

4. Кузишин А.В. Ретроспективний аналіз територіальної організації місцевих виборів на прикладі Тернопільської області. Вісник Тернопільського відділу Українського географічного товариства. №4 (випуск 4), 2020. С. 26-30.
5. Кузишин А.В. Суспільно-географічний аналіз підсумків виборів до Верховної Ради України в межах Тернопільської області (2012-2019 рр.). Вісник Тернопільського відділу Українського географічного товариства. №3 (випуск 3), 2019. С. 15-23.
6. Підгрушний Г.П., Мезенцев К.В. Привабливість території для проживання людини: методологічна та прикладні аспекти дослідження. Український географічний журнал. 2015, № 1. С. 32-41.
7. Царик Л.П., Поплавська І.В. Організація соціальної сфери областей Подільського регіону: суспільно-географічне дослідження. Наукові записки ТНПУ. Серія: Географія. 2021. №1 (50). С. 47-57.
8. Kuzyshyn A., Kuczabski A., Poplavska I., Zadvornyi S. (2022). Risk assessment of the social sphere development on the example of areas of the Carpathian-Podillia region (Ukraine). *Czasopismo Geograficzne*, 93(3): 473–493. <https://doi.org/10.12657/czageo-93-19>
9. The volume of services provided by enterprises in the service sector of Ukraine. <https://www.ukrstat.gov.ua>

Summary:

Andrii Kuzyshyn. SOCIAL-POLITICAL CONDITIONS FOR THE FORMATION OF THE WELFARE OF THE POPULATION OF TERNOPIL REGION.

The article reveals the social and political conditions that affect the formation of well-being of the population of Ternopil region. Theoretical principles of the structuring of this process have been defined. Emphasis is placed on the components of the social sphere and electoral results, which are determined by certain interests of the population and indirectly reflect the attitude to the welfare process.

Key words: Ternopil region, population welfare, socio-political conditions.

УДК 911.3

ГЕОПРОСТОРОВІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ У 1991-2020 РОКАХ

РУДАКЕВИЧ І.

Тернопільський національний педагогічний університет імені Володимира Гнатюка

У статті охарактеризовані геопросторові тенденції розвитку міського електричного транспорту в Україні протягом 1991-2020 років. Протягом цього періоду в Україні функціонувало 3 метрополітени, 32 мережі трамваю, 45 тролейбуса, міська електричка у Києві. З 1991 року було закрито 14 систем трамваю і 5 тролейбуса. Деградації електротранспорту переважно на Сході України сприяли економічні проблеми та депопуляція населення. Негативний вплив на розвиток електротранспорту в Україні мав також воєнний конфлікт на Донбасі.

Ключові слова: депопуляція, електричний транспорт, мережа, місто, Україна

На початку своєї Незалежності у 1991 році Україна мала одну з найрозвинутіших у Європі систем міського електричного транспорту. Її розвитку сприяли відносна дешевизна будівництва та експлуатації мереж, а також значні обсяги пасажироперевезень у містах, які внаслідок урбанізації другої половини ХХ століття активно розрослися. Електротранспорт (особливо трамвай і метро) порівняно з іншими видами міських комунікацій має високу провізну здатність завдяки використанню обмеженого простору і можливості впровадження рухомого складу високої місткості. Ще одною перевагою міського електричного транспорту є його екологічність та енергоефективність завдяки порівняно раціональному використанню електроенергії.

Тематика вивчення геопросторового розвитку мереж міського електротранспорту на території України широко висвітлена у багатьох наукових працях. Одним з найбільш ґрунтовних таких досліджень є енциклопедичний довідник «Електротранспорт України» авторства С. Тархова, К. Козлова і А. Оландера [4]. Особливості функціонування міського електричного транспорту в

промислових регіонах України вивчали польські дослідники М. Рехлович, А. Сочувка і М. Щасни. Серед свіжих видань заслуговує уваги польська монографія А. Сочувки та І. Рудакевича «Трансформація міського електричного транспорту в Україні після 1991 року» [3]. З українських економіко-географів окремі аспекти розвитку та діяльності міського електричного транспорту висвітлювалися у працях Ф. Заставного, С. Іщука, О. Топчієва, О. Шаблія та інших авторів.

