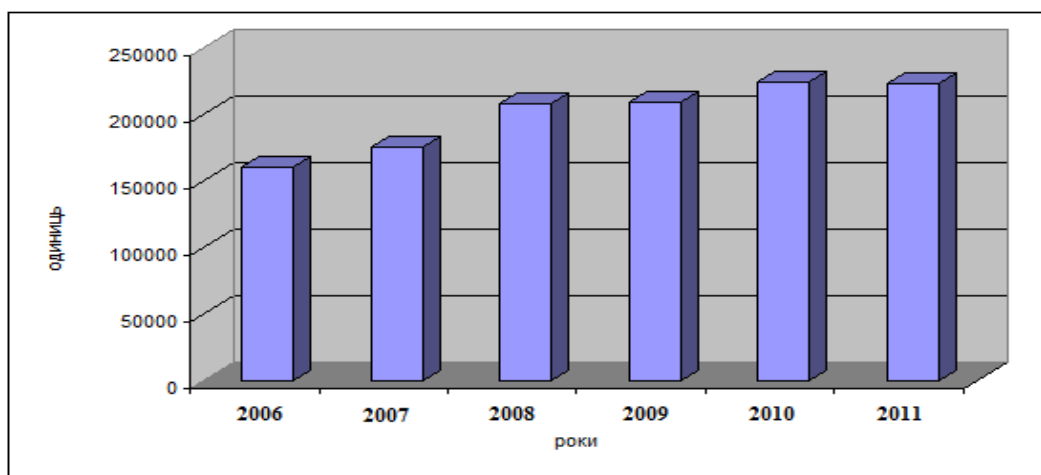


Рис. 3. Динаміка наявності автомобілів у приватній власності в м. Харкові за період 2006 – 2011 рр. (побудовано автором за даними [6])

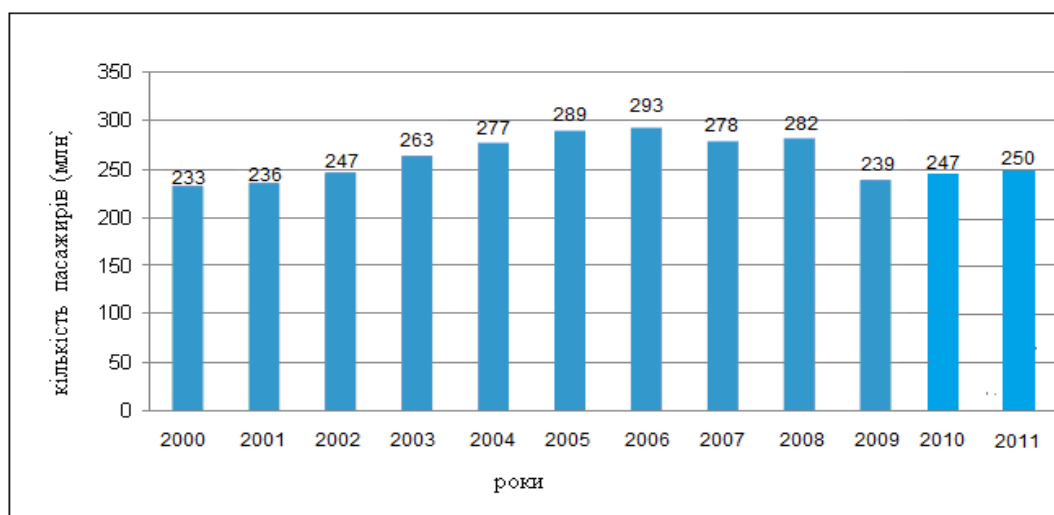


Рис. 4. Динаміка пасажирських перевезень Харківським метрополітеном (побудовано автором за даними [6])

Харківський метрополітен має 29 станцій, експлуатаційна довжина його ліній становить майже 35,5 км. Схема метрополітену складається з трьох самостійних ліній, які взаємно перетинаються: Холодногірсько-заводської – завдовжки 17,3 км, Салтівської – 10,4 км, Олексіївської – 8 км. Діють 3 пересадочних вузли. Така схема найбільш повно задовольняє потребу перевезення пасажирів до роботи, громадських центрів, сприяє децентралізації пересадочних вузлів. При цьому з'являється можливість здійснити поїздку на двох лініях лише з однією пересадкою. Всі 29 діючих станцій метро різні за характером конструкції. Вхід до них здійснюється з вуличних переходів. Довжина станційних платформ розрахована на приймання п'яти вагонних поїздів. На Олексіївській лінії курсують поїзди, сформовані з вагонів нового покоління, які дозволяють економити до 20% електроенергії.

