

**Висновки.** В перспективі, збереження сільських населених пунктів залежатиме від розвитку сфери освіти. Врахування сформованих тенденцій розвитку дошкільних навчальних закладів та загальноосвітніх навчальних закладів, рівня доступності та якості освітніх послуг, альтернативних шляхів модернізації соціальної інфраструктури села дасть змогу розробити конкретні пропозиції до проекту рекомендацій, які передбачатимуть відповідні заходи і для уряду, і для парламенту, і для місцевої влади з метою радикального впливу на ситуацію.

### *Література*

1. Айкірян А., Бурлакова Л. Проблеми сучасної сільської школи // Директор школи. – 2011. – № 11 (65). – С. 2-5.
2. Дошкільна освіта України у 2012 р.: стат. бюл. / [відп. за вип. І. В. Калачова]. – К. : Державна служба статистики України, 2013. – 87 с.
3. Загальноосвітні навчальні заклади України на початок 2010/11 навчального року : стат. бюл. / [відпов. за вип. І. В. Калачова]. – К. : Державна служба статистики України, 2011. – 100 с.
4. Загальноосвітні навчальні заклади України на початок 2011/12 навчального року : стат. бюл. / [відпов. за вип. І. В. Калачова]. – К. : Державна служба статистики України, 2012. – 100 с.
5. Загальноосвітні навчальні заклади України на початок 2012/13 навчального року : стат. бюл. / [відпов. за вип. І. В. Калачова]. – К. : Державна служба статистики України, 2013. – 100 с.
6. Загальноосвітні навчальні заклади України на початок 2013/14 навчального року : стат. бюл. / [відпов. за вип. І. В. Калачова]. – К. : Державна служба статистики України, 2014. – 100 с.
7. Малокомплектні школи закривають, щоб у селах не було людей? Оптимізація мережі навчальних закладів - ідеологія розуміння. [Електронний ресурс] – Режим доступу: [www.radiosvoboda.org/content/article/25098877.html](http://www.radiosvoboda.org/content/article/25098877.html)
8. Красовська О. Усе це боляче пече // *Віче*, 2012. – №7– Режим доступу: <http://www.viche.info/journal/3051/>
9. Оптимізація мережі навчальних закладів - ідеологія розуміння. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://sorada.gov.ua/actual/7822-optymizatsija-merezhi-navchalnyh-zakladiv--ideologija-rozuminnja.html>
10. Психологія і педагогіка. Проведення індивідуального заняття за методом аналізу конкретних навчальних ситуацій (case study) : Навчально-методичний посібник – Львів: ЛІБС УБС НБУ, 2012. – С. 3 (145 с.)
11. Статистичний щорічник України за 2012 р. / [відпов. за вип. О. Е. Остапчук]. – К. : Державна служба статистики України, 2013. – 552 с.
12. Щодо проблем розвитку соціальної інфраструктури сільських населених пунктів. Аналітична записка [Електронний ресурс]: Національний інститут стратегічних досліджень при Президентові України. – Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/articles/1132/>

УДК 33.711

*Лариса Запорожан,  
Мирослава Феш*

## **ПРОБЛЕМИ ТА РЕЗЕРВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

*Проаналізовано роботу транспортного комплексу Тернопільської області. Визначено сучасний стан залізничного, автомобільного, авіаційного та міського електричного транспорту. Виявлено проблеми розвитку транспортного комплексу області та запропоновано напрями їх розв'язання.*

*The analysis of the transport sector in Ternopil region. Determined the current state of road, rail, aviation and urban electric transport. The problems of the transport of the region and suggests ways of their solution.*

*Ключові слова: транспорт, транспортний комплекс, залізничний транспорт, автомобільний транспорт, авіаційний транспорт, міський електричний транспорт, проблеми розвитку транспортного комплексу.*

*Keywords: transportation, transport complex, rail transport, road transport, air transport, urban electric transport, development of the transport sector.*

**Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок з важливими науковими і практичними завданнями.** В сучасних умовах транспортний комплекс України зазнає значних структурних змін, пов'язаних із зміною напрямків спеціалізації та переорієнтацією промислових ринків, а також виходом на передній план легкої промисловості та сфери послуг.