Метою даної публікації є аналіз геопросторових особливостей розвитку електричного транспорту в містах України. Основні тенденції територіального розвитку міського електричного транспорту в Україні проаналізовані від 1991 до 2020 років, що зумовлено історичною специфікою та наявністю статистичних даних. Серед видів міського електротранспорту проаналізовані насамперед традиційні його види: трамвайний, тролейбусний, міська електрична залізниця.

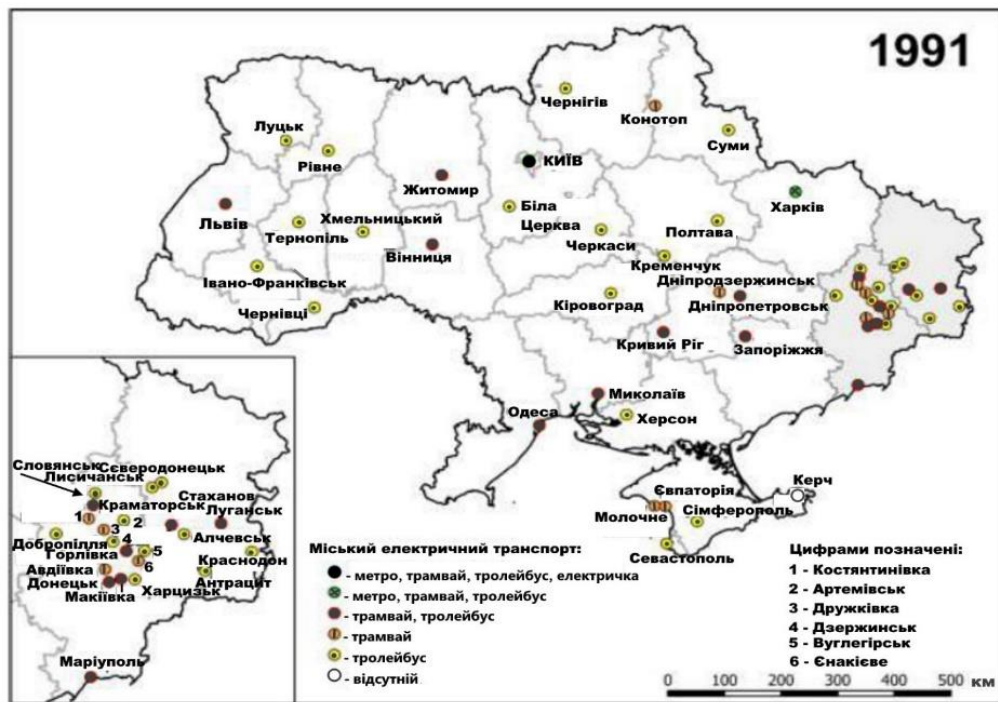


Рис. 1. Просторове розташування мереж міського електротранспорту в 1991 р.

