

4. Природа Херсонської області. Фізико-географічний нарис. (Відп. ред. М.Ф. Бойко). – К.: Фітосоціоцентр, 1998. – 120 с.
5. Развитие процессов подтопления г. Херсона и их экологические последствия [Электронный ресурс] / Т. Бобылева. – Режим доступа к статье: [http:// www.srw.ksu.ks.ua/digest/.pdf](http://www.srw.ksu.ks.ua/digest/.pdf).

МАЛЬЧИКОВА Д. С., ЧЕРЕВКО А. М.

СУСПІЛЬНО - ГЕОГРАФІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ ХЕРСОНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

В сучасних умовах транспорт став відігравати надзвичайно важливу, а в окремих випадках - визначальну, роль в житті та господарській діяльності суспільства. Від ефективності транспорту, зокрема раціональності його територіальної структури та організації, великою мірою залежить успіх соціально-економічного розвитку суспільства, держави, регіону. Всі шляхи сполучення та всі транспортні засоби в сукупності творять національну транспортну систему, яка постійно удосконалюється не тільки технічно, але й організаційно [1].

Завдяки своєму вдалому розміщенню Херсонщина, як складова частина України, визначена транзитною областю з потужною різногалузевою транспортною системою, до складу якої входить залізничний, морський, річковий, автомобільний й авіаційний транспорт. Однак, відповідна інфраструктура потребує суттєвої модернізації. Розвиток транспортної інфраструктури в першу чергу пов'язаний з поліпшенням транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і мостів, забезпеченням розвитку мережі автомобільних доріг і мостів, підвищенням безпеки руху, економічності та комфортності перевезень пасажирів і вантажів, пропускної здатності автомобільних доріг області. Будівництво і реконструкція доріг повинна враховувати потреби розвитку курортно-рекреаційної зони і забезпечення її автотранспортним, а іноді і морським і річковим транспортом [2].

Основними пріоритетами на середньострокову перспективу транспортного комплексу Херсонської області мають стати:

- Поліпшення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг загального користування.
- Оновлення рухомого складу автомобільного транспорту загального користування, оскільки зношеність негативно впливає на безпеку руху, екологічний стан навколишнього середовища, стримує розвиток та якість внутрішніх пасажирських та вантажних перевезень.
- Розвиток виробничих потужностей морських портів.
- Залучення інвестицій у розвиток авіаційної галузі, а саме аеропорту «Херсон» для облаштування злітно-посадкової смуги аеропорту

сучасними радіонавігаційними та світлосигнальними системами посадки літаків.

- Розвиток малої авіації з впровадженням авіаційного сполучення до населених пунктів на узбережжі Чорного та азовського морів.

- Розвиток водного транспорту з впровадженням рейсів до міст Гола Пристань, Нова Каховка, Очаків, Одеса судами на підводних крилах типу «Полісся» [4].

Рівень розвитку в цілому можна оцінити як порівняно нижчий від загальнодержавних стандартів. Позитивний фактор розташування транспортних коридорів: Євро-Азійського - 226 км, Чорноморського ЧЕС -114 км. Технічні можливості морських портів області дозволяють перевантажувати до 4,5 млн. т вантажів на рік. За січень-квітень 2014 р. Підприємствами транспорту перевезено 2370,1 тис.т вантажів, що на 19,8% менше, ніж за січень-квітень 2013 р. Вантажообіг збільшився на 0,5% і становив 1807,5 млн.ткм. Збільшення вантажообігу відбулося на автомобільному транспорті (на 8,3%), залізничному (на 0,6%). Пасажирським транспортом перевезено 31763,5 тис. Пасажирів, що на 8,4% менше, ніж за січень– квітень 2013р. Пасажирооборот зменшився на 8,3% і становив 836 млн.пас.км. Зменшення пасажирообороту відбулося на залізничному транспорті (на 17,9%), тролейбусному (на 16,7%), автомобільному (на 3,5%) [3].