Як відомо, транспорт – одна з найважливіших галузей суспільного виробництва, що забезпечує потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Тому особливо актуальною проблемою для ефективного функціонування Тернопільської області є аналіз транспортного комплексу та пошук напрямів підвищення рівня його розвитку.

**Аналіз досліджень і публікацій, у яких започатковано розв'язання проблеми.** Варто зазначити, що проблеми транспортної галузі широко відображені у працях як іноземних, так і вітчизняних вчених-економістів. Економічним проблемам розвитку транспортної галузі присвятили дослідження такі українські та зарубіжні вчені, як О. П. Голиков, В. Г. Шинкаренко, А. І. Абрамов, А. В. Вельможин, А. І. Воркут, Б. Л. Геронімус, Є. А. Жуков, В. Н. Іванов, В. Є. Канарчук, Л. В. Канторович та інші. Науковці всебічно вивчали питання розвитку транспортного комплексу, давали рекомендації й пропонували шляхи забезпечення ефективного функціонування цієї важливої сфери народно-господарського комплексу країни

Метою дослідження є аналіз сучасного стану розвитку транспортного комплексу Тернопільської області, визначення основних проблем його функціонування та напрямків вирішення цих проблем.

**Виклад основного матеріалу.** Транспортна система Тернопільської області, яка входить до складу Подільського економічного району, нерозривно пов'язана із транспортними системами сусідніх областей. Дана система функціонує під впливом таких чинників.

1. Природно-кліматичні умови сприяють транспортному будівництву. Територія області здебільшого представлена рівнинним ландшафтом та Кременецькими горами на півночі.

2. Сприяння економіко-географічного положення розвитку транспортної системи (Тернопільська область має адміністративні кордони з Львівською, Івано-Франківською, Чернівецькою, Рівненською та Хмельницькою областями, а також розташована неподалік від кордонів із Польщею, Румунією, Словаччиною, Чехією, Угорщиною.

3. Розвинена інфраструктура: зв'язкова, електропровідна та трубопровідна.

4. Розвиток господарського комплексу області, для якого необхідні транспортні перевезення готової продукції, сировини, трудових ресурсів: через область проходять міжнародні транспортні магістралі, розвинена і диверсифікована транспортна мережа прилеглих територій.

На території Тернопільської області розвинуті всі основні види транспорту.

Залізничний транспорт – вид транспорту, що перевозить вантажі і пасажирів рейковими шляхами. Завдяки надійності, регулярності, можливості перевезення вантажів і пасажирів незалежно від пори року і погодних умов, малого ступеня впливу на навколишнє середовище (порівняно з іншими видами транспорту), невеликої енергоємності перевізної роботи (споживання енергії на залізничному транспорті в 6 разів менше, ніж в авіації, і втричі менше, ніж на автотранспорті) залізничний транспорт широко використовується як у внутрішніх, так і в міжнародних зв'язках.

Залізничний комплекс області включає 14 підприємств, на території області розташовано 43 станції, які здійснюють вантажні і пасажирські операції, з них 22 станції, що здійснюють продаж квитків на пасажирські перевезення та 43 зали очікування пасажирів. [5].

Основні підприємства залізничного комплексу: локомотивне депо Тернопіль, пасажирське вагонне депо Тернопіль, вагонне депо Тернопіль, станція Тернопіль, вокзал станції Тернопіль, Тернопільська дистанція колії, дистанція сигналізації зв'язку. На базі колишнього рефрижераторного депо організовано ремонт пасажирських вагонів та іншої залізничної техніки, в локомотивному депо налагоджено ремонт дизель-поїздів, оновлюється колійне господарство, запроваджуються нові технології роботи на всіх підприємствах. Зазначені підприємства належать до Львівської залізниці.

Розгорнута довжина колій становить 777,3 км, експлуатаційна довжина колій – 634,3 км, електрифіковано 139 км колій. Щільність залізничної мережі на території області дорівнює 45,9 км на 1 тис. км<sup>2</sup>, що значно перевищує такий показник в Україні (37,6 км). [5] Найбільша щільність залізниць у центральній частині області, а найменша - у північній. Щільність залізниць вища за середньоукраїнський показник.