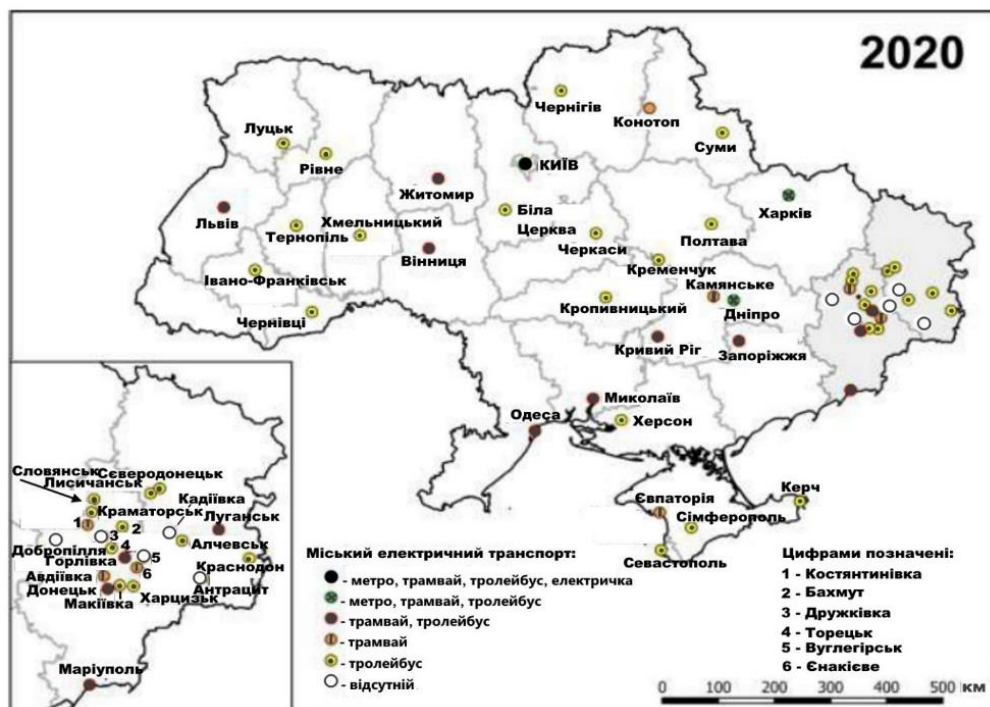


Рис. 2. Просторове розташування мереж міського електротранспорту у 2020 р.

На території України до початку російсько-української війни у 2014 році історично функціонували 32 мережі електричного трамваю. Станом на грудень 2020 року було діючих 19 трамвайних мереж, 14 систем були ліквідовані (з них 7 після 1991 року - Авдіївка, Константинівка, Краматорськ, Луганськ, Макіївка, Молочне, Кадіївка (Стаханов). З 2005-2006 років простежується тенденція закриття трамвайного руху в містах Донбасу. Цей негативний процес додатково прискорився після військових дій у 2014 році.

Статистика функціонування тролейбусних мереж виглядає дещо краще, бо з 45 систем 40 мереж залишалися активними. 5 тролейбусних систем у східній частині України були ліквідовані (Антрацит, Добропілля, Кадіївка (Стаханов), Торецьк, Вуглегірськ). Будівництво тролейбусних мереж в Кам'янці-Подільському та Мелітополі не було завершено. В Україні функціонують 3 системи метрополітену (Київ, Харків, Дніпро), а також міська залізниця в Києві. Будівництво четвертої системи метро в Донецьку не було завершеним. Просторове розташування всіх мереж міського електротранспорту, які працювали в 1991-2020 рр., відображено на рисунках 1 і 2.

У результаті анексії Криму в 2014 році Росією втрачено контроль над 2 трамвайними системами – Євпаторія і Молочне і 3 тролейбусними мережами - Севастополь, Сімферополь (разом з міжміською лінією) та Керч (наймолодша тролейбусна система України, споруджена у 2004 р.). З них трамвай у селищі Молочне більше не працює, бо виведений з експлуатації у 2014 р. Трамвайна лінія у Молочному була найкоротшою в Європі та єдиною в Україні трамвайною системою у сільській місцевості [3].

Внаслідок бойових дій на територіях Донецької та Луганської областей з 2014 р. частини цих регіонів були окуповані проросійськими сепаратистами. На них залишилося півтора десятка міст, у яких функціонує або функціонував після 1991 р. міський електротранспорт. Це міста Донецької області: Харцизьк (тролейбус), Донецьк (трамвай, тролейбус), Горлівка (трамвай, тролейбус), Єнакієве (трамвай), Макіївка (тролейбус), Вуглегірськ (тролейбус). До них належали також частина міст Луганської області: Антрацит (тролейбус), Краснодон (тролейбус), Луганськ (трамвай, тролейбус). З перерахованих мереж тролейбусні мережі Антрациті та Вуглегірську, як і трамвай у Луганську припинили своє функціонування.

