## Для заказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

ДІДЕНКО Катерина Дмитрівна

УДК 911.3:656.132(477)

ТЕРИТОРІАЛЬНА ОРГАНІЗАЦІЯ АВТОМОБІЛЬНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

11.00.02 – Економічна та соціальна географія

Автореферат

дисертації на здобуття наукового ступення

кандидата географічних наук

Київ – 2007

Дисертацією є рукопис

**Робота виконана на кафедрі економічної та соціальної географії географічного факультету Київського національного університету імені Тараса Шевченка**

Науковий керівник: **кандидат географічних наук, доцент** ДОРОШЕНКО ВІКТОР ІВАНОВИЧ, **Київський національний університет імені Тараса Шевченка, доцент кафедри економічної та соціальної географії**

Офіційні опоненти: **доктор географічних наук, професор** ТОПЧІЄВ ОЛЕКСАНДР ГРИГОРОВИЧ, **Одеський національний університет імені І. І. Мечникова, завідувач кафедри економічної та соціальної географії.**

**кандидат географічних наук, доцент** КРАЄВИЙ ОЛЕКСАНДР ДМИТРОВИЧ, **Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана, доцент, заступник завідувача кафедри розміщення продуктивних сил.**

Провідна установа: **Харківський національний університет ім. В. Н. Каразіна Міністерства освіти і науки України, геолого-географічний факультет, м. Харків**

**Захист відбудеться червня 2007 р. о годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.001.07 у Київському національному університеті імені Тараса Шевченка за адресою: м. Київ, ДСП – 680, просп. акад. Глушкова, 2, географічний факультет, ауд. 312.**

**З дисертацією можна ознайомитися у науковій бібліотеці Київського національного університету імені Тараса Шевченка за адресою: 01017, м. Київ, вул. Володимирська, 58**

**Автореферат розісланий 2007 р.**

Вчений секретар

спеціалізованої вченої ради

доктор географічних наук, професор С.І. Іщук

**ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ**

**Актуальність теми** Сучасний етап реформування економіки України, пов’язаний з переходом на ринкові відносини, характеризується зростаючими організаційними, екологічними і технологічними вимогами до функціонування транспортного комплексу. За умов 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, автотранспорт вносить значний внесок в розвиток соціально-економічних, науково-технічних, культурно-побутових та міжнародних зв’язків, через це удосконалення територіальної організації пасажирських автомобільних перевезень має важливе соціальне та господарське значення, та потребує ґрунтовного суспільно-географічного дослідження. Необхідно зауважити, що вивченню проблем пасажирського автомобільного транспорту України (в суспільно-географічному аспекті) в останній час приділяється мало уваги, переважна більшість публікацій відноситься до періоду планової економіки. Взагалі дослідженням різних аспектів функціонування транспортної системи займалися Бугроменко В. Н., Волошин В.В., Гольц Г.А., Григорович М.В., Ігнатенко О.С., Корецький Л.М., Коценко К.Ф., Нікольський І.В., Новікова А.М., Марунич В.С., Пащенко Ю.Є., Смирнов І.Г., Шипович В.Є. та інші. В той же час пасажирський автомобільний транспорт динамічно розвивається і відбиває зміни, які проходять в світовому виробничому процесі, тому зростає потреба у суспільно-географічному вивченні проблем здійснення автомобільних пасажирських перевезень в Україні в сучасних економічних умовах, адже рівень розвитку пасажирського автотранспорту – одна з найважливіших ознак технологічного прогресу і цивілізованості держави.

**Зв’язок роботи з науковими програмами, планами, темами** Тема дисертаційного дослідження тісно пов’язана з науково-дослідною роботою, що проводиться на кафедрі економічної та соціальної географії Київського національного університету імені Тараса Шевченка, зокрема з науково-дослідною темою “Суспільно-географічні аспекти регіонального природокористування” (№ державної реєстрації 0101U001568).

**Мета і завдання дослідження** ***Метою дослідження*** є поглиблення теоретико-методичних основ територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень в умовах ринкових відносин та дослідження територіальних відмінностей в структурі перевезень.

***Завдання***:

* проаналізувати суспільно-географічні дослідження і дослідження суміжних наук з організації пасажирських автомобільних перевезень;
* дати оцінку системі умов і чинників, що впливають на територіальну організацію автомобільних пасажирських перевезень;
* проаналізувати територіальну організацію автомобільних пасажирських перевезень в Україні, в тому числі в розрізі адміністративних областей і суспільно-географічних районів;
* дослідити динаміку розвитку автомобільних пасажирських перевезень в Україні в умовах ринкових відносин і європейської інтеграції;
* зробити прогноз розвитку автомобільних пасажирських перевезень в Україні та розробити практичні пропозиції щодо вдосконалення їх територіальної організації на найближчу перспективу.

***Об’єктом*** дисертаційного дослідження є автомобільні пасажирські перевезення в Україні.

***Предметом*** дисертаційного дослідження є територіальна організація автомобільних пасажирських перевезень та чинники, що на неї впливають.

 ***Методи дослідження.*** Основним методами, які використовуються в роботі є системний підхід, структурний аналіз, метод регресійно-кореляційного аналізу для визначення чинників, які найістотніше впливають на об’єкт дослідження; локалізаційний аналіз (розрахунок коефіцієнта локалізації і побудова кривої Лоренца) для визначення забезпеченості регіонів країни рухомим складом; метод бальної оцінки для групування суспільно-географічних макрорайонів України за рівнем розвитку пасажирської автотранспортної системи; метод екстраполяції ряду динаміки для прогнозування обсягів перевезень в Україні, картографічні методи.

4. **Наукова новизна одержаних результатів дослідження:**

*вперше*

* проведено детальний аналіз пасажирської автотранспортної системи в розрізі суспільно-географічних макрорайонів України за нових умов господарювання – ринкових відносин;
* виявлено і математично обґрунтовано вплив суспільно-географічних і природно-географічних чинників на територіальну організацію автомобільних пасажирських перевезень;
* розроблено прогноз розвитку автомобільних пасажирських перевезень в Україні та в розрізі суспільно-географічних районів на найближчу перспективу і подано рекомендації щодо вдосконалення їх територіальної організації;

## набуло подальшого розвитку

* поглиблено поняття “територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень”;
* доповнено систему чинників, принципів та умов територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень в умовах ринкової економіки;

*удосконалено*

* методику дослідження територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень.