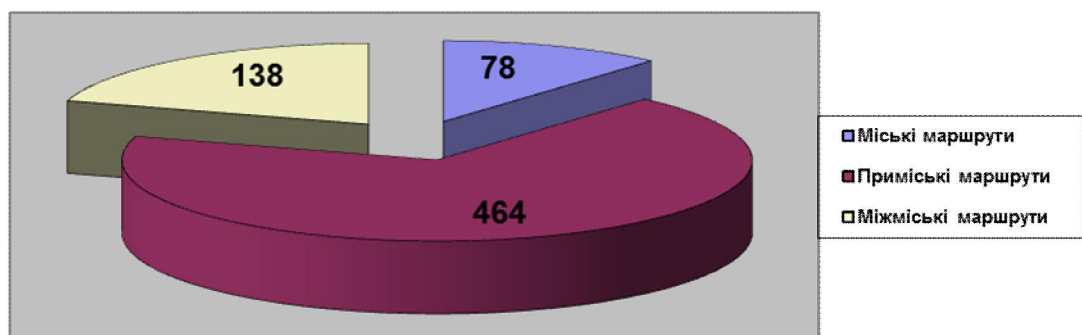
Найважливіша магістраль (Львів-Київ) перетинає область із заходу на схід. Міжобласне значення має залізниця Тернопіль - Чернівці. Залізничний вузол міста Тернополя надає можливість сполучення практично з усіма обласними центрами України, країнами ближнього зарубіжжя. З Тернополя курсують поїзди у таких основних напрямках: Львів, Хмельницький, Київ, Чернівці, Івано-Франківськ, Чернівці, Ланівці, Рогатин. Перевезення в межах області здійснюється залізницями Тернопіль-Ланівці, Тернопіль-Підволочиськ, Тернопіль-Бережани, Тернопіль-Заліщики тощо. Ділянка залізниці Львів-Підволочиськ електрифікована. Через область проходять поїзди у Росію, Польщу, Чехію, Словаччину, Болгарію [2, с.17].

Автомобільний транспорт – вид транспорту, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів автомобілями по безколіїних шляхах. Довжина автомобільних шляхів 5,6 тис., причому 5,1 тис. км – це дороги із твердим покриттям. У середньому на 1 тис.кв.км території припадає 405 км автомобільних шляхів, а із твердим покриттям - 358 км (в Україні ці показники становлять відповідно 270 і 247 км).

За значенням доріг розподіл наступний: державні – 1394 км або 25%, місцеві – 4152 км або 75%; за видами покриття: асфальтобетонні – 1371 км, або 25% від загальної протяжності доріг, чорне шосе – 2373 км, або 43%, білощобне шосе – 1385 км або 25%, бруківка – 78 км, або 1%, ґрунтові – 339 км, або 6% [3].

Пасажирським транспортом області, включаючи перевезення, виконані юридичними та фізичними особами (без таксі), в 2013 році перевезено 68,7 млн. пасажирів, що на 8,7% більше, ніж у 2012 році та на 4,7% більше запланованого програмою [3].

Внутрішньообласна автобусна маршрутна мережа загальною протяжністю 23620 км, складається з 680 автобусних маршрутів, в т. ч.: 78 – міських, 464 – приміських, 138 – міжміських.



**Рис. 1 Розподіл автобусних маршрутів Тернопільської області\***

\*складено автором за даними [5]

Організовано роботу з переоформлення паспортів автобусних маршрутів. За станом на 01. 01. 2014 р. виготовлено та затверджено 558 паспортів автобусних маршрутів загального користування.

За 2013 р. закуплено 15 нових автобусів та 2 тролейбуси збільшеної пасажиромісткості, посилено вимоги до автомобільних перевізників та забезпечено контроль за дотриманням ними вимог законодавства з питань дорожнього руху [5].

Протягом 2013 року автоперевізниками області надано послуг, згідно з умовами договору по перевезенню пасажирів пільгової категорії на суму 10344,9 тис. грн. За надані послуги їм було надано компенсацію на суму 11194,1 тис. грн.

У 2013 році Служба автомобільних доріг у Тернопільській області виконала робіт з поточного ремонту і утримання автомобільних доріг загального користування на суму 116,8 млн гривень. Відремонтовано поточним ремонтом 40 км автомобільних доріг, проведено робіт з ліквідації ямковості на 153,3 тис. м<sup>3</sup>. Профінансовано з державного бюджету за виконані роботи у 2013 році 105,9 млн грн. та 105,08 млн грн. кредитних коштів за виконані роботи у 2012 році на погашення заборгованості, в тому числі, перед ДП „Тернопільський об'їздовий” – 18 млн грн..