Відповідно до генерального плану розвитку м. Харкова до 2026 року, мережа метрополітену повинна доповнюватися такими ділянками: Холодногірсько – Заводська від станції «Холодна гора» до станції «Залютино» довжиною 2,4 км із однією станцією. Салтівська від станції «Історичний музей» до станції «Площа Урицького», довжиною 1,8 км із однією станцією; від станції «Академіка Барабашова» до станції «Східна Салтівка», довжиною 4,1 км із трьома станціями («Гвардійців Широнінців», «Проспект Тракторобудівників», «Східна Салтівка»); від станції «Героїв Праці» до станції «Дружби народів» довжиною 2,4 км із однією станцією. Олексіївська лінія від станції «23 Серпня» до станції «Проспект Перемоги», довжиною 3,1 км із двома станціями («Олексіївська», «Проспект перемоги») і електродепо; від станції «Метробудівників ім. Г. І. Ващенка» до

станції «Одеська» довжиною 3,6 км із двома станціями: «Державінська», «Одеська» [11].

Міжнародний аеропорт «Харків» – один з найважливіших об'єктів столиці Слобожанщини. З 2001 року аеропорт став Авіаційним комунальним підприємством «Міжнародний аеропорт Харків». У 2008 році весь комплекс Харківського аеропорту був переданий в оренду компанії «НьюСистемс АМ» на 49 років. Злітно-посадочна смуга, як стратегічний об'єкт, знаходиться у власності держави.

В даний час аеропорт «Харків» один з найважливіших аеропортів України. Пропускна здатність аеропорту «Харків» понад 1600 пас/годину, а запланований пасажиропотік – 800 тис. осіб на рік, хоча варто відзначити, що працюючи цілий рік на піку завантаженості, аеропорт зможе приймати 2 млн. людей на рік. Площа аеропорту більше 20 тис. кв. м. складається з трьох терміналів. Основний (новий) термінал розділений на дві частини (для внутрішніх і міжнародних рейсів) і VIP-термінал (реконструйований старий). Єдина злітно-посадкова смуга сягає майже 2,5 км, що дозволяє аеропорту приймати і відправляти всі середньомагістральні повітряні судна [3].

Головна пасажирська залізнична станція Харківського залізничного вузла Південної залізниці – Харків-Пасажирський. Розташована вона біля Привокзальної площі. Зупиночна платформа розташована у Ленінському районі Харкова. До будівлі вокзалу веде один з виходів станції метро «Південний вокзал».

Загальна площа приміщень вокзалу – 32 600 м², платформ і тунелів – 33 100 м². На станції Харків-Пасажирський зупиняються всі транзитні потяги. Потяги далекого прямування пов'язують станцію з 10 країнами світу, в тому числі: Німеччиною, Болгарією, Литвою, Азербайджаном, Узбекистаном. Основні напрямки відправлення поїздів: на Київ і далі на Західну Україну і Польщу, на Москву (і далі — по всій території Росії), на Крим, на Донбас (через Куп'янськ і Лозову) [4].

Харків-Левада – пасажирська залізнична станція Харківського залізничного вузла Південної залізниці. Розташована біля Мовчанівського провулку. Зупиночна платформа розташована у Червонозаводському районі Харкова. До будівлі вокзалу веде один з виходів станції метро «Прспект Гагаріна».

Станція Левада з 1966 року є пасажирською станцією приміського сполучення. За добу вокзал обслуговує до 15 000 пасажирів. До станції підходить одна колія. Станція відправляє приміські поїзди до станцій Основа, Безлюдівка, Тернове, Гракове, Шебелинка, Балаклія, Са-

винці, Ізюм, Люботин, Мерчик, Золочів. Крім того, курсують прискорені електропоїзди далекого прямування Левада – Донецьк, Левада – Горлівка і Левада – Дебальцеве – Пасажирський [3, 9].

Висновки. Перед транспортним комплексом України загалом та транспортною системою Харківського регіону, зокрема все частіше постають проблеми, пов'язані з новими завданнями, що стоять перед транспортом в умовах поживлення реального сектору економіки та зростання попиту на транспортні послуги, активізації процесів інтеграції транспортної системи України до європейської та світової транспортних систем. Крім того, наша держава, ставши однією з країн, що прийняла у себе чемпіонат з футболу Євро – 2012, а Харківська область – кілька матчів у його межах, зіткнулася з великою кількістю проблем, однією з яких була проблема реконструкції та удосконалення об'єктів транспортно-дорожнього комплексу регіону.

За оптимістичними прогнозами, очікується щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4-5 %, обсяги перевезень вантажів і пасажирів неодмінно зростуть в середньому у 1,5 рази. На сьогоднішній день транспортна система України та Харківського регіону не готова забезпечити перевезення таких обсягів. Внаслідок низького інвестиційного потенціалу транспортно-дорожнього комплексу збільшується зношення технічних засобів, погіршується їх структура, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Все це разом знижує якість транспортного обслуговування підприємств і населення.