**Практичне значення одержаних результатів.** Дослідження територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень є важливим через їх суттєвий вплив на життєдіяльність суспільства. Результати дослідження можуть бути використані на рівні обласних, районних, міських державних адміністрацій та враховуватись Укравтотрансом і безпосередньо перевізниками для покращення рівня обслуговування пасажирів. Отримані наукові результати проведеного дослідження щодо вдосконалення територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень використовуються в практичній діяльності Ради по вивченню продуктивних сил України НАН України (довідка №01-11/64 від 25 січня 2007 року).

 Матеріали дисертаційної роботи використовуються при проведені практичних занять та лекцій з курсів “Географія транспорту”, “Економічна і соціальна географія України” та написанні курсових, дипломних і магістерських робіт студентами кафедри економічної та соціальної географії на географічному факультеті Київського національного університету імені Тараса Шевченка (довідка № 050/39730 від 22 січня 2007 року).

**Особистий внесок здобувача** Дисертаційне дослідження є самостійною науковою працею, а одержані науково-практичні результати, що викладені в дисертації, належать авторці і є її науковим доробком. Всі узагальнення і математичні розрахунки проведені здобувачем самостійно. Із наукових праць, надрукованих у співавторстві, використані лише ті ідеї та розробки, які належать авторці особисто.

**Апробація результатів дисертації** Результати дисертаційного дослідження доповідалися на міжнародній конференції молодих вчених, присвяченій 170-річному ювілею Київського національного університету імені Тараса Шевченка “Молоді науковці – географічній науці” (Київ, 2004), на міжнародній науково-практичній конференції «Суспільно-географічні проблеми розвитку продуктивних сил України» (Київ, 2004 ), на ІХ з’їзді Українського географічного товариства “Україна: географічні проблеми сталого розвитку” (Чернівці, 22–26 вересня 2004 р.), на міжнародній науково-практичній конференції «Географічна наука і освіта: економічні та соціальні ризики» (Київ, 2005 ).

**Публікації** Результати наукових досліджень опубліковані в 9 роботах, з яких 5 статей у фахових виданнях, 1 стаття та 3 тез наукових доповідей в інших наукових виданнях загальним обсягом 1,3 д.а. (з них авторці належить 1,0 д.а.).

**Обсяг та структура дисертації** Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновків (загальним обсягом 161 сторінка машинописного тексту), списку використаних джерел (160 найменувань) та додатків (19). У роботі вміщено 33 рисунка.

### ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ

# У першому розділі “*Теоретико-методичні основи територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень” розглянуто загальнотеоретичні питання щодо автомобільного пасажирського транспорту як галузевої системи, здійснено аналіз поглядів на сутність таких понять: “транспортна система”,” територіальна організація”; поглиблено поняття “територіальна організація автомобільних пасажирських перевезень”, доповнено систему принципів та умов територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень в умовах ринкової економіки; розглянуто основні показники та індикатори функціонування пасажирської автотранспортної системи.*

Транспорт – важлива складова в структурі економіки будь-якої держави. Ефективне функціонування транспортного комплексу є підгрунттям для структурних перетворень та зростання економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів, зміцнення обороноздатності країни.

Автомобільний пасажирський транспорт – важлива складова транспортної системи України. Він може розглядатися як окрема велика галузева територіальна система, маючи всі необхідні ознаки такої системи: наявність великої кількості взаємопов'язаних і взаємодіючих елементів; складність функції, спрямованої на досягнення заданої мети; можливість диференціації на підсистеми, мета функціонування яких підпорядкована меті функціонування системи в цілому; структурованість управління; розгалуженість інформаційної мережі та інтенсивність потоків інформації; взаємодія з навколишнім середовищем і функціонуванням за умови впливу спонтанних збурень у самій системі. Мета функціонування автотранспорту як системи – задоволення потреб населення і господарства в перевезеннях. Як системне утворення транспортна система характеризується поліструктурністю. Основним видом є функціональна структура, яку доцільно розглядати в таких аспектах: компонентно-функціональному, територіально-функціональному, організаційно-управлінському. Результатом діяльності автомобільного пасажирського транспорту є переміщення пасажирів у просторі з трудовою, культурно-побутовою та іншою метою. Продукція пасажирського автомобільного транспорту – сам процес перевезення пасажирів, який розглядається як корисний ефект транспортної діяльності. Обсяг продукції пасажирського транспорту визначається кількістю поїздок пасажирів та їх віддалю.

Під територіальною організацією автомобільних пасажирських перевезень слід розуміти науково-обгрунтоване розміщення і взаємодію усіх складових пасажирської автотранспортної системи: автомобільних доріг, рухомого складу пасажирського автотранспорту, пунктів обслуговування пасажирів, підприємств сфери обслуговування, об’єктів інфраструктури, які об’єднанні структурами управління з метою отримання значного економічного і соціального ефекту від діяльності пасажирського автотранспорту. Слід розрізняти поняття *територіальна організація автомобільних пасажирських перевезень* та *територіальна організація пасажирського автотранспорту*, яке є вужчим і не включає в себе ті складові, які безпосередньо характеризують сам процес перевезення пасажирів. Територіальній організації автомобільних пасажирських перевезень властиві специфічні риси, які обумовлені особливостями функціонування структури транспортної системи. Одним з важливих питань в суспільно-географічному дослідженні територіальної організації пасажирських автоперевезень є вивчення їх територіальної структури, як важливої складової територіальної організації. Територіальна структура – це співвідношення і взаємне розміщення складових (елементів) пасажирської автотранспортної системи на певній території. Територіальна структура пасажирської автотранспортної системи представлена лінійними елементами – дорогами, точковими – автотранспортними пунктами, вузлами та дрібними точковими елементами (інфраструктурні пункти) та ареальними елементами – автотранспортними районами, приміськими зонами.

Вихідною позицією дослідження територіальної організації взагалі та територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень зокрема, є визначення наукових засад, які складаються з окремих понять і суджень у вигляді певних термінів, постулатів і категорій, і є підвалинами при виробленні окремих концепцій, парадигм, законів, закономірностей та принципів. На територіальну організацію автомобільних пасажирських перевезень найбільший вплив справляють загальні економічні закони та закономірності, які є модифікацією цих законів в умовах певної території. На основі вивчення законів та закономірностей в дисертаційному дослідженні доповнено систему принципів та умов територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень (рис. 1).



