

2. Балабанов Г.В. Территориальная сегментация продовольчного рынка Украины. Зернопродуктовый комплекс Украины: структура и территориальная организация / Балабанов Г.В. – Киев: УАРР/ПАП, 1999. – 105 с.
3. Гільберг Т.Г. Зміни структури сільськогосподарського виробництва Хмельницької області / Т.Г. Гільберг // Науковий вісник Чернівецького університету: Зб. наук. праць. – Вип. 138: Географія. – Чернівці: ЧНУ, 2002. – С. 167–180.
4. Данилишин Б.М. Маркетингова стратегія регіонального продовольчого ринку / Б.М. Данилишин, О.М. Любченко. – Кіровоград : Імекс–ЛТД, 2006. – 250с.
5. Дейнеко Л.В. Розвиток харчової промисловості України в умовах ринкових перетворень (проблеми теорії і практики) / Л.В. Дейнеко. – К.: Знання, 1999.–331 с.
6. Лисецький А.С.Продовольча безпека України: теорія, методологія, емпіричний аналіз / А.С.Лисецький – К. : Оріяни, 2005. – 374с.
7. Пістун М.Д. Географія агропромислових комплексів [навч. посібник] / М.Д. Пістун, В.О. Гуцал, Н.І. Проватар. – К. : Либідь, 1997. – 198с.
8. <http://www/minagro.kiev.ua>.
9. http://www/Online_km_ua.mht.

УДК 911.3

Креховецький В.В.

ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ АДМІНІСТРАТИВНИХ РАЙОНІВ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ

В статті розглядаються роль і функції транспорту в територіальних системах, на прикладі адміністративних районів Івано-Франківської області розкривається взаємозв'язок транспорту з природою, населенням і господарством, зроблено акцент на проблемах територіального забезпечення транспортом. Представлена типологія адміністративних районів за показником транспортної забезпеченості.

В статье рассматриваются роль и функции транспорта в территориальных системах, на примере административных районов Ивано-Франковской области раскрываются взаимосвязи транспорта с природой, населением и хозяйством; делается акцент на проблемах территориального обеспечения транспортом. Представлена типология административных районов по показателю транспортной обеспеченности.

The article considers the role and function of transport in the territorial systems, on the example of the administrative districts of Ivano-Frankivsk region; the relationships between transport and nature, people and economy have been shown; focuses on the problems of regional transport provision have been done. The typology of administrative districts in terms of transport provision has been submitted.

Постановка проблеми. Транспорт – одна із найважливіших галузей матеріального виробництва, яка має велике значення в освоєнні території, становленні економіки її подальшого розвитку та інтеграції у світове господарство. Соціально-економічний розвиток регіонів потребує вдосконалення транспортного забезпечення, оптимізації галузевої та територіальної структури, розвитку та раціонального розміщення транспортних вузлів, високої якості транспортного обслуговування із врахуванням специфіки регіону. Розвиток транспорту необхідна умова економічного розвитку території, ефективного використання її трудових, природних та виробничих ресурсів.

Аналіз останніх досліджень. Наукові розробки, присвячені суспільно-географічним аспектам дослідження транспорту та його значенню в господарській діяльності викладені в роботах І. Нікольського, М. Казанського, Г. Гольца, С. Тархова, О. Топчієва, І. Рудакевича та ін.; економічні аспекти дослідження транспортної системи розглядаються в працях Ю. Пашенка, С. Дорогунцова, П. Луцишина та ін.; дослідження транспортної доступності регіону проведені в роботах В. Бугроменка, М. Каючкіна, Б.Раднаєва та ін.

Актуальними є дослідження транспортної системи із суспільно - географічних позицій на регіональному рівні, оскільки це дає можливість виявити відмінність і територіальні особливості розвитку транспортної інфраструктури, яка має суттєві відмінності.

Мета роботи. Метою цієї публікації є дослідження та аналіз транспортної забезпеченості адміністративних районів Івано-Франківської області.

Виклад основного матеріалу. Рівень соціально-економічного розвитку території визначає параметри функціонування транспортної системи, а спільно з природними умовами – види транспорту і співвідношення між ними. Транспорт є інфраструктурною складовою економічної і соціальної сфер, виступає як районоутворюючий фактор і умова географічного поділу праці. Вивчення транспорту на окремій території сприяє виявленню особливостей розвитку регіону, функціонування і прогнозування шляхів подальшого розвитку транспортного комплексу.

