

Аналогічний документ – Стратегія економічного і соціального розвитку Волинської області на 2004 – 2015 рр. – охоплював часовий відрізок у 10 р. і на сьогодні вже втратив свою чинність.

До розробки проекту оновленої Стратегії робоча група Волинської ОДА залучила різних суб'єктів регіонального розвитку: від органів місцевого самоврядування, наукових установ до організацій громадянського суспільства та окремих активних людей із різних суспільних секторів.

У документі визначені цілі регіональної політики, завдання та інструменти для розв'язання соціальних проблем, підвищення рівня економічного потенціалу територій, прибутковості бізнесу та доходів населення і, як наслідок, створення умов для загального підвищення соціальних стандартів, якості життя та розвитку бізнес-середовища. Значна увага в Стратегії приділена тематиці, яку ми винесли на розгляд в цьому дослідженні – зовнішньоекономічній діяльності Волинської області.

Список використаних джерел:

1. Головне управління статистики Волинської області [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://www.lutsk.ukrstat.gov.ua>.
2. Стратегія розвитку Волинської області на період до 2020 року. – Луцьк, 2015. – 174 с.

УДК 911.3.629.

ТРАНСПОРТНА ГАЛУЗЬ ТЕРНОПІЛЬЩИНИ: СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНИЙ АНАЛІЗ

О. П. Садовник

opsgeo@ukr.net

*Тернопільський національний університет імені В. Гнатюка,
м. Тернопіль, Україна*

Транспорт – одна з найважливіших інфраструктурних галузей економіки будь-якого регіону, яка забезпечує виробничі та невиробничі потреби народного господарства і населення в усіх видах перевезень. Як галузь матеріального виробництва транспорт бере участь у створенні продукції та її доставці споживачам, здійснює

зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, підприємствами, країнами та регіонами.

Проте транспорту як галузі господарства притаманні і свої особливі риси:

- ✓ результатом роботи транспорту є не новий продукт, а певний корисний ефект, що полягає в переміщенні чи перевезенні вантажів чи людей;

- ✓ не зважаючи на те, що транспорт не є виробником продукції проте робота транспорту враховується у вартості продукції двічі: на стадії процесу виробництва(сировина – продукт); на стадії обороту продукції (продукція –споживач);

- ✓ на транспорті використовується не сировина, а лише засоби виробництва та допоміжні матеріали (паливо – ? світового видобутку, електроенергія, мастила, каучук.)

- ✓ своєю діяльністю транспорт продовжує виробничий процес промисловості та сільського господарства у сфері обігу;

- ✓ у територіальному плані розвиток транспорту має лінійне поширення;

- ✓ продукція транспорту не може нагромаджуватись, а ефективність його розвитку залежить від формування вантажо- та пасажиро-потоків; [1, с. 127].

Сучасна транспортна галузь відноситься до самостійних та складних галузей господарства. Загалом транспортний комплекс будь-якої країни чи регіону представлений різними видами транспорту. В свою чергу кожен вид транспорту – це складний комплекс:

- ✓ транспортних засобів;
- ✓ шляхів сполучень;
- ✓ засобів управління та зв'язку;
- ✓ технічних пристроїв та механізмів;
- ✓ споруд.

У всіх видів транспорту є свої особливості , переваги та вади, сфери застосування. Вони взаємодіють між собою і становлять транспортну систему, що в своєму розвитку буде залежати від природних умов, особливостей розселення населення та особливо від розвитку господарства та його окремих галузей. З останніх, найбільший вплив на транспорт справляє промисловість – вона формує головні вантажопотоки. Також на розвиток транспорту впливатиме сільське господарство, будівництво. Транспорт безпосередньо пов'язаний з зовнішньою та внутрішньою торгівлею.

Як наслідок видовий склад та розвиток транспортної системи у тому чи іншому регіоні буде мати свою специфіку розвитку, що пов'язано із цілою низкою чинників.