# У другому розділі “*Чинники, що впливають на територіальну організацію автомобільних пасажирських перевезень" виділено дві групи чинників (суспільно-географічні та природно-географічні) та зроблено математичну оцінку їх впливу на територіальну організацію автомобільних пасажирських перевезень.*

Всебічне вивчення територіальної організації автомобільних перевезень можливе лише за умови виявлення основних чинників, що на неї впливають, встановлення існуючих між ними взаємозв’язків і відношень у вигляді числових характеристик. В своєму дослідженні ми пропонуємо виділяти такі групи чинників: суспільно-географічні; природно-географічні. До суспільно-географічних чинників ми відносимо: економіко-географічні, соціально-демографічні, управлінські та адміністративно-правові, історичні, культурні тощо. Серед них економіко-географічні чинники є найголовнішими, вони визначають інтенсивність та структуру пасажирських перевезень і безпосередньо впливають на їх територіальну організацію. З цією групою чинників тісно пов’язаний чинник науково-технічного прогресу який з одного боку сприяє створенню більш досконалих транспортних засобів, модернізації доріг, об’єктів виробничої і невиробничої інфраструктури, що в свою чергу впливає на рівень обслуговування пасажирів та вдосконалення роботи пасажирської автотранспортної системи, а з іншого – не можна не враховувати того, що перспективи подальшої комп’ютеризації і автоматизації всіх сторін діяльності і розміщення робочих місць у вигляді терміналів обчислювальних мереж безпосередньо за місцем проживання працюючих потребуватимуть докорінного перегляду в майбутньому як містобудівних рішень, так і форм організації міського пасажирського транспорту, тобто усунення фіксованих маршрутів і розкладу руху, зниження середньої місткості рухомого складу, орієнтації перевезень на приміське сполучення.

До найголовніших соціально-демографічних чинників, що впливають на територіальну організацію автомобільних пасажирських перевезень можна віднести: існуючий та потенціальний рівень розвитку населеного пункту; характер системи розселення; питома вага головного центру, населення якого апріорі не дискриміновано, тому що в ньому є набір різноманітних товарів і послуг в широкому асортименті, а також щільність центрів різного рівня, що виконують адміністративні функції; мобільність або транспортна рухливість населення тощо.

Для оцінки впливу суспільно-географічних чинників на територіальну організацію пасажирських перевезень в роботі було здійснено регресійно-кореляційний аналіз, на основі якого можна зробити висновок про те, що з року в рік вплив окремо взятих чинників на обсяги перевезень пасажирів залишається стабільним і найбільший він для тих чинників, де коефіцієнт кореляції становить від 0,86 до 0,95 або від 86% до 95% (в розрізі регіонів це: кількість автомобілів у приватній власності, інвестиції в основний капітал, імпорт товарів, роздрібний товарооборот внутрішньої торгівлі, обсяг вироблених послуг, кількість малих підприємств в сфері послуг, кількість малих промислових підприємств). Сумарний вплив природно-географічних і соціально-економічних факторів було прослідковано на зміні обсягів перевезень пасажирів автомобільним транспортом України протягом року (рис. 2).

**Рисунок 2 . Сезонна хвиля обсягів перевезень пасажирів автотранспортом України.**

Як видно з рисунку 2 – сезонність розвитку явища складає кількаповерхову хвилю, що є наслідком впливу різних факторів. Так як внутрішньоміські перевезення складають найбільшу частку від загальних обсягів перевезень, тому природно, що саме з травня до серпня (у період відпусток) спостерігається найнижча активність пасажирів та падіння обсягів перевезень. Після цього з серпня до жовтня та на протязі грудня сезонна хвиля поступово зростає. Із січня до лютого знову спостерігається зниження обсягів перевезень, і при цьому в лютому місяці досягається мінімум, що можна пояснити по-перше меншою кількістю днів цього місяця (28 проти 30(31)), значним зниженням обсягів перевезень пасажирів у міжміському та приміському сполученнях, а також піком поширення інфекційних захворювань. Максимальні обсяги перевезень спостерігаються в жовтні та березні.

# У третьому розділі “*Структурний аналіз автомобільних пасажирських перевезень в Україні” досліджено територіально-функціональну, компонентно-функціональну та організаційно-управлінську структури автомобільних пасажирських перевезень в Україні, розглянуто їх регіональні особливості; зроблено прогноз розвитку автомобільних пасажирських перевезень (в тому числі у розрізі суспільно-географічних районів) на найближчу перспективу та окреслено основні напрямки вдосконалення їх територіальної організації.*

Основними складовими, за якими був проведений аналіз територіально-функціональної структури автомобільних пасажирських перевезень є: географія автомобільних доріг України та їх стан; розміщення рухомого складу пасажирського автотранспорту та його структура.