Крім господарських функцій транспорт виконує важливі функції в сфері політики, державного управління, оборони, охорони здоров'я. В науковій літературі дають різні визначення транспорту. Так, Б. Роднаєв [1] пропонує розглядати транспорт як частину соціально-комунікаційної системи – стимулятор економічного, соціального і духовного вдосконалення індивідів, соціальних груп і спільнот різних територіальних утворень. Одним із основних завдань функціонування і розвитку транспорту повинна бути соціальна функція, дія якої спрямована на життєдіяльність людини та розвитку суспільства. В даному випадку транспортна система і її функціонування є гарантом соціального розвитку на основі забезпечення доступності території, населених пунктів і, як результат, доступність для населення соціально-побутових послуг.

У зв'язку з рядом економічних, історичних, природно-географічних факторів розвиток транспортної системи відбувається нерівномірно, а як наслідок цього спостерігається певна диференціація у забезпеченні транспортом окремих територій, що ускладнює, а іноді веде до недоступності послуг соціально-гарантованого мінімуму, таких як освіта, охорона здоров'я, побутове обслуговування. В. Бугроменко [2] розглядає територіальну соціальну несправедливість як явище недоотримання людьми елементарних життєво важливих послуг у зв'язку з просторовою недоступністю, в результаті чого відбувається суттєве зниження якості життя. Способом подолання такої просторової недоступності є розвиток транспорту і телеко-

мунікацій. Саме тому проблема транспортної соціальної несправедливості тісно пов'язана з географією транспорту, а саме явище недоступності послуг соціально-гарантованого мінімуму можна назвати транспортною дискримінацією.

Існує декілька підходів для визначення транспортного забезпечення території, зокрема для визначення транспортного забезпечення району відносно населення і розмірів території використовують коефіцієнт Енгеля, який показує відношення щільності транспортної сітки до кількості населення, а також коефіцієнт Гольца – відношення щільності транспортної сітки до площі району і кількості населених пунктів. В. Бугроменко пропонує визначати інтегральну транспортну доступність, яка визначається затратами часу необхідного для подолання відстані.

М. Каючкін [3] визначає доступність території за видами транспорту і з врахуванням щільності транспортної мережі тільки заселеної частини території, оскільки гори, озера і інші природні об'єкти і фактори можуть виступати природними перепонами для освоєння території. В такому випадку для одних територій доступність знизиться при несприятливих природних умовах, для інших збільшиться.

Кожна з цих методик має свої переваги і недоліки. На даний момент не існує єдиного підходу для визначення транспортного забезпечення території.

В статті зроблена спроба розглянути основні показники, які характеризують транспортну систему в розрізі адміністративних районів Івано-Франківської області.

Івано-Франківщина має значні просторові відмінності у розвитку транспортної системи. Мережа залізничних колій розміщена територією області нерівномірно. Найбільшу довжину залізничних колій мають Коломийський, Надвірнянський та Рогатинські райони, а 4 райони області взагалі не мають на своїй території залізничного сполучення (Богородчанський, Верховинський, Косівський та Тлумацький), цей чинник має важливий вплив на розвиток виробничого потенціалу, їх виробничо-технологічні, культурно-побутові і трудові зв'язки. Щільність залізничних колій по області складає 36 км на 1 тис. км².

Мережа доріг загального користування складає 4173,4 км. Із них 818,6 км. доріг державного та 3354,8 км. місцевого значення; 1249 км, що становить 30% всієї кількості доріг загального користування, прокладені у гірській місцевості. Івано-Франківська область має високу щільність автомобільних доріг, яка складає 300 км на 1 тис км². Найбільш розвинута мережа доріг на рівнинних територіях північної та східної частини області.

Якщо порівняти щільність мережі транспортного сполучення (довжину транспортних шляхів на 1 тис км² території) по кожному адміністративному району зокрема, то чітко видно, що рівнинні райони: Галицький (435,7), Городенківський (452,9), Калуський (438,5), Коломийський (469,7), Рогатинський (458,3), Снятинський (561,3), Тисменицький (476,2), Тлумацький (389,1) мають значно густішу мережу шляхів сполучення, ніж гір-

ські райони Надвірнянський (275,5), Долинський (197,8), Рожнятівський (210,7), Верховинський (221,1), Яремчанська (185,8) та Болехівська(216) міськради. (Табл. 1).

Таблиця 1. Показники транспортного забезпечення районів Івано-Франківської області,

Адміністративні райони	Територія, тис.км ²	Чисельність населення, тис. чол.	Щільність населення, осіб на км ²	Експлуатаційна довжина залізничних колій, км	Автомобілі загального користування, км