Серед областей України Тернопільська займає 20 місце за загальною протяжністю доріг з чорним покриттям, 1 місце із забезпеченості дорогами з твердим покриттям на 1000 м.кв. території. Отже, можемо стверджувати, що область має доволі густу мережу автошляхів. Найважливіші автомагістралі перетинають область із півночі на південь (Дубно-Кременець-Тернопіль-Заліщики-Чернівці) і з заходу на схід (Львів-Зборів-Тернопіль-Підволочиськ-Хмельницький), а також автомобільні дороги Тернопіль-Бучач-Івано-Франківськ та Тернопіль-Чортків-Кам'янець-Подільський. Вони забезпечують міжобласні і внутрішньообласні зв'язки. Крім того, перевезення в межах області здійснюють автомобільними дорогами обласного значення. Серед них найважливішими є: Тернопіль-Бережани, Тернопіль-Гусятин, Галич-Підгайці-Теребовля-Тернопіль; Тернопіль-Кременець, Тернопіль-Залізці-Почаїв тощо. Автомагістралі міжнародного значення пересікають область із заходу на схід і з півночі на південь. Автомагістраль Гданськ-Одеса з'єднує Польщу з Румунією, Брест-Кишинів – головний коридор північно-південного напрямку до балканських країн і Середземномор'я, автомагістраль Луганськ-Львів, Київ-Ужгород з'єднують східні кордони і центр України з Польщею, Словаччиною і Угорщиною. Відстань від Тернополя до найближчих європейських країн - 220-250 км. Через територію області проходять автошляхи: європейського значення (Е50), міжнародні (М12, М19), національні (Н02, Н18 та ін.), регіональні ( Р05, Р24, Р25, Р26, Р32). Перевезення вантажів і пасажирів здійснюють понад 130,1 тис. автомобілів. Із них 68% - вантажні автомобілі [4, с.53].

Автобусні маршрути пролягають в усі кінці області, ними курсує понад 2,5 тис. автобусів і мікроавтобусів. Міський електротранспорт працює в Тернополі. Довжина тролейбусних маршрутів сягає 70 км. Станом на грудень 2011 року в Тернополі діє 9 тролейбусних маршрутів (з них 2 – у "години-пік"). Тернопіль обслуговують в середньому 50 тролейбусів. У місті використовуються тролейбуси таких виробників як Skoda, ЮМЗ та ЛАЗ. Існує тролейбусна лінія з Тернополя до його передмістя – Великої Березовиці [1, с.63].

Авіаційний транспорт – це вид транспорту, що виконує важливі функції у зв'язках нашої країни з іншими державами світу. Він здійснює, насамперед, перевезення пасажирів, а також пошти і вантажів, які швидко псуються. Авіаційний транспорт в основному використовувався в області для перевезення пасажирів. Зараз він майже не функціонує. Аеропорт «Тернопіль», що знаходиться за межами міста на відстані двох кілометрів, має злітно-посадочну смугу з штучним покриттям розміром 2000 м x 42 м. і може обслуговувати повітряні судна з максимальною злітною масою до 61 тонни (літаки типу Л-410, Ан-24, Ан-26, Ан-12, Як-40, Як-42, Іл-18, ТУ-134 та вертольоти всіх типів). Його пропускна 100 пасажирів за 1 год. Аеропорт забезпечений митним та прикордонним обслуговуванням по виклику. Виконуються чартерні, нерегулярні польоти по перевезенню пасажирів, вантажів в усі країни світу, крім країн, до яких застосовуються санкції ООН. Найближчі міжнародні аеропорти – Київ (500 км), Львів (120 км), Івано-Франківськ (170 км). В області є 2 аеродроми (Борщів і Мельниця-Подільська), 1 вертодром (с. Лопушне Кременецького району), проте їх використовують дуже рідко.

Річковий транспорт – один з основних видів транспорту, що здійснює перевезення вантажів та пасажирів внутрішніми водними шляхами. В області він розвинутий на р. Дністер нижче від м. Заліщики. Ним перевозять в основному будівельні матеріали (гравій, галь-

ка), які видобуваються із дна цієї річки. Гості та жителі м. Тернополя на катері "Герой Танцоров" в літній час мають змогу здійснити прогулянку по Тернопільському ставу.