Основними чинниками формування на Тернопільщині транспортної системи обласного рівня є наступні:

1) вигідне економіко-географічне положення області (центральне положення в західноукраїнському регіоні (рис. 1) межування з Львівською, Рівненською, Хмельницькою, Чернівецькою та Івано-Франківською областями, рівновіддаленість м. Тернополя від їх обласних центрів (в середньому ≈ 150 км), близькість до кордону з Європою);

2) сприятливі природно-кліматичні та орографічні умови для транспортного будівництва (більша частина області – рівнинна територія, лише на півночі та північному-сході розташовані Кременецькі гори та Медобори);

3) розвиток господарства регіону, де транспорт виконує роль перевізника сировини та матеріалів, готової продукції, трудових ресурсів;

4) через область проходять міжнародні транспортні магістралі, розвинена і диверсифікована транспортна мережа прилеглих територій;

5) наявність необхідної інфраструктури (транспортної, складської і зв'язку, ліній електропередач).

Завдячуючи названим та іншим чинникам транспортна галузь є однією з базових та системоформуючих галузей економіки області. Це підтверджує і ціла низка економічних показників, що дозволяють оцінити розвиток та роботу транспорту у регіоні.



Рис. 1. Транспортно-географічне положення Тернопільської області

Серед всієї різноманітності цих показників можна виділити *основні* (або загальні) тобто притаманні для всіх видів транспорту та *специфічні* (або спеціальні), що притаманні для конкретних видів транспорту. Основними показниками роботи транспорту є обсяг перевезень вантажів та *вантажооборот*, співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях, обсяг перевезень пасажирів, та *пасажирооборот*. До *специфічних* показників відносять кількісні та якісні показники: чисельність видів транспорту та транспортна забезпеченість, якісний та кількісний склад, густота транспортної сітки, довжина трубопроводів, ліній електропередач тощо [1, с. 128].

Серед економічних показників, які розкривають значення та місце транспортної галузі в структурі господарства регіону слід виділити інвестиційну привабливість галузі та величину інвестицій, що на неї припадають. Так за 2014 рік обсяг капітальних та прямих іноземних інвестицій у транспортну галузь Тернопільщини становив відповідно 432416 тис. грн. (або 16,7% всіх капітальних інвестицій) та 8820,3 тис. дол. США (або 15,8% всіх прямих іноземних інвестицій). За величиною цих показників транспортна галузь зайняла відповідно третю та другу позицію серед інших видів економічної діяльності і поступилася за обсягами капітальних інвестицій будівництву і

сільському, лісовому та рибному господарству, а за прямими іноземними інвестиціями тільки промисловості.

Серед структурних підрозділів транспортної галузі найбільш інвестиційно привабливими стали складське господарство та вантажний автомобільний транспорт, на які припало відповідно 67,7 та 28,1 відсотка капітальних інвестицій у сферу транспорту області.

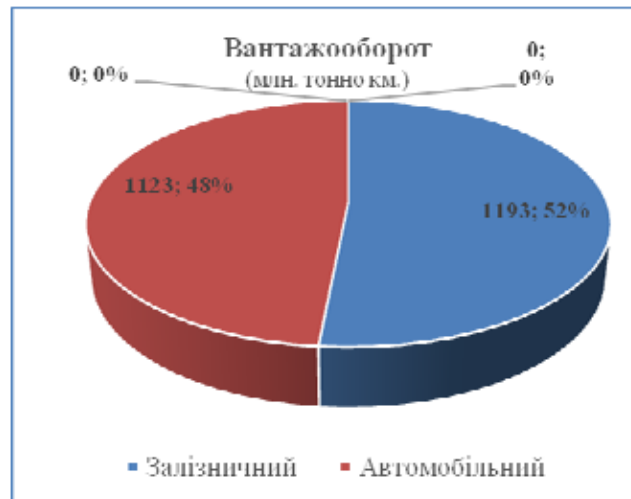
Цікаво, що територіями де найбільше осіло прямих іноземних інвестицій стали Зборівський, Борщівський райони та місто Тернопіль, а основними країнами інвесторами – Естонія та Польща, на які припало 58,3 та 32,6 відсотки інвестицій у транспортну галузь Тернопільщини.