За січень–вересень 2014р. Підприємствами транспорту перевезено 5604,3 тис.т вантажів, що на 16,5% менше, ніж за січень–вересень 2013р. Вантажооборот збільшився на 1,3% і становив 3724,2 млн.ткм. Збільшення вантажообороту відбулося на автомобільному транспорті (на 5,4%), залізничному (на 3,3%). Обсяг обробки вантажів у портах та на промислових причалах (морських і річкових) зменшився на 13,6% та становив 2404,7 тис.т. Обсяг обробки вантажів внутрішнього сполучення зменшився на 72,8%, транзитних вантажів – на 53,1%, імпортних – на 42,2%. Обробка експортних вантажів збільшилася на 72,7%. Послугами пасажирського транспорту скористалися 72281,9 тис. Пасажирів, що на 1,8% менше, ніж за січень–вересень 2013р. Пасажирооборот зменшився на 4,4% і становив 2100,8 млн.пас.км. Зменшення пасажирообороту відбулося на залізничному транспорті (на 14,1%), автомобільному (на 1,6%) [5].

Серед конкретних проблем: завершення резонансного незавершеного будівництва Транспортного переходу Таврійський–ХБК у м. Херсоні; проблема розташування у центрі Херсона причалів морського порту; вирішення проблеми стикування морського і залізничного транспорту (будівництво залізниці у Скадовський морпорт, недобросовісна конкуренція одеських портів з херсонськими через політику тарифів на залізничні перевезення; будівництво дніпровського річкового флоту і терміналів і річкових портів, пристаней на території області.

Подальший розвиток транспортної інфраструктури в першу чергу пов'язаний з поліпшенням транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і мостів, забезпеченням розвитку мережі автомобільних доріг і мостів, підвищенням безпеки руху, економічності та комфортності перевезень пасажирів і вантажів, пропускної здатності автомобільних доріг області. Будівництво і реконструкція доріг повинна враховувати потреби розвитку курортно-рекреаційної зони і забезпечення її автотранспортним, а іноді і морським і річковим транспортом. Перш за все - реконструкція доріг в Генічеському, Голопристанському, Скадовському і Цюрупинському районах[6].

Література:

1. Гончаров С. Транспортний комплекс України / С. Гончаров // Фондовий ринок. – 2001. – №20. – 41с.
2. Горленко І. О. Економічні райони України: посібник / І. О. Горленко, Л. А. Тарангул – К. : Б.в. , 1999. – 205 с.
3. Зеркалов Д. В. Транспортна система України / Д. В. Зеркалов. – К. : Основа, 2006. – 704 с.
4. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України / Ю. Є. Пащенко. – К. : Науковий світ, 2003. – 468 с.
5. Позднякова Л. Проблемы стабилизации транспортной системы Украины / Л. Позднякова // Бизнес-информ. – 2000. – № 13 – 14. – 24 с.
6. Щелкунов В. І. Транспортна інфраструктура регіонів України : проблеми територіально-економічного реформування / В. І. Щелкунов, Г. С. Григор'єв. – К. : Наукова думка, 2006. – 220 с.

МАШКОВА О. В., БОГАДЬОРОВА В. С.

ТЕРИТОРІАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ ЕКСТРЕМАЛЬНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Екстремальний туризм на сьогоднішній момент набуває величезної популярності серед української молоді. З кожним роком збільшується кількість людей, охочих до гострих вражень та особливого, навіть небезпечного відпочинку. Різноманітність природних ландшафтів нашої країни та велика кількість закинутих промислових об'єктів тільки сприяє швидкому розвитку екстремальних видів спорту та туризму [1].

В Україні представлені усі існуючі види повітряного екстремального туризму, а саме: банджи-джампінг і роуп-джампінг, вінгсьют, дельтапланеризм і парапланеризм, стрибки з парашутом.

Найвідомішим місцем для банджи-джампінгу є найвищий міст України – «Стрімка лань» висотою 54 метри в Кам'янці-Подільському (Хмельницька обл.). Час польоту – 3-4 секунди до точки повернення.