Станом на початок 2005 р. загальна довжина автошляхів становила 169,4 тис. км, в тому числі з твердим покриттям – 164,8 тис. км ( або 97,2 %, із них 77% - дороги з удосконаленим покриттям). Найбільша протяжність доріг загального користування у Вінницькій, Дніпропетровській та Харківській областях, найменша Закарпатській та Чернівецькій, що можна пояснити великою територією зазначених областей. Слід зазначити, що на 100% забезпечені дорогами з твердим покриттям АР Крим, Івано-Франківська та Полтавська області, високі показники в Дніпропетровській – 99,9%, Чернівецькій – 99,8%, Закарпатській та Київській областях по 99,7%; найнижчі показники (менше 94%) у Вінницькій, Волинській, Кіровоградській, Сумській та Чернігівській областях. Протяжність доріг державного значення становить 16,2 тис. км (9,6% довжини доріг загального користування). 100% державних доріг мають тверде покриття модернізованого типу. Серед державних доріг 9348 км (57,5%) – магістральні дороги, решта 6896 км – регіональні автошляхи. Найбільша протяжність доріг державного значення в АР Крим, Київській, Житомирській, Львівській, Чернігівській, Івано-Франківській та Одеській областях. Доцільною та мінімально необхідною є мережа місцевих доріг: за принципом адміністративного підпорядкування усі без винятку районні центри, сільські ради та 98% усіх сільських населених пунктів з'єднані дорогами з твердим покриттям з виходом на опорну державну мережу доріг. Сьогодні в Україні нараховується 28704 населених пункти, з яких тільки 563 (в 16 областях України) ще не мають під’їздів з твердим покриттям. Сумарна протяжність під’їздів, які необхідно побудувати, складає 1522,8 км. Відсутність під’їздів з твердим покриттям до значної кількості населених пунктів, а також наявність великої кількості доріг з перехідним типом покриття обмежує, особливо в осінньо-весняний період, доступність жителів цих населених пунктів до об’єктів соціальної інфраструктури, що веде до їх транспортної дискримінації (тобто недоотриманні життєво-необхідних послуг внаслідок просторової недоступності). Довжина місцевих доріг у 2005 році становила 153,2 тис км, 96,9% з них мали тверде покриття, а 78,7% – тверде покриття модернізованого типу. Якщо розглядати структуру доріг за категоріями то маємо, що середньозважений коефіцієнт категорійності доріг України становить 3,72, що є набагато нижче порівняно з будь-якою європейською країною. Найвищий середньозважений показник категорійності доріг мають такі області: Київська – 3,27, Донецька – 3,56, Запорізька – 3,58, Херсонська – 3,61, Миколаївська – 3,64, Львівська – 3,66; найнижчий показник в Чернівецькій – 4,25, Закарпатській – 4,08 Івано-Франківській – 4,0. Показник, що характеризує забезпеченість території дорогами, – це густота автошляхів За забезпеченістю дорогами з твердим покриттям в розрахунку на 1000 км2 території Україна посідає одне з останніх місць серед європейських країн – 273 км/1000 км2. По відношенню до чисельності населення густота автодоріг з твердим покриттям в Україні становить 3,5 км на 1000 мешканців, що є, практично, найнижчим показником в Європі. Схема транспортних потоків, що склалася на сьогодні, потребує нових підходів до розвитку мережі автомобільних доріг. Враховуючи значні темпи зростання інтенсивності руху автотранспортних засобів на окремих ділянках доріг протягом останніх років, а також фактичний стан українських доріг можна з упевненістю говорити про те, що мережа автомобільних доріг України потребує реконструкції і розширення відповідно до сучасних вимог. Особливо велике завантаження мають магістральні дороги, по яких крім транзитних перевезень здійснюється понад 70% внутрішніх перевезень. В результаті, інтенсивність руху на них зростає в середньому на 15– 20% на рік, в той час як на дорогах місцевого значення ріст знаходиться в межах 1–2%.

На 1 серпня 2005 року в Україні налічувалось 167, 9 тис. автобусів та 5,5 млн. легкових автомобілів. Звісно, що забезпеченість регіонів України пасажирськими автобусами та легковими автомобілями не є однаковою. Через те, що території областей та кількість наявного в них населення є різною, просте порівняння наявності рухомого складу в регіонах не відображатиме реальної дійсності, щодо рівня забезпеченості рухомим складом. Тому, в нашому дослідженні ми використали коефіцієнт локалізації та криву Лоренца для дослідження територіальної диференціації забезпеченості регіонів України рухомим складом пасажирського автотранспорту, а також наявності АТП. Розрахувавши коефіцієнт локалізації автобусів по регіонам України, можна сказати про те, що найбільше забезпечені пасажирськими автобусами Запорізька область, АР Крим, Рівненська, Вінницька області та м. Севастополь, а найменше Житомирська, Львівська, Харківська, Чернівецька та Волинська області. Доводиться констатувати той факт, що за усіма параметрами структура рухомого складу пасажирського автотранспорту значно відрізняється від оптимальної. Так, 55% автобусів експлуатуються більше ніж 10 років, і лише 13% - менше 3 років. Серед пасажирських легкових автомобілів найбільшу частку складають АТЗ терміном експлуатації більше 10 років – майже 61%. Якщо розглядати структуру рухомого складу за типом двигуна та видами пального то маємо, що 53% всіх пасажирських автобусів працюють на бензинових двигунах, в той час, коли в розвинених країнах, майже весь парк пасажирського автотранспорту працює на дизельному паливі. Якщо розглядати структуру рухомого складу за країнами виробниками пасажирських АТЗ, то серед всіх автобусів, якими перевозяться пасажири 31% складають автобуси іноземного виробництва і відповідно 69% – автобусів, які вироблені в Україні та країнах СНД. Особливо незадовільна структура автобусного парку в містах, де чисельність автобусів великої та особливо великої пасажиромісткості за останнє десятиріччя значно скоротилася. Переважна частина рухомого, що використовуються як транспорт загального користування, за своєю конструкцією не відповідає вимогам нормативних документів щодо активної, пасивної та екологічної безпеки, на відповідність яким проводиться сертифікація.

Складовими компонентно-функціональної структури пасажирського автомобільного транспорту є перевезення пасажирів за різними видами сполучення (міське, приміське, міжміське та міжнародне). До складу пасажирської автотранспортної системи України входить майже 30 тисяч суб’єктів підприємницької діяльності, в яких нараховується 168 тис. автобусів, з них на постійних маршрутах працюють близько 50 тис. Автомобільні перевезення становлять 39% пасажирообороту та 47% обсягів перевезень усіх видів транспорту. Частка пасажирського автотранспорту у валовому внутрішньому продукті становить близько 4%. Регулярним автобусним сполученням охоплені всі міста та 80% сільських населених пунктів. Мережа автобусних сполучень включає понад 18 тис. міських, приміських, міжміських та міжнародних маршрутів, загальною довжиною понад 1млн. км, на яких автобуси щоденно виконують майже 150 тис. рейсів і перевозять більше 15 млн. пасажирів. У регіональному розрізі найбільша кількість автобусних маршрутів в АР Крим, Львівській, Донецькій, Дніпропетровській, Вінницькій, Івано-Франківській та Одеській областях. Найбільша кількість міських маршрутів в АР Крим, Донецькій і Дніпропетровській областях та м. Києві; приміських – в Львівській, Вінницькій та Івано-Франківській областях; міжміських – в Львівській області та АР Крим. Протягом останніх років в Україні стабільно зростають обсяги перевезень пасажирів на автобусних маршрутах регулярного сполучення. Однак, це зростання відбувається в основному за рахунок розвитку перевезень у міському і міжміському автобусному сполученні. В той же час, мережа автобусних маршрутів, що обслуговують приміські перевезення та сільські населені пункти, а також якість транспортного обслуговування на цих маршрутах значно погіршились у порівнянні з попереднім десятиріччям. На сьогоднішній день незабезпеченими регулярним автобусним сполученням залишаються 775 сіл, що не мають автомобільних доріг із твердим покриттям.