Завдяки високому рівню урбанізації майже 50% населення України має доступ до міського електротранспорту. Після 1991 р. кількість жителів України з доступом до міського електричного транспорту в абсолютному вираженні зменшилася з 20,1 млн. у 1991 році до 17,8 млн. жителів у 2019 році, що означає зменшення аж на 11,3%. Своєю чергою, міське населення України скоротилося з 35,1 млн. жителів у 1991 році до 29,1 млн. у 2020 р. Загалом це відповідає загальній тенденції зміни кількості населення в Україні. Переважно це зумовлено знелюдненням міст і в невеликій частині через закриття мереж електротранспорту. У наступні роки цей показник може бути вищим, оскільки через наслідки російської агресії суттєво зростає загроза ліквідації наступних мереж на сході України. Найбільшим містом без міського електротранспорту залишається Ужгород, центр Закарпатської області, який має 115,5 тис жителів (2019) [3].

Масштаби депопуляції у містах з наявним міським електротранспортом в 1991-2021 рр. були досить значними. Хоча у великих містах Західної України демографічна ситуація була досить стабільна, кількість населення навіть дещо збільшилася (Рівне, Івано-Франківськ). Однак Львів втратив майже 10 % свого населення. Слід окремо виділити Київ, у якому зафіксовано значне збільшення кількості жителів на понад 325 тис. мешканців. Найбільша депопуляція спостерігається на сході України, де до економічних і соціальних проблем, пов'язаних із витратами на утримання збиткових підприємств важкої та видобувної промисловості, ще наклалися наслідки бойових дій з 2014 року. У більшості проаналізованих міст зменшення чисельності населення коливається від десятка до кількох десятків тисяч, а у деяких з них уже понад 100 тис. жителів. Наприклад, відчутна рекордна втрата населення у Донецьку, де кількість жителів зменшилася на 219 тис. мешканців. У відносному значенні серед досліджуваних міст відбулася найбільша втрата населення за останні 30 років відбулася у Вуглегірську (-41,1%), Кадіївці (раніше Стаханов -36,9%), Торецьку (раніше: Дзержинськ -35,7%), Єнакієвому (-35,4%) та Костянтинівці (-34,5%).

На території України міський електротранспорт обслуговує міста та селища загальною площею 12,1 тис. кв. км. Площі адміністративних одиниць вивчалися в межах, в яких вони функціонували в 1991-2020 роках. Серед діючих мереж міського електротранспорту за площею населених пунктів найбільшими є міжміська тролейбусна мережа Криму (Сімферополь, Алушта, Ялта) (загалом 1766 км²), Києва (1294 км²) та Кривого Рогу (764 км²). Найменшу площу поселень охоплювали вже ліквідовані тролейбусні мережі Вуглегірська (10 км²), Добропілля (25 км²) та ще

діюча мережа в невеликому Харцизьку (31 км²). Найменшим за площею містом з діючим трамваєм є Дружківка (39 км²), а в трохи більшій Авдіївці (44 км²) цей вид транспорту ліквідували у 2016 р.

Новим викликом у функціонуванні міського електричного транспорту в містах України стала російсько-українська війна, яка розпочалася 24 лютого 2022 року. У більшості міст північної та східної частини нашої держави рух електротранспорту призупинився. Наприклад, станції метрополітену в Києві та Харкові використовувалися як укриття під час повітряних атак російських військ. Після звільнення територій України протягом весни та осені 2022 року було відновлено рух міського електричного транспорту в Чернігові, Сумах, Харкові, Миколаєві, Херсоні. До листопада 2022 р. відновлено рух по трамвайних і тролейбусних лініях у м. Київ, які були пошкоджені на початку війни. Своєю чергою, внаслідок знищення міської інфраструктури у Маріуполі, Северодонецьку, Лисичанську, Бахмуті шанси на відновлення електротранспорту в цих містах є невеликими (рис.3). Дещо кращі можливості має тролейбусний транспорт при використанні сучасних технологій автономного ходу. Однак такі можливості будуть лише при збереженні обслуговуючих підприємств (депо) і повернення населення до зруйнованих міст.