Територію Тернопільщини перетинають нафтопровід «Дружба», газопроводи «Союз» (Оренбург-західний кордон), Уренгой-Помари-Ужгород, Дашава-Київ, Торжок-Долина.

Одна з ділянок газопроводу Дашава-Київ до м. Тернополя здана в експлуатацію у вересні 1948 року. Тоді ж була утворена дільниця по будівництву сталевих магістралей, яку в подальшому перейменували в 2-ге районне управління газопроводу.

Тернопільське лінійне виробниче управління магістральних газопроводів є одним із 9 структурних підрозділів філії УМГ «ЛВІВТРАНСГАЗ» ПАТ «УКРТРАНСГАЗ». Підприємство забезпечує транспортування газу для споживачів західного регіону України (Тернопільської, Хмельницької та Івано-Франківської обл.), а також здійснює транспорт газу в країни Європи та підземні сховища газу. Тернопільське ЛВУМГ експлуатує дві компресорні станції – в м. Тернополі та м. Рогатині Івано-Франківської області, загальною потужністю 120 МВт, обслуговує 726 км магістральних газопроводів діаметрами 500, 1020, 1220 і 1420 мм з тисками 12, 55 та 75 атм. (кгс/см<sup>2</sup>).

Основне завдання – забезпечення надійної і безаварійної експлуатації газотранспортної системи, при її високій ефективності, енергоощадності і техногенно-екологічній безпеці. Впроваджуються нові технології та сучасні методи експлуатації газотранспортної системи, здійснюються системний моніторинг і діагностика обладнання та лінійної частини газопроводів. Проводиться постійна робота з реконструкції, реновації та капітального ремонту основних виробничих фондів.

Залізничний, трубопровідний, автомобільний, електропровідний, авіаційний види транспорту тісно пов'язані між собою, утворюючи єдину транспортну систему, яка є невід'ємною складовою транспортної системи України. За період незалежності в області спостерігається спад транспортних перевезень області, передумовою якого є економічний занепад та стагнація економіки. Процеси економічного характеру мали прямий вплив на функціонування транспортної системи, а також сприяли низькому розвитку транспортної інфраструктури. Саме транспортна інфраструктура, а конкретніше, низький рівень її розвитку та відсутність можливості в подальшому вдосконаленні можуть стати значним бар'єром для економічного зростання регіону. Проте, інвестування значних коштів в покращення кількісних та якісних характеристик транспортної системи забезпечило б позитивні зрушення в господарському та суспільному житті регіону.

Однією із основних проблем автодорожного комплексу Тернопільської області є погана якість доріг та висока частка доріг, які потребують капітального ремонту. Термін експлуатації доріг – 15-17 років, в той час як деякі дороги Тернопільщини вже по два таких терміни відпрацювали. Інноваційний шлях розвитку повинен стати основною рушійною силою у вдосконаленні та розвитку доріг регіону, а також використання сучасних технологій та якісної техніки, щоб довести стан дорожнього покриття до належного рівня, який би відповідав європейським стандартам. Основною причиною погіршення стану доріг є перевищення темпу руйнації доріг над коштами, що фінансуються для їх реконструкції. Одна з причин такої динаміки – різке збільшення завантаженості доріг.

Ще однією з проблем автомобільних доріг є недосконалість системи управління, монополіне право на яке належить Укравтодору. Проявляються недоліки в роботі дорожніх організацій окремих регіонів, які пов'язані з рядом факторів:

- 1) низькі темпи освоєння коштів, які виділяють на реконструкцію та ремонти доріг;
- 2) повільні темпи впровадження новітніх технологій ремонту доріг.

Укравтодор як державний монополіст доріг не здатний сповна забезпечити розв'язання всіх проблем автодорожного комплексу, а також ефективний розподіл бюджетних надходжень.

