

Міністерство освіти і науки України  
Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна  
Київський національний університет імені Тараса Шевченка  
Могилівський державний університет ім. А.О. Кулешова (Білорусь)  
Сілезький університет в Катовіце (Польща)  
Університет Жирони (Іспанія)  
Університет Орадя (Румунія)  
Таллінський університет (Естонія)  
Рада молодих вчених факультету геології, географії, рекреації і туризму  
ХНУ імені В.Н. Каразіна  
КЗ «Харківська обласна станція юних туристів»

# **РЕГІОН - 2018:**

**СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ**

## **МАТЕРІАЛИ**

**МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ КОНФЕРЕНЦІЇ  
СТУДЕНТІВ, АСПРАНТІВ ТА МОЛОДИХ НАУКОВЦІВ**

(м. Харків, 3 – 4 квітня 2018 р.)

Харків  
2018

**Редакційна колегія:** Л.М. Немець, д. геогр. н., проф. (голова редакційної колегії), К.Ю. Сегіда, д. геогр. н., доц. (співголова редакційної колегії), С.В. Костріков, д. геогр. н., проф., К.В. Мезенцев, д. геогр. н., проф., К.А. Немець, д. геогр. н., проф., Ю.І. Кандиба, к. геогр. н., доц., Л.В. Ключко, к. геогр. н., доц., Н.В. Гусєва, к. геогр. н., доц., П.А. Вірченко, к. геогр. н., доц., В.І. Редін, к. геогр. н., доц., Є.Ю. Телебєнєва, к. геогр. н., зав. лаб., П.О. Кобилін, к. геогр. н., зав. лаб.

**Адреса редакційної колегії:** Харківський національний університет імені В.Н. Каразіна, 61022, м. Харків, майдан Свободи, 4, кафедра соціально-економічної географії і регіонознавства, к. 3-62, тел. (057) 707-52-74, e-mail: konfregion@ukr.net.

Затверджено до друку рішенням вченої ради факультету геології, географії, рекреації і туризму факультету Харківського національного університету імені В.Н. Каразіна (протокол № 6 від 12.03.2018 р.).

Конференція зареєстрована в УкрІНТЕІ МОН України (посвідчення № 760 від 20 грудня 2017 р.).

Регіон – 2018: суспільно-географічні аспекти: матеріали міжнародної науково-практичної конференції студентів, аспірантів та молодих науковців (м. Харків, 3 – 4 квітня 2018 р.) / Гол. ред. колегії Л.М. Немець. – Х.: ХНУ імені В.Н. Каразіна, 2018. – 200 с.

Тексти представлено у авторській редакції. Автори несуть повну відповідальність за зміст доповідей, а також добір, точність наведених фактів, цитат, власних імен та інших відомостей.

Матеріали пройшли внутрішнє рецензування.

**СЕКЦІЯ 2**  
**СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РЕГІОНАЛЬНОГО РОЗВИТКУ**

<b>Бринько В.М., Усрямова А.В.</b> СУЧАСНІ ТЕРИТОРІАЛЬНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ЗЕРНОВОГО ГОСПОДАРСТВА ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ .....	50
<b>Гаєвський Г.В., Кандиба Ю.І.</b> ОСОБЛИВОСТІ ФУНКЦІОНУВАННЯ СФЕРИ ПОСЛУГ У РЕГІОНАХ УКРАЇНИ .....	53
<b>Герасименко О.В.</b> ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ЧЕРКАСЬКОЇ ОБЛАСТІ .....	58
<b>Глуханюк Б.В., Сливка Р.Р.</b> РУЙНУВАННЯ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА ВНАСЛІДОК ВІЙСЬКОВИХ КОНФЛІКТІВ .....	60
<b>Жеребцова Т.Р.</b> СУЧАСНІ ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ ХЕРСОНЩИНИ .....	63
<b>Загайчук К.Р.</b> ГЕОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ ЗАБЕЗПЕЧЕНОСТІ НАСЕЛЕННЯ УКРАЇНИ СЕРЕДНІМ МЕДИЧНИМ ПЕРСОНАЛОМ (ЗА ПЕРІОД 2010-2014 рр.) .....	66
<b>Кобилін П.О.</b> МІСЦЕ РОЗДРІБНОЇ ТОРГІВЛІ В ЕКОНОМІЦІ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ .....	70
<b>Ковалюк С.В.</b> СУЧАСНИЙ СТАН, ТЕНДЕНЦІЇ І ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ВИРОБНИЧОЇ ГАЛУЗІ НАРОДНОГОСПОДАРСЬКОГО КОМПЛЕКСУ ЧЕРНІВЕЦЬКОЇ ОБЛАСТІ .....	73
<b>Пасічник С.М.</b> УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ МАЛИХ МІСТ В УМОВАХ НЕРІВНОМІРНОСТІ РОЗВИТКУ РЕГІОНІВ УКРАЇНИ .....	76
<b>Старовицька І.М.</b> ГЕОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ ІНОЗЕМНИХ ТРАНСНАЦІОНАЛЬНИХ КОРПОРАЦІЙ В УКРАЇНІ .....	79
<b>Ткаченко Н.М.</b> ДО ПИТАННЯ ГЕОПЛАНУВАННЯ ХАРКІВСЬКОГО РАЙОНУ ХАРКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ .....	82
<b>Kotliar A.I.</b> DEVELOPMENT OF MUSEUM NETWORK OF DNIPROPETROVSK REGION BY AREAS AND CITIES FOR 2010-2015 YEARS .....	85
<b>Мазурова А.В.</b> КОМПОНЕНТНИЙ АНАЛІЗ ФУНКЦІОНУВАННЯ СОЦІОГЕОСИСТЕМИ МІСТА ХАРКОВА.....	89



### ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ ЧЕРКАСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Транспорт – одна з найголовніших сфер матеріального виробництва, яка значною мірою визначає рівень та структуру економіки, особливості розміщення населення і виробництва, а також є найважливішою ланкою, яка зв'язує всі галузі господарського комплексу в єдине ціле.

Географія транспорту як окремих напрямків суспільно-географічних досліджень сформувалась відносно пізно, в середині XIX ст., і лишається недостатньо методологічно і методично розробленою наукою. Вивчення транспортних мереж відіграє важливу роль у розумінні особливостей територіальної організації населення та господарства регіонів, оскільки транспортні комунікації виникають залежно від розселення населення та видів його господарської діяльності [3, с. 520].

Метою нашого дослідження є вивчення вантажних та пасажирських перевезень автомобільним транспортом у Черкаській області.

У 2017 році підприємствами транспорту Черкаської області перевезено 11828,6 тис. т. вантажів, що на 11,4 % більше від обсягів відповідного періоду минулого року. Вантажооборот збільшився на 7,2% і становив 10561,7 млн ткм., на 1,1 % більше всеукраїнського показника за відповідний період. Послугами пасажирського транспорту у 2017 році скористалися 94,3 млн. пасажирів, що на 4,6 % більше ніж у 2016 році. Пасажирообіг збільшився на 6,1 % і становив 2699,0 млн. пас. км, що складає 2,7% всеукраїнського показника (в Україні у 2017р. усіма видами транспорту виконано пасажирообіг в обсязі 99,3 млрд. пас. км) [4].

У 2017 році автомобільним транспортом перевезено 5372,6 тис. т. вантажів та виконано вантажооборот в обсязі 1236,9 млн. ткм, що відповідно на 30,3 % та на 22,6 % більше обсягів минулого року. Обсяг перевезених вантажів автотранспортом фізичних осіб-підприємців збільшився порівняно із 2016 роком в 1,6 рази і становив 3066,7 тис. т. Автомобільним транспортом у 2017 році скористалися 67,4 млн. пасажирів, що менше на 0,7 % менше ніж у 2016 році, виконана при цьому пасажирська робота дорівнює 754,1 млн. пас. км, що на 1,4 % більше обсягів відповідного періоду минулого року. (табл. 1) [1, 2].

Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців збільшились на 6,6 % і становили 13,6 млн. пасажирів. Автобусні перевезення в області здійснюються на 534 маршрутах, у т.ч. на 121 міському, 275 приміських та 138 міжміських внутрішньообласних. На міських та приміських автобусних маршрутах загального користування пасажирів з обмеженими фізичними можливостями можуть скористатися 65 автобусами пристосованими для

перевезень відповідних категорій громадян [2].

Таблиця 1.

Вантажні та пасажирські перевезення автомобільним транспортом по містах та районах Черкаської області у 2017 році