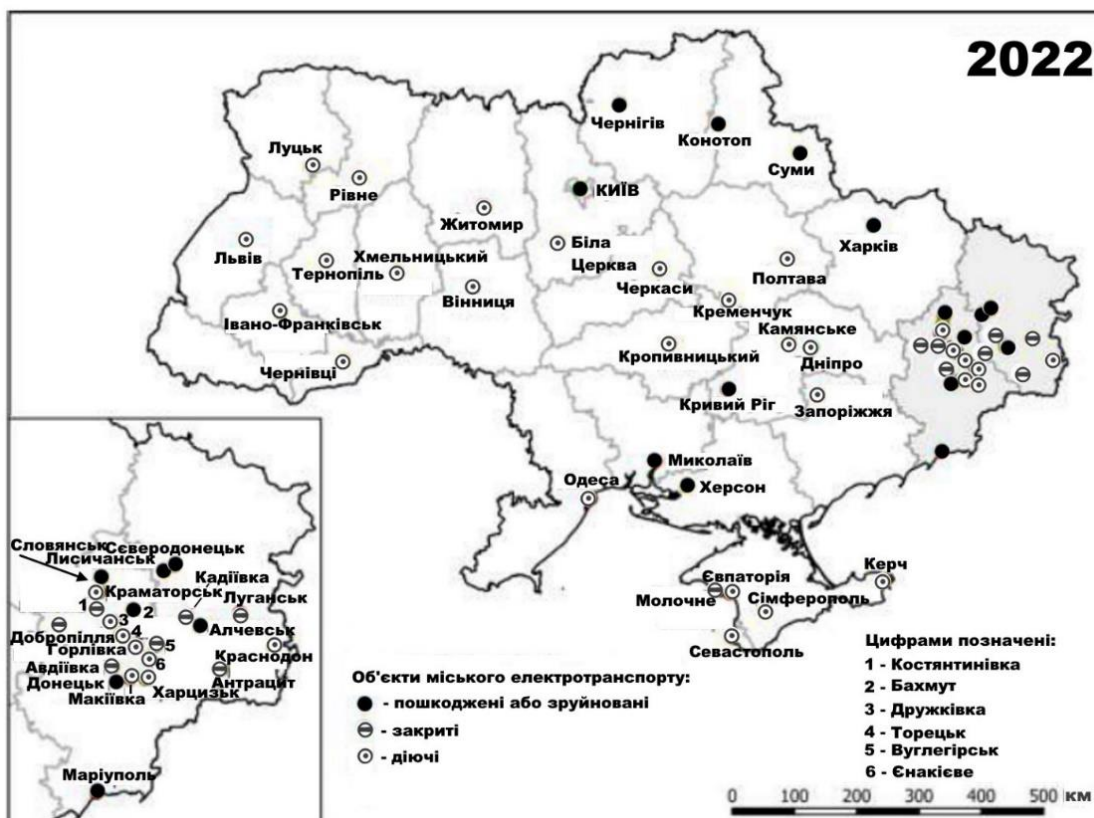


Рис 3. Стан міського електротранспорту України у 2022 р.

В Україні сформувалася досить розвинута система міського електричного транспорту, яка охоплює 3 метрополітени, 19 трамвайних, 40 тролейбусних, міська електричка (м. Київ). З 1991 року було закрито трамвайний рух у 13 містах, тролейбусний – у 5, переважно у східній частині України. Однак було відкрито трамвайне сполучення у селищі Молочне (закрите у 2014 р.), тролейбусне – в Керчі, метрополітен у Дніпрі. Закриття мереж електротранспорту спричинили насамперед економічні чинники, однак важливу роль відіграла також депопуляція міського населення, насамперед у Східній Україні. Значний негативний вплив на розвиток міського електричного транспорту відіграв воєнний конфлікт на Сході України, внаслідок якого припили діяльність кілька трамвайних і тролейбусних систем на Донбасі. Серед найбільших міст, площі яких покриті обслуговуванням електротранспорту є Київ, Кривий Ріг і система Кримського тролейбусу (Сімферополь, Алушта, Ялта). Значної шкоди розвитку міського електричного транспорту завдала російсько-українська війна, яка почалася 24 лютого 2022 року. Внаслідок військових дій багато електротранспортних мереж були суттєво пошкоджені, а в окремих з них (Бахмут, Маріуполь, Северодонецьк) низькі шанси на відновлення.