В 2005 р. в Україні було перевезено 3,8 млрд. пасажирів суб’єктами усіх форм господарювання, що на 116 тис більше ніж у 2004 р. і у 2 рази менше ніж у 1990 році (табл. 1). Найбільшими обсягами перевезень пасажирів вирізняються м. Київ, Донецька, Дніпропетровська, Луганська, Одеська, Львівська, Харківська області та АР Крим. В тих же областях спостерігалося максимальне значення пасажирообороту автомобільного транспорту, а в цілому по країні у 2005 р. він становив 52491 млн.пас·км, що на 4991 млн.пас·км більше, ніж в 2004 р. та в 1,7 рази менше ніж в 1990 р. Зростання обсягів перевезень пасажирів має місце у 17 регіонах, найбільше у Миколаївській (136,4%), Кіровоградській (125,3%), Закарпатській (122,6%) областях. У 8 регіонах зазначений показник нижче від минулого року. Суттєве зниження його у Черкаській (73,7%), Тернопільській (80,5%) та Запорізькій (86,9%) областях.

*Таблиця 1*

**Об’єми роботи пасажирського автомобільного транспорту**

**України в 2005р.**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
|  | Перевезено пасажирів (тис.) | Пасажирооборот (тис.пас·км) |
| АТП | фізичні особи | Всього | АТП | фізичні особи | Всього |
| міське  | 1478618,7 | 1487296,4 | 2965915,1 | 14632907,2 | 15073752,7 | 29706659,9 |
| приміське | 473671,6 | 253420,9 | 727092,5 | 8299438,4 | 4201269,5 | 12500707,9 |
| міжміське | 87069,6 | 54814,4 | 141884,0 | 5957620,9 | 3654773,5 | 9612394,4 |
| міжнародне | 1622,9 | - | 1622,9 | 671534,4 | - | 671534,4 |
| **всього** | **2040982,8** | **1795531,7** | **3836514,5** | **29561500,9** | **22929795,7** | **52491296,6** |

Отже, 77% всіх пасажирів у 2005 році було перевезено у міському сполученні, причому автобусами АТП та фізичними особами було перевезено майже однакову кількість пасажирів 1,47 млрд. та 1,49 млрд, відповідно. В регіональному розрізі у міському сполученні найбільша кількість пасажирів було перевезено у м. Києві, Донецькій, Дніпропетровській, Луганській, Одеській та Харківській областях. В тих же регіонах (крім Харківської області) і найбільші обсяги пасажирообороту. Це пов’язано з високим рівнем розвитку та територіальною організацію промисловості, а також розвитком третинного сектору економіки. Найменше в цьому виді сполучення було перевезено пасажирів в Тернопільській, Рівненській, Закарпатській, Житомирській, Київській та Чернівецькій областях.

У 2005 році в Україні налічувалось 8,5 тис. приміських автобусних маршрутів, на яких працювало 13,7 тис. автобусів і було перевезено близько 730 млн. пасажирів, причому найбільшу частину автобусами АТП - 65%. Пасажирооборот у цьому виді сполучення становив 12,5 млрд.пас·км. В регіональному розрізі у приміському сполученні найбільша кількість пасажирів була перевезена Донецькій, Луганській, Київській, Львівській та Рівненській областях, найменша – в Миколаївській та Чернівецькій. Найбільші обсяги пасажирообороту були в Донецькій, Львівській, Київській та Одеській областях, а найменші в Кіровоградській, Сумській, Чернівецькій та Миколаївській.

Міжобласна автобусна мережа у 2005 році поповнилась 185 новими маршрутами з виконанням 331 нового рейсу, із них сезонних – 40 маршрутів з виконанням 55 рейсів. На міжобласних автобусних маршрутах рівень обслуговування пасажирів зростає. Цьому сприяє ситуація, в якій на ринку пасажирських транспортних послуг пропозиції щодо перевезення пасажирів почали перевищувати попит. Слід зазначити, що на теперішній час понад 20% рейсів міжобласних маршрутів обслуговуються автобусами Неоплан, Мерседес, Міцубісі та іншими марками – підвищеного класу комфортності. З’явилися нові додаткові послуги (відеопрограми, харчування, мобільний зв’язок тощо), зросла кількість рейсів з нічним і експресним режимом роботи. Найбільша кількість рейсів здійснюється в напрямку Дніпропетровської, Одеської, Харківської, Донецької та Вінницької областей, але за останній час стала зростати кількість рейсів у Волинську, Миколаївську, Тернопільську області та АР Крим. В 2005 році у цьому виді сполучення було перевезено 1,4 млрд. пасажирів. В регіональному розрізі найбільшу кількість пасажирів було перевезено в Львівській, Рівненській, Донецькій, Вінницькій та Івано-Франківській областях, а найменшу – в Сумській, Полтавській, Чернівецькій, Кіровоградській та Миколаївській областях.

У 2005 рік у міжнародному виді сполучення було перевезено близько 1,6 млн. пасажирів (90% з яких – в Росію, Молдову, Білорусь, Польщу, Угорщину та Румунію). Пасажирооборот у цьому виді сполучення склав 672 млн.пас·км. Найбільшими перевізниками в цьому виді сполучення в регіональному розрізі є Львівська, Волинська, Луганська області (в силу свого географічного положення) та м. Київ.