Оскільки основною функцією транспорту як галузі господарства є доставка вантажів і пасажирів, то одним з головних його показників є обсяг перевезень – кількість перевезених вантажів (в т.), пасажирів за певний проміжок часу (рік, місяць, добу). Вантажі й пасажирів перевозяться на певну відстань. Тому показником виконаної транспортної роботи є вантажо- і пасажирооборот, що визначається як добуток обсягу перевезень (вантажів чи пасажирів) на відстань їх транспортування. І якщо обсяг перевезень позначається в тоннах, пасажирях, то вантажо- і пасажирооборот – у тонно-кілометрах, пасажиро-кілометрах. Часто в літературі вживають синоніми вантажообігу – тонно-кілометрова робота, а паса жирообігу – пасажиро-кілометрова робота транспорту.

За 2015 р. підприємствами транспорту Тернопільської області перевезено 18356 тис. т вантажів та виконано вантажооборот у обсязі 2316,8 млн. ткм, що відповідно становить 3,05% та 0,7% даних показників по Україні. (Довідково обсяг вантажоперевезень в Україні 601 млн.т. а вантажооборот – 315341,8 млн. ткм) [4].

Основну роль у роботі вантажного транспорту області відіграють автомобільний та залізничний види транспорту, обсяг вантажних перевезень яких у 2015 році становив 13766,3 та 4589,7 тисяч тон (або 75% та 25%), а вантажооборот 1123 та 1193,8 млн. тонно км (або 48% та 52%) відповідно рис. 2.

Показники розвитку вантажного транспорту у 2015 р. зазнали незначного зменшення у відповідності до даних за 2014 рік (див. табл. 1). Обсяг перевезень склав лише 90,1 відсотка а вантажооборот 89,7 відсотків від минулорічного показника, що пов'язано з об'єктивними причинами складного економічного та політичного становища в країні.



**Рис. 2. Показники розвитку вантажного транспорту
Тернопільської області у 2015 році
(складено автором за даними [3])**

Таблиця 1

Динаміка перевезення вантажів та вантажообороту за видами транспорту у Тернопільській області за 2000-2015 рік

Перевезення вантажів (тис.т.)								
Вид транспорту	Роки							
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	
	Обсяг перевезень	Обсяг % до 2000	Обсяг % до 2005	Обсяг % до 2010	Обсяг % до 2002	Обсяг % до 2013	Обсяг % до 2014	Обсяг % до 2015
Всього, у т.ч	13826.3	10605.2 76.7	11128.6 104.9	18266.1 164.1	18375.4 100.6	20364.2 108.5	18356.0 90.1	132.8
Залізничний	856.5	1106.1 129.1	1474.9 133.3	2295.8 155.7	2799.2 121.9	3045 108.8	4589.7 150.7	в 5.4 рази
Автомобільний	12967.1	9499.1 73.3	9653.7 101.6	15970.3 165.4	15576.2 97.5	17319.2 111.2	13766.3 79.4	106.2
Річковий	2.7	–	–	–	–	–	–	–
Вантажооборот (млн.ткм.)								
Вид транспорту	Роки							
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	
	Вантажооборот	% до 2000	% до 2005	% до 2010	% до 2002	% до 2013	% до 2014	% до 2015
Всього, у т.ч	945,5	1427,8 151	1668,4 116,8	3323,5 199	2111,3 63,5	2581,1 122,3	2316,8 89,7	В 2.45 рази
Залізничний	636,9	876,0 137,5	633,8 72,4	2072,7 3.3 рази	1022,3 49,3	1195,9 116,8	1193,8 99,8	187,4
Автомобільний	308,6	551,8 178,8	1034,6 187,5	1250,8 120,9	1089,0 87,1	1385,2 127,2	1123,0 81,1	В 3.6 рази
Річковий	0	–	–	–	–	–	–	–

Складено за даними Головного управління статистики у Тернопільській області.