Серед основних проблем, які стоять перед транспортом України і Харківського регіону зокрема, можна виділити наступні:

- недостатнє оновлення основних фондів всіх видів транспорту;
- низький рівень міжгалузевої координації у розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до роз'єднання основного транспортного простору, нераціонального використання ресурсів і зниження використання ресурсів транспорту;
- низький рівень використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України і Харківської області зокрема.

Все це визначає необхідність здійснення комплексу заходів, розрахованих як на близьку, так і далеку перспективу, які б забезпечували розвиток транспортно-дорожнього комплексу у

тісному поєднанні з процесами, що відбуваються у світовій та вітчизняній соціально-економічних сферах, сприяли раціональному

розміщенню продуктивних сил країни та соціальної мобільності населення.

Література

1. Алаев Э. Б. Социально-экономическая география: понятийно-терминологический словарь / Э. Б. Алаев. – М.: Мысль, 1983. – 290 с.
2. Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007–2011 роки // Відомості Міністерства транспорту та зв'язку України. – 2007. – № 3–4. – С. 138–163.
3. Інтернет-портал – «Харківський портал» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.portal.kharkov.ua>.
4. Інтернет-портал – «Южная железная дорога» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://pz.gov.ua>. (історія)
5. Ковалевський В.В. Розміщення продуктивних сил / В.В. Ковалевський, О.Л. Михайлюк, В.Ф. Семенов. – К., «Знання», 1998. – 277 с.
6. Місто Харків у 2011 році (статистичний щорічник) [під редакцією О.Г. Мамонтової]. – Х., 2012. – 166 с.
7. Офіційний сайт КП «Харківський метрополітен» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.metro.kharkov.ua/>.
8. Офіційний сайт ООО «Гортранс» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gortransport.kharkov.ua>.
9. Офіційний сайт Харківської міської ради [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.city.kharkov.ua/>
10. Редзюк А.М. Автомобільний транспорт України: стан, проблеми, перспективи розвитку / А.М. Редзюк. – К., – 2005. – 125 с.

УДК 911.3

О.О. Яновська, аспірантка,
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна

ІСТОРИКО-АРХІТЕКТУРНІ ОБ'ЄКТИ ЯК СКЛАДОВА КУЛЬТУРНОГО КОМПЛЕКСУ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

У статті розкрито особливості історико-архітектурних об'єктів як складової культурного комплексу Харківщини. Проаналізовано поняття «надбання», «спадок», «спадщина», «пам'ятка» та розглянуто класифікації об'єктів культурної спадщини за різними ознаками. Визначено місце Харківської області в Україні за показниками кількості та цільності об'єктів культурної спадщини та територіальну диференціацію останніх по містах та районах області. Проаналізовано перспективи використання історико-архітектурних об'єктів Харківщини в рекреаційно-туристській діяльності для підвищення культурного потенціалу регіону.

Ключові слова: історико-архітектурні об'єкти, культурна спадщина, Державний реєстр нерухомих пам'яток України, цільність об'єктів культурної спадщини, культурний туризм.

О.А. Яновская. ИСТОРИКО-АРХИТЕКТУРНЫЕ ОБЪЕКТЫ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ КУЛЬТУРНОГО КОМПЛЕКСА ХАРЬКОВСКОЙ ОБЛАСТИ. В статье раскрыты особенности историко-архитектурных объектов как составной культурного комплекса Харьковщины. Проанализированы понятия «достояние», «наследство», «наследие», «памятник» и рассмотрены классификации объектов культурного наследия по различным признакам. Определены место Харьковской области в Украине по показателям количества и плотности объектов культурного наследия и территориальная дифференциация последних по городам и районам области. Проанализированы перспективы использования историко-архитектурных объектов Харьковщины в рекреационно-туристской деятельности для повышения культурного потенциала региона.

Ключевые слова: историко-архитектурные объекты, культурное наследие, Государственный реестр недвижимых памятников Украины, плотность объектов культурного наследия, культурный туризм.

Актуальність. Історико-архітектурні об'єкти є важливою складовою культурної спадщини України. Культура, а разом з нею і культурна спадщина, є одним із найважливіших показників самобутності, самоідентифікації нації, виступає чинником консолідації суспільства. Однак, останнім часом в Україні знижується інтерес населення до національної історії, культурних традицій, культурної спадщини, в тому числі і історико-архітектурних об'єктів. Це пояснюється зниженням рівня платоспроможності основних верств населення, браком у громадян

вільного часу та наданням переваги розважальним способам відпочинку та заходам арткультури [5]. З кожним роком зростає також кількість українських туристів, які воліють відпочивати за кордоном та знайомитися з історико-архітектурними об'єктами екзотичних країн, або розвинутих країн Європи. Їх приваблює в основному значно вищий, ніж в Україні рівень розвитку інфраструктури та сервісу, вартість яких майже така як у нашій державі. Все це негативно впливає на формування історичної свідомості та менталітету українського соціуму, а