На даний момент значна частина залізничних колій та залізничних терміналів знаходиться в неналежному стані та не відповідає стандартам перевезень, які вже давно функціонують в Європі. У пасажирських перевезеннях, основними проблемами є низький рівень сервісу, який надає Львівська залізниця, у вагонах часто присутня антисанітарія. Дані чинники роблять поїздки як приміським поїздами, так і всеукраїнськими малоприємними для пасажирів, що є однією із причин зменшення пасажирообороту залізничним транспортом. У

вантажних перевезеннях основною проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, занепад залізничних гілок сполучення. Кількість електрифікованих колій складає 18%, що на 12% нижче за середньоукраїнський показник [3].

**Висновки.** В сучасних умовах, коли в економіці нашої держави спостерігається спад виробництва, який спричиняє спад транспортних перевезень, провідну роль в оптимізації функціонування транспортного комплексу області відіграє логістичне управління.

Логістичне управління транспортною системою Тернопільської області полягає у формуванні та виконанні завдань планування, організації, керування дорожніми роботами, яке полягає у проведенні ремонтно-відновлювальних заходів. Проте автономне визначення потребних з урахуванням технічного стану, різних обмежень, кількості та повноти необхідних робіт не дозволяє сповна розв'язати проблеми. Провідну роль в даних умовах може зіграти нова концепція логістичного підходу до управління транспортним комплексом, суть якої полягає в комплексному та всебічному розгляді завдань та створенні єдиної системи управління транспортними процесами й вдосконалення шляхів сполучення. Для реалізації даної концепції, в першу чергу, потрібно максимально ефективно використати обмежені фінансові надходження та реалізувати їх, вклавши в ремонтно-відновлювальні роботи автодоріг, залізниць та інших шляхів сполучення.

У реформуванні транспортного комплексу Тернопільської області дана концепція управління передбачає реалізацію ряду заходів:

- 1) реформувати систему управління автомобільними дорогами, залізницями із врахуванням регіональних особливостей області;
- 2) надати більші повноваження органам місцевого самоврядування у сфері проведення ремонтно-відновлювальних робіт доріг місцевого значення, а також забезпечити зростання фінансової самостійності даних органів у транспортній сфері;
- 3) ефективно розподілити дороги державного та місцевого значення;
- 4) оптимізувати використання автомобільних та залізничних доріг відповідно до вимог, які ставить сучасна економіка нашої держави.

Логістичне управління, як провідний фактор у регулюванні транспортних процесів в Тернопільській області в сучасних умовах розвитку держави потребує значного вдосконалення та реформування, а також підготовки до майбутньої ролі провідного фактора, що забезпечить функціонування галузей промисловості та поступове зростання економіки області й України в цілому.

Нині спостерігається повільне покращення стану залізничного транспорту, оновлення основних засобів, ремонт колій, вокзалів, проводяться закупівлі нових вагонів. Але поки що все це йде в досить обмежених масштабах та торкається лише ключових напрямків. Для того, щоб прискорити темп модернізації залізниці, потрібно залучити вільні кошти. Джерелами таких надходжень можуть бути іноземні або вітчизняні інвестиції.

### *Література*

1. Герасимів З. М. Сучасний стан та проблеми розвитку транспортної системи Тернопільської області / З. М. Герасимів // Інноваційна економіка. – 2012. – № 3. – С. 61-65.
2. Дзяди́кевич Ю. В. Перспективи розвитку автотранспортної системи України / Ю. В. Дзяди́кевич, І. М. Куликовська // Інноваційна економіка. – 2012. – № 4. – С. 16-19.
3. Інформаційно-аналітична довідка про транспортну систему Тернопільської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.geograf.com.ua/geoinfocentre/20-human-geography-ukraine-world/942-transportna-sistema-ternopilskojji-oblasti>
4. Зяйлик М. Ф. Основні напрямки вдосконалення дорожнього господарства України (на прикладі Тернопільського регіону) / М. Ф. Зяйлик, О. І. Вівчар // Регіональна економіка. – 2007. – №3. – С. 47-55.
5. Програма соціально-економічного та культурного розвитку Тернопільської області на 2014 рік [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.oda.te.gov.ua/main/ua/5346.htm>.
6. Смола О. Транспортне обслуговування в Тернополі / О. Смола // Тернопільська газета. – 2004. – 14-20 квітня (№15). – С.8.
7. Офіційний сайт Укртрансгазу. [Електронний ресурс]. Режим доступу: [www.utg.ua/uk/links](http://www.utg.ua/uk/links).