Проте аналіз динаміки основних показників розвитку вантажного транспорту з 2000 по 2015 роки за різними видами транспорту показує, що загалом динаміка має позитивний характер та обсяг перевезень за 15 років вцілому зріс на 132,8 % а вантажооборот в 3.5 рази. Такі позитивні процеси притаманні як для залізничного так і автомобільного видів транспорту. Про те якщо у розвитку залізничного транспорту основну роль відіграв ріст обсягу перевезень, що виріс за вказаний період у 5,4 рази то в розвитку автомобільного транспорту позитивну динаміку забезпечив показник вантажообороту, величина якого у 2015 році зросла в порівнянні до 2000 р. у 3,6 рази. Дана особливість як і питома вага того чи іншого виду транспорту у структурі вантажообороту (див. рис. 2) пов'язана із величиною ще одного показника роботи транспорту – середньою відстанню перевезення (рис. 3).



Рис. 3. Середня відстань перевезення однієї тони вантажів окремими видами транспорту у Тернопільській області (км) (складено автором за даними [3])

Так за даний період середня відстань перевезення однієї тони вантажу у залізничному транспорті зазнала значних коливань і вцілому зменшилась з 743 до 260 км. Тобто зменшилась майже у 2.8 рази, тоді як даний показник в автотранспорті попри певні підйоми та падіння в окремі роки, вцілому за даний період збільшився у 3,4 рази, а середня відстань перевезень зросла з 24 км у 2000 році до 82 км. у 2015 році. Такі зміни середньої відстані перевезення вантажів насамперед обумовлені станом та структурними змінами економіки регіону. Зокрема, зменшенням у структурі господарства області питомої ваги галузей, які орієнтувалися на привізну сировину та розвинуті зв'язки на основі кооперування та комбінування виробництва. Прикладом останніх, можуть слугувати галузі машинобудівного комплексу та легкої промисловості, більшість підприємств яких у області збанкрутували та були закриті. Натомість зросла частка підприємств в основному харчової промисловості та промисловості будівельних матеріалів, що працюють на місцевій сировині та орієнтуються на місцевого споживача.

Негативним моментом розвитку транспорту області є практична відсутність у структурі як вантажоперевезень так і пасажиро перевезень інших окрім названих видів транспорту, зокрема річкового та авіаційного, які мали місце до досліджуваного періоду і на даний час нерозвинуті в області хоч і мають певні передумови та перспективи до відновлення своєї роботи.

Щодо розвитку пасажирського транспорту Тернопільської області то динаміка перевезень пасажирів та пасажирообороту за період 2000 – 2015 років (див. табл. 2) є позитивною і в цілому за вказаний період ріст становив за обсягом пасажиро перевезень – 118,7%, а за показником пасажирообороту – 153,8%.

Таблиця 2

Динаміка перевезення пасажирів та пасажирообороту за видами транспорту у Тернопільській області за 2000-2015 рік