Література:

1. Rudakevych I., Sitek S., Soczowka A. Transformations of urban electric transport in Ukraine after 1991 in the view of transport policy. *European spatial research and policy*, Łódź, 2019, 26 (1), S. 61–80.
2. Soczówka A., Rudakevych I. Regres tramwajów na Ukrainie, *Świat kolei*, Łódź, nr 2017, 12, s. 46–53.
3. Soczówka A., Rudakevych I. Transformacja miejskiego transportu elektrycznego na Ukrainie po 1991 roku. Monografia. Warszawa, Instytut Kolejnictwa, 2021. 440 s.
4. Тархов С., Козлов К., Оландер А., Електротранспорт України: Енциклопедичний путівник, Київ: ФОП Сидоренко В. Б., 2010. – 912 с.

Summary:

Ivan Rudakevych. GEOSPATIAL TRENDS OF DEVELOPMENT OF URBAN ELECTRIC TRANSPORT IN UKRAINE DURING 1991-2020

In the article the current geospatial trends of development of urban electric transport in Ukraine during 1991-2020 are described. During this period in Ukraine 3 subways, 32 tram networks, 45 trolleybuses, and a city electric train in Kyiv were operated. Since 1991 14 tram systems and 5 trolleybuses have been closed. Economic problems and depopulation contributed to the degradation of electric transport mainly in the East Ukraine. The military conflict in Donbas also had a negative impact on the development of electric transport in Ukraine. Many urban electric transport networks were damaged or destroyed because of the Russian-Ukrainian war, that began in February 2022.

Key words: *depopulation, electric transport, network, city, Ukraine*

УДК 911.3

СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ МЕРЕЖІ ЗАКЛАДІВ ВИЩОЇ, ФАХОВОЇ ПЕРЕДВИЩОЇ ТА ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛАСТІ

ЗАДВОРНИЙ С.

Тернопільський національний педагогічний університет імені Володимира Гнатюка

Стаття присвячена розгляду суспільно-географічних особливостей мережі закладів вищої, фахової передвищої та професійної (професійно-технічної освіти) Тернопільської області. Здійснено аналіз динаміки кількості закладів регіону впродовж 1995-2022 років. Розглянуто динаміку контингенту учнів, слухачів, студентів закладів різних типів. Визначено головні параметри мережі закладів у розрізі адміністративних районів регіону. Здійснено ранжування населених пунктів за кількістю закладів. Окреслено основні напрямки вдосконалення мережі.

Ключові слова: *освіта, заклад, мережа, область, район, громада, поселення, здобувач, сфера, рівень.*

Актуальність дослідження. Освіта – невід’ємний складовий елемент гармонійного розвитку особистості, засіб соціалізації та реалізації її гуманітарних потреб. Надання якісних освітніх послуг реалізовується переважно закладами освіти в рамках різних сфер та рівнів. Вони, окрім виконання своїх безпосередніх функціональних завдань, виконують також роль соціокультурних центрів своїх поселень, територіальних громад та сприяють їх розвитку, інтенсифікують суспільне життя. В межах області освітні заклади формують мережу, яка органічно доповнює регіональну соціально-економічну систему. Водночас ключове задання освітніх закладів – це підготовка висококваліфікованих кадрів для різних напрямків економічної діяльності та забезпечення якісної конкуренції на ринку освітніх послуг, і як наслідок – наповнення цього ринку фахівцями високого гатунку. У освітній системі України на це спрямовані сфера вищої, фахової передвищої та професійної (професійно-технічної) освіти. Відповідна щільність мережі закладів забезпечує рівномірність і доступність у наданні освітніх послуг та комплексність розвитку території.

Тернопільська область відноситься до переліку регіонів України, де значно розвинутий освітній і науковий потенціал, розташовується багато давніх та сучасних освітніх центрів. Сучасні тенденції суспільного розвитку ставить багато викликів, в тому числі й перед освітньою галуззю на різних територіальних рівнях. Тому сьогодні є важливим і своєчасним проаналізувати сучасну