Для більш глибокого аналізу автомобільних пасажирських перевезень в Україні в дослідженні було розглянуто функціонування і розвиток пасажирської автотранспортної системи на рівні 9 суспільно-географічних районів України. Проаналізувавши функціонування пасажирської автотранспортної системи по всіх дев’яти суспільно-географічних макрорайонах України, ми зробили бальну оцінку (взявши до уваги низку показників, і надавши кожному району по тому чи іншому показнику від 1 до 9 балів: чим більше балів, тим краще значення показника в районі) і отримали, що Причорноморський, Придніпровський та Донецький райони можна умовно виокремити в групу з рівнем розвитку вище середнього; Столичний, Подільський, Північно-Східний та Карпатський райони – з середнім рівнем розвитку; Північно-Західний і Центральний райони – належать до групи районів з низьким рівнем розвитку пасажирських автомобільних перевезень (рис. 3).

Рисунок 3. Групування суспільно-географічних районів України за рівнем розвитку пасажирської автотранспортної системи.

##### На основі ретроспективного аналізу було зроблено прогноз розвитку автомобільних пасажирських перевезень в Україні на найближчу перспективу (рис. 4), в тому числі і в розрізі суспільно-географічних районів.

**Рисунок 4. Прогноз обсягів пасажирських автомобільних перевезень**

**в Україні на 2006-2012 рр..**

##### Після розрахунку прогнозних значень обсягів перевезень пасажирів автомобільним транспортом України на 2006-2012 рр., можна зробити загальний висновок, що, при збереженні тих тенденцій соціально-економічного розвитку, які існують на сьогоднішній день в державі, в цілому в Україні та в усіх суспільно-географічних макрорайонах, крім Придніпровського, обсяги перевезень зростатимуть, а в Придніпровському районі спостерігатиметься їх падіння.

##### Для того, щоб справдились у майбутньому позитивні тенденції зростання обсягів і покращення якості автомобільних пасажирських перевезень основними пріоритетами розвитку пасажирської транспортної системи в цілому в України мають бути:

##### Забезпечення доступності та якості транспортних послуг для усіх територіальних груп населення.

##### Забезпечення інтеграції вітчизняної транспортної системи до європейської.

##### Створення умов для реалізації транспортного та транзитного потенціалу України.

##### Забезпечення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту в умовах вступу до СОТ.

##### Підвищення рівня безпеки та забезпечення стійкого розвитку транспортної системи.

##### Зближення рівнів транспортного обслуговування населення різних регіонів країни.

#####

###### ВИСНОВКИ

1. Автомобільний пасажирський транспорт – важлива складова транспортної системи України. Він може розглядатися як окрема велика галузева система, маючи всі необхідні ознаки такої системи. Метою функціонування пасажирського автомобільного транспорту є задоволення потреб населення і господарства в перевезеннях пасажирів з трудовою, культурною, побутовою та іншою метою. Продукція пасажирського транспорту – це сам процес перевезення, який розглядається як корисний ефект транспортної діяльності. Таким чином продукція автомобільного пасажирського транспорту не має уречевленої форми (її не можна зберігати або нагромаджувати), але вона матеріальна за своїм змістом, так як в процесі переміщення витрачаються матеріальні кошти, використовується рухомий склад. Виходячи з визначення матеріальної сфери, ми вважаємо за доцільне відносити пасажирський автомобільний транспорт до сфери послуг, а в цілому транспорт до третинної сфери економіки.
2. При вивченні будь-якої системи розглядаються її зовнішні та внутрішні зв’язки. Так, попит населення на перевезення визначається в залежності від функціонування систем виробництва та споживання в суспільстві. Задоволення попиту здійснюється автомобільним пасажирським транспортом, який використовує для цього матеріальні, трудові, фінансові та інші види ресурсів. Взаємозв’язок реалізується через систему пасажирських автомобільних перевезень які класифікуються за ознаками використання рухомого складу, формою господарювання, формою організації, призначенням та видом сполучення. У свою чергу, в основі пасажирських перевезень лежить транспортний процес, який трактується як процес перевезень, що складається з цілеспрямованих і послідовних дій з переміщення пасажирів автомобільним транспортом. За функціональними зв’язками в структурі системи автомобільних пасажирських перевезень її головним елементом є пов’язана територіально і в часі визначена сукупність маршрутів, що складає маршрутну систему.
3. Для суспільно-географічного вивчення автомобільних пасажирських перевезень головним є дослідження їх територіальної організації, під якою слід розуміти науково-обгрунтоване розміщення і взаємодію усіх складових пасажирської автотранспортної системи: автомобільних доріг, рухомого складу пасажирського автотранспорту, пунктів обслуговування пасажирів, підприємств сфери обслуговування, об’єктів інфраструктури, які об’єднанні структурами управління з метою отримання значного економічного і соціального ефекту від діяльності. Від поняття територіальна організація пасажирських автомобільних перевезень слід відрізняти поняття територіальна організація пасажирського автотранспорту, яке є вужчим і не включає в себе ті складові, які безпосередньо характеризують сам процес перевезення пасажирів. Територіальній організації пасажирських автомобільних перевезень властиві специфічні риси, які обумовлені особливостями функціонування структури транспортної системи.
4. Одним з важливих завдань суспільно-географічного дослідження територіальної організації пасажирських автоперевезень є вивчення їх територіальної структури, як важливої складової територіальної організації. Територіальна структура – це співвідношення і взаємне розміщення складових пасажирської автотранспортної системи на певній території. Територіальна структура пасажирської автотранспортної системи представлена лінійними елементами (дорогами), точковими (автотранспортними пунктами, вузлами та дрібними точковими елементами (інфраструктурні пункти), ареальними елементами (автотранспортними районами).
5. Вихідною позицією дослідження територіальної організації є визначення її наукових засад. Визначальною, основною категорією є закони, на основі яких формуються закономірності та принципи територіальної організації. Отже, на основі економічних законів та закономірностей розміщення продуктивних сил, нами були розроблені принципи та умови територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень.
6. Для дослідження будь-якого об’єкту чи явища використовується певний набір методів. Для дослідження територіальної структури пасажирських автомобільних перевезень із загальнонаукових методів можна виділити такі: системний та структурний аналіз, моделювання, статистичні методи. Серед спеціальних суто географічних методів – суспільно-географічне прогнозування, історико-географічний метод, регіональний та локаційний аналіз, картографічні та геоінформаційні методи, методи систематизації географічної інформації. Для комплексної оцінки функціонування пасажирської автотранспортної системи, ми вважаємо за доцільне використовувати такі показники та індикатори: інтегральна транспортна доступність, ступінь забезпеченості території шляховою мережею, комфортність перевезень, ефективність автомобільного пасажирського транспорту, пасажирооборот тощо.
7. Автомобільний пасажирський транспорт, як відкрита система функціонує та розвивається під впливом багатьох чинників. Чинники, які впливають на його територіальну організацію, ми поділяємо на дві великі групи: суспільно-географічні і природно-географічні. До суспільно-географічних чинників належать: економіко-географічні, соціально-демографічні, історичні, культурні, організаційно-управлінські та адміністративно-правові тощо. Вплив природно-географічних чинників проявляється через участь пасажирського транспорту в процесі природокористуванні.
8. Із загального числа чинників, що впливають на будь-який суспільно-географічний об’єкт чи явище, його територіальну організацію (в тому числі автомобільний пасажирський транспорт) виокремити найголовніші, такі що мають на цей об’єкт найістотніший вплив, можна тільки за допомогою математичних методів. В своєму дослідженні для цього ми використали метод регресійно-кореляційного аналізу, що дозволив встановити конкретні аналітичні залежності між об’ємами пасажирських перевезень на території України на протязі 2000–2004 рр., та вибраними економічними та соціальними чинниками, вплив яких на обсяги перевезень з року в рік залишається стабільним (що було доведено математично).
9. Сумарний вплив природно-географічних і соціально-економічних чинників було досліджено на зміні обсягів перевезень пасажирів автомобільним транспортом України протягом року. Дослідження коливань в роботі пасажирського автотранспорту проведено за допомогою побудови так званої “сезонної хвилі”.Після проведення розрахунків було отримано графік, що має декілька максимумів (березень, травень, жовтень) та мінімумів (лютий, квітень, серпень, листопад).Таку зміну обсягів перевезень протягом року можна пояснити кількома обставинами: 1) міські перевезення, займаючи найбільшу частку в загальному обсязі перевезень, значно різняться за місяцями та сезонами року, а отже, істотно впливають на сезонність перевезень; 2) різною кількістю днів у місяцях (цим пояснюється мінімум в лютому); 3) поширенням інфекційних хвороб та значним зниженням обсягів перевезень пасажирів у міжміському та приміському сполученнях в осінньо-зимовий період.
10. Соціально-економічний розвиток країни, її інтеграція у світове співтовариство значною мірою залежать від розвитку транспортної системи та її елементів. Наявність розгалуженої мережі автомобільних доріг та їх технічний стан є важливими показниками цивілізованості суспільства, оскільки суттєво впливають на всі складові його життєдіяльності. На сьогодні мережа автомобільних доріг України потребує значного покращення. Майже за всіма показниками (кількісними та якісними) автошляхова мережа країни відстає від автошляхових мереж західноєвропейських країн. Через незадовільний стан частини місцевих доріг, недобудованість під’їздів з твердим покриттям, в Україні існує таке явище, як транспортна дискримінація населення. Незадовільним залишається виконання проектів щодо створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Рухомий склад автомобільного пасажирського транспорту потребує значного оновлення і раціоналізації структури парку транспортних засобів за багатьма параметрами.
11. Автомобільний пасажирський транспорт загального користування в цілому задовольняє потреби населення в перевезеннях. За останні роки (з 2000 року) спостерігається стабільне зростання обсягів перевезень пасажирів, проте об’єми транспортної роботи ще не досягли рівня 1995 року, а зростання відбувається переважно за рахунок перевезень у міському сполученні. Хоча кількісні показники, які відображають роботу автомобільного пасажирського транспорту поліпшуються, якісні показники залишаються на низькому рівні і не відповідають сучасним вимогам.
12. Для більш детального аналізу автомобільних пасажирських перевезень в Україні в своєму дослідженні ми розглянули функціонування і розвиток пасажирської автотранспортної системи на рівні дев’яти суспільно-географічних районів. На основі найістотніших кількісних показників, що характеризують рівень розвитку транспортної системи, ми зробили бальну оцінку і виділили 3 групи районів. Найгірша ситуації склалася в Північно-Західному і Центральному суспільно-географічних макрорайонах. Найвищий рівень розвитку має пасажирська автотранспортна система Причорноморського, Придніпровського та Донецького суспільно-географічних районів. В решті районів рівень розвитку пасажирської автотранспортної системи близький до середнього по країні.
13. Проаналізувавши сучасний стан пасажирської автотранспортної системи, ми розробили прогноз обсягів перевезень в цілому по Україні та окремо по суспільно-географічним районам до 2012 року, отримавши при цьому позитивну тенденцію до зростання по країні та всіх суспільно-географічних районах крім Придніпровського.
14. На основі ретроспективного аналізу та аналізу сучасного стану пасажирської автотранспортної системи нами були окреслені основні напрямки вдосконалення територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень в Україні. Також визначені пріоритети розвитку пасажирської автотранспортної системи України, що включають в себе: забезпечення доступності та якості транспортних послуг для усіх територіальних груп населення, інтеграцію з європейською транспортною системою, створення умов для реалізації транспортного та транзитного потенціалу країни, підвищення рівня безпеки та забезпечення стійкого розвитку транспортної системи, зближення рівнів транспортного обслуговування населення різних регіонів країни.

**СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

**Статті в наукових фахових виданнях:**

1. Дорошенко В.І., Діденко К.Д. Географія маршрутних пасажирських перевезень // Економічна та соціальна географія. – К., 2001. – Вип.51. – С. 116–120. Особистий внесок автора: розкрито роль АТП та фізичних осіб у перевезеннях пасажирів у різних видах сполучення.
2. Дорошенко В.І., Діденко К.Д. Розвиток міжнародних автомобільних транспортних коридорів в Україні // Економічна та соціальна географія. – К., 2003. – Вип.54. – С. 204–210. Особистий внесок автора: проаналізовано основні проблеми функціонування Критських МТК.
3. Дорошенко В.І., Діденко К.Д. Основні показники та індикатори функціонування пасажирської автотранспортної системи. // Вісник Київського університету. Сер. Географія. – К., 2005. – Вип.51. – С. 35–36. Особистий внесок автора: аналіз поняття “транспортна дискримінація”, “інтегральна транспортна доступність”.
4. Дорошенко В.І., Діденко К.Д. Оцінка чинників територіальної організації пасажирських автомобільних перевезень // Вісник Київського університету. Сер. Географія. – К., 2006. – Вип.52. – C. 37–38. Особистий внесок автора: математично обґрунтовано вплив суспільно-географічних чинників на територіальну організацію автомобільних пасажирських перевезень.
5. Діденко К.Д. Регіональні особливості автодорожньої мережі України // Вісник Київського університету. Сер. Географія. – К., 2006. – Вип.53. – C. 40– 43.