Перевезення пасажирів (млн. пас.)								
Вид транспорту	Роки							
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	
	Обсяг перевезень	Обсяг % до 2000	Обсяг % до 2005	Обсяг % до 2010	Обсяг % до 2012	Обсяг % до 2013	Обсяг % до 2014	% до 2000
Всього, у т.ч	79,9	96,5	100	78,5	85,1	91,1	94,8	118,7
		120,7	103,6	78,5	108,4	107,1	104,1	
Залізничний	6,6	5,3	5,6	5,6	5,7	5,3	5,5	83,3
		80,3	105,6	100	101,7	92,9	103,8	
Автомобільний (автобуси)	37,7	64,4	75,6	57,3	62,9	67,2	63,8	169,275
		170,8	117,4	75,8	109,8	106,8	94,9	
тролейбуси	35,6	26,8	18,8	15,6	16,5	18,5	25,5	71,6
		75,2	70,2	82,9	105,7	112,1	137,8	
Річковий	–	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	
Пасажирооборот (млн.пас.км.)								
Вид транспорту	Роки							
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	
	пасажирооборот	% до 2000	% до 2005	% до 2010	% до 2012	% до 2013	% до 2014	% до 2000
Всього, у т.ч	1390.1	1892.9	1964.6	1962.6	2062.0	1973.3	2138.5	153.8
		136.2	103.8	99.9	105.1	95.7	108.4	
Залізничний	864,2	997,3	983,7	1032,6	1061,5	905,5	1011,5	117,0
		115,4	98,6	104,9	102,8	85,3	111,7	
Автомобільний (автобуси)	444,0	833,8	937,6	894,0	962,3	1024,9	1068,1	в 2,4 рази
		187,8	112,5	95,4	107,6	106,5	104,2	
Тролейбусний	81,9	61,6	43,1	35,7	38,0	42,6	58,6	71,6
		75,2	69,9	82,8	106,4	112,1	137,5	
Річковий	–	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	
			100	150	66,0	150	100	

Складено за даними Головного управління статистики у Тернопільській області.

Проте більш детальний аналіз даної таблиці не є таким оптимістичним. Адже загальне зростання показника пасажиро перевезення за 15 років відбулося лише за рахунок автомобільного транспорту (перевезень автобусами) де це зростання становило майже 170 відсотків. Натомість для всіх інших видів транспорту динаміка

розвитку була негативною і склала станом на 2015 рік для залізничного транспорту 83% а для міських тролейбусних перевезень – 71,6 % від даних показників у 2000 році. В основному падіння показників пасажироперевезень останніх видів транспорту відбулось на початку 2000-х років, а вже починаючи з 2010 року воно припинилось і до 2015 мало позитивну динаміку хоча і не досягнуло рівня розвитку 2000-го року.

У структурі перевезень за різними видами транспорту (рис. 4) найбільша частка пасажирів припадала власне на автомобільний транспорт (автобусні перевезення), яким у 2015 році було перевезено 63,8 млн. пасажирів або більше 67% перевезених пасажирів у цьому році (94,8 млн. осіб), а якщо врахувати перевезення і тролейбусним транспортом то їх частка буде становити практично 94% від загального обсягу перевезень пасажирів. На залізничний транспорт в даному випадку припадає лише 6 відсотків пасажирів або 5,5 млн. осіб.

Кардинально міняється ситуація з питомою вагою названих видів транспорту при врахуванні показника пасажирообороту (див. рис. 4). Аналіз останнього показує практично однакову роль автомобільного та залізничного транспорту у перевезенні пасажирів. У 2015 році частки даних видів транспорту складають 50 та 47 відсотків від усього пасажирообороту Тернопільської області. Тобто залізничний транспорт поступається автомобільному лише 3%, які відповідають величині питомої ваги пасажирообороту тролейбусного транспорту.

Така особливість структури пасажирообороту Тернопільщини в основному пояснюється двома чинниками:

➤ значними відмінностями показника середньої відстані перевезення одного пасажирів (рис. 5). Так у 2015 році цей показник для залізничного транспорту складав 185 км, що у 10,8 рази більше ніж у автомобільного транспорту (17 км) та майже у 100 разів більше середньої відстані перевезення у тролейбусах;

➤ структурою відправлення пасажирів за видами сполучень, яка у Тернопільській області характеризується значною питомою вагою пасажирів внутрішньоміського сполучення. У 2015 році дана категорія пасажирів становила 58 млн. осіб або 61.2 відсотки від усіх пасажирів. Дана особливість зумовлена сформованою системою розселення області та значною концентрацією економічної активності населення в обласному центрі.

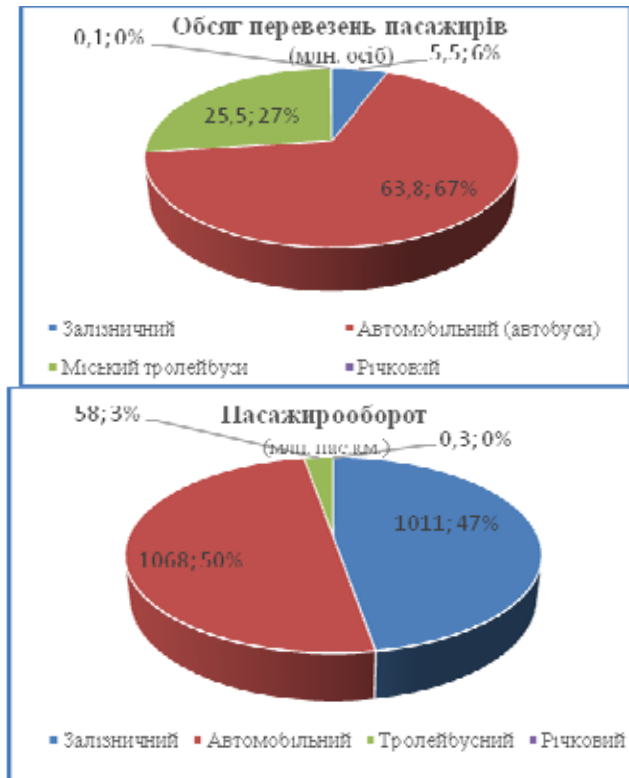


Рис. 4. Структура пасажиро перевезень та пасажирообороту за різними видами транспорту Тернопільської області у 2015 році.
(Складено автором за даними [3])



Рис. 5. Середня відстань перевезення одного пасажирів за окремими видами транспорту у Тернопільській області
(Складено автором за даними [3])

Проведений суспільно-географічний аналіз розвитку транспортного комплексу Тернопільської області дозволяє оцінити сучасний стан його розвитку та встановити тісну взаємозалежність із процесами та змінами, що відбуваються у економіці країни та особливостями життєдіяльності населення регіону.

Список використаних джерел:

1. Садовник О.П. *Основи технологій виробництва. Навчально-методичний комплекс.* – Тернопіль: ТНПУ. – 2013. – 176 с.
2. *Статистичний бюлетень: Транспорт і зв'язок Тернопільської області.* – Головне управління статистики у Тернопільській області, 2015 рік.
3. *Статистичний Щорічник Тернопільської області за 2015 рік.* – Головне управління статистики у Тернопільській області.– 2016 рік.
4. *Державна служба статистики України [Електронний ресурс].* – Офіц. веб-сайт. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

УДК: 911.3

**ГЕОГРАФІЯ ПОШИРЕННЯ КАТОЛИЦЬКОЇ ВІРИ НА
ТЕРИТОРІЇ ВІННИЧЧИНИ**

О. С. Северин

olya.severin95@mail.ru

*Вінницький державний педагогічний університет
імені Михайла Коцюбинського,
м. Вінниця, Україна*

Л. М. Кирилюк

lkyrylyukm@rambler.ru

*Вінницький державний педагогічний університет
імені Михайла Коцюбинського,
м. Вінниця, Україна*

На території Вінниччини проживає четверта за чисельністю в межах України католицька спільнота. З кожним роком відбувається її збільшення та поширення територією області. Відбудовуються та реконструюються закинуті костели, споруджуються нові храми, відповідно, збільшується чисельність прихожан. Але на сьогоднішній день в науковій та краєзнавчій літературі практично не висвітлено питання географічних особливостей поширення та концентрації католицизму в межах області. Це і спонукало нас провести дослідження з даного питання.