Назва району	Перевезено вантажів, тис. т	Вантажообіг, млн.ткм	Перевезено пасажирів, тис	Пасажиροобіг, млн.пас.км.
м. Черкаси	1467,7	342,8	42104,8	335,3
м. Вагучіне	55,5	8,6	213,7	12,7
м. Золотоноша	253,9	115,7	1225,5	14,1
м. Канів	154,4	25,4	1746,7	27,2
м. Сміла	129,6	38,3	6138,7	59,1
м. Умань	284,1	38,6	7414,1	69,5
райони				
Городищенський	74,4	24,2	126,5	2,1
Драбівський	242,6	33,8	230,4	6,4
Жашківський	77,0	16,2	1041,4	11,3
Звенигородський	118,6	29,5	401,0	16,1
Золотоніський	174,2	46,5	52,4	1,2
Кам'янський	48,9	10,0	407,1	6,0
Канівський	19,1	3,9	-	-
Катеринопільський	780,0	148,8	361,6	13,4
Корсунь-Шевченківський	51,0	10,5	1174,8	11,3
Лисянський	39,5	7,9	206,5	7,3
Маньківський	155,8	28,8	225,6	9,8
Монастирищенський	79,7	27,0	506,3	34,9
Смілянський	65,1	17,9	383,0	8,8
Тальнівський	78,0	15,5	689,7	8,4
Уманський	115,6	29,1	80,6	2,1
Христинівський	38,3	7,9	300,0	7,0
Черкаський	325,2	85,1	1226,5	59,3
Чорнобаївський	233,1	57,4	275,7	13,2
Чигиринський	97,1	24,5	210,3	3,9
Шполянський	214,5	43,0	631,7	13,7
Черкаська область	5 372,6	1 236,9	67 374,6	754,1

Отже, транспорт здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між промисловістю і сільським господарством, між видобувними та обробними галузями промисловості, забезпечує економічні зв'язки між окремими країнами та потребу населення в усіх видах перевезень. Аналіз роботи залізничного, авіаційного, річкового транспорту, допоміжних транспортних послуг, зв'язок – буде предметом наших наступних розвідок.

*Список використаних джерел:* 1. Бюлетень «Соціально-економічне становище Черкаської області». Режим доступу: [http://www.ck.ukrstat.gov.ua/?p=bul\\_soc\\_ek](http://www.ck.ukrstat.gov.ua/?p=bul_soc_ek) (дата звернення 28.02.2018). 2. Підсумки роботи транспорту у 2017 році. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua> (дата звернення: 27.02.2018). 3. Топчієв О.Г. Суспільно-географічні

дослідження: методологія, методи, методики : навч. посіб. / О.Г. Топчієв. – Одеса : Астропринт, 2005. – 632 с. 4. Транспортний комплекс Черкаської області. Режим доступу: <http://ck-oda.gov.ua/transportnyj-kompleks/>(дата звернення: 27.02.2018)

УДК 911.3

**Б.В. Глуханюк, Р.Р. Сливка**

*b.bohdnna94@gmail.com, romanslyvka@i.ua*

ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника»,  
м. Івано-Франківськ, Україна

### **РУЙНУВАННЯ МІСЬКОГО СЕРЕДОВИЩА ВНАСЛІДОК ВІЙСЬКОВИХ КОНФЛІКТІВ**

На території України відбуваються військові дії, які кваліфікуються українським законодавством як збройна агресія Російської Федерації проти України. Наслідком є тимчасова окупація частин території України [1]. У 1927 Лігою Націй була прийнята Декларація про агресивні війни, яка проголосила: «Будь-яка агресивна війна є і залишається забороненою» (п.1). Залежно від змісту і форм дій вирізняють пряму агресію (вторгнення на територію іншої країни, напад, окупація, в тому числі й тимчасова, бомбардування, блокада морських портів, порушення правил військової приступності згідно з попередніми домовленостями та ін.); непряму, в якій збройній сила агресора використовується приховано, замасковано, у формі найманців, бандитських формувань; співучасть у діях агресивних держав. Ті держави, які застосовують збройні сили для оборони у відповідь на напад, не можуть вважатися агресорами [2]. Наслідком агресії є руйнування міського середовища.

Урбіцид – термін, який буквально означає "насильство проти міст". У 2017 в світі військові дії найвищої інтенсивності відбувались на території 20 країн, із них військові дії у найбільшій мірі впливають на міське середовище Сирії, Лівії, Ємену та України. Більшість війн відбуваються у сільській місцевості, де держава не має достатньої владної присутності, і де інфраструктура легко знищується, натомість міста є важливим об'єктом контролю для воюючих сторін, а розмір і щільність розселення та пов'язана з нею інфраструктура мають вагомое політичне значення. Соціальний вплив на конфлікт тут, як правило, більший у порівнянні із сільською місцевістю. Великі міста є особливо значущими, оскільки вони є символами національного існування або релігійної ідентичності, а також осердям державної влади [3].

Міський театр військових дій характеризуються багатовимірністю. Він складається із поєднання горизонтальних, вертикальних, внутрішніх і зовнішніх площин і форм, які накладені на рельєф місцевості. Такі умови дозволяють певний час надавати захист від враження важкою зброєю. Структурна цільність такого простору передбачає розміщення невеликих підрозділів і цивільних всередині споруд, які є укриттям, але зменшують огляд та спроможність військових одиниць до взаємодії, знижують ефективність зброї і мобільність

© Глуханюк Б.В., Сливка Р.Р., 2018