**Публікації в інших виданнях, тези наукових доповідей:**

1. Дорошенко В.І., Діденко К.Д. Сучасний стан автомобільних пасажирських перевезень в Україні // Регіональні перспективи. – 2003. – №. 11 – 12 (36 – 37) – С. 91–93. Особистий внесок автора: проаналізовано стан здійснення пасажирських автомобільних перевезень у міському та приміському сполученнях.
2. Діденко К.Д. Суспільно-географічні дослідження транспортної системи в Україні. // Матеріали аспірантсько-студентської наукової конференції “Молоді науковці – географічній науці” – К., 2004. – С. 40–42.
3. Діденко К.Д. Проблеми комплексно-пропорційного розвитку автомобільних пасажирських перевезень в Україні // Суспільно-географічні проблеми розвитку продуктивних сил України. Матеріали другої всеукраїнської науково-практичної конференції. – К., 2004. – С. 124 –125.
4. Діденко К.Д. Принципи територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень // Україна: географічні проблеми сталого розвитку. Матеріали ІХ з’їзду Українського географічного товариства. – В 4-х т. – К., 2004. – Т.3. – С. 101–103.

**АНОТАЦІЯ**

**Діденко К.Д. Територіальна організація автомобільних пасажирських перевезень в Україні. – Рукопис.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата географічних наук із спеціальності 11.00.02 – економічна та соціальна географія. – Київський національний університет імені Тараса Шевченка, Київ, 2007.

Дисертація присвячена питанням суспільно-географічного дослідження автомобільних пасажирських перевезень в Україні.

У дисертації поглиблено поняття “територіальна організація автомобільних пасажирських перевезень”, доповнено систему чинників, принципів та умов територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень в умовах ринкової економіки. Здійснено математичну оцінку впливу суспільно-географічних та природно-географічних чинників на територіальну організацію автомобільних пасажирських перевезень. Проведено структурний аналіз автомобільних пасажирських перевезень в Україні. Розглянуто регіональні особливості пасажирської автотранспортної системи на рівні суспільно-географічних макрорайонів України. Розроблено прогноз розвитку автомобільних пасажирських перевезень на найближчу перспективу та окреслені основні напрямки вдосконалення їх територіальної організації.

**Ключові слова:** територіальна організація автомобільних пасажирських перевезень, пасажирська автотранспортна система, чинники, принципи та умови територіальної організації автомобільних пасажирських перевезень.

**АННОТАЦИЯ**

**Диденко Е.Д. Территориальная организация автомобильных пассажирских перевозок в Украине. – Рукопись.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата географических наук по специальности 11.00.02 – экономическая и социальная география. – Киевский национальный университет имени Тараса Шевченко, Киев, 2007.

Диссертация посвящена вопросам общественно-географического исследования автомобильных пассажирских перевозок в Украине.

В диссертации углубленно понятие “территориальная организация автомобильных пассажирских перевозок”, и наведены принципиальные отличия от понятия “территориальная организация пассажирского автотранспорта”, дополнена система факторов, принципов и условий территориальной организации автомобильных пассажирских перевозок в условиях рыночной экономики. Выполнена математическая оценка влияния общественно-географических и природно-географических факторов на территориальную организацию автомобильных пассажирских перевозок, для чего использован метод регрессионно-корреляционного анализа, с помощью которого проанализировано 13 показателей, которые косвенно или прямо влияют на объемы и структуру перевозок.

Произведен структурный анализ автомобильных пассажирских перевозок в Украине, который включает в себя изучение территориально-функциональной, компонентно-функциональной и организационно-управленчиской структур. Рассмотрены региональные особенности пассажирской автотранспортной системы на уровне административных единиц и общественно-географических макрорайонов Украины (за основу принята сетка районирования из 9 общественно-географических макрорайонов). На основе анализа главных показателей, которые характеризуют степень развития транспортной системы (длины дорог с твердым покрытием, наличия подвижного состава и его структуры, показателей работы пассажирского автомобильного транспорта и т.д.), выполнена бальная оценка и выделено 3 группы районов: районы с низким, средним и выше среднего уровня развития пассажирской автотранспортной системы.

 Разработан прогноз развития автомобильных пассажирских перевозок на ближайшую перспективу, с помощью экстраполяции ряда динамики на основе выравнивания его за определенным аналитическим уравнением, как для страны в целом, так и для каждого общественно-географического района в отдельности. На основе ретроспективного анализа и анализа современного состояния пассажирской автотранспортной системы обозначены основные направления усовершенствования территориальной организации автомобильных пассажирских перевозок в Украине.

**Ключевые слова:** территориальная организация автомобильных пассажирских перевозок, пассажирская автотранспортная система, факторы, принципы и условия территориальной организации автомобильных пассажирских перевозок.

**SUMMARY**

**Didenko K. The dissertation on competition of a scientific degree of the candidate of geographical sciences on speciality 11.00.02 – economic and social geography. – Kyiv Taras Shevchenko national university, Kyiv, 2007.**

The dissertation is dedicated to the main issues of social and geographic investigation of motor passenger transportation in Ukraine.

The dissertation shows the deep conception of “territorial organization of motor passenger transportations”, the supply of main system of factors, principles and conditions of motor passenger transportations territorial organization in market economies reality. The mathematics evaluation of social-geographic and natural-geographic factors on territorial organization of motor passenger transportation has been realized. It has been also provided the structure analysis of motor passenger transportations in Ukraine. The passenger transportations system regional features based on social and geographic levels have been examined. It has also been elaborated the motor passenger transportations development prognosis for the nearest perspective as well as main tendencies for their territorial organization perfection to be denoted.

**Key words:** the territorial organization of motorcar passenger transportations, passenger motor transport system, factors, principles and conditions of motor transportations territorial organization.

## Для заказа доставки данной работы воспользуйтесь поиском на сайте по ссылке: <http://www.mydisser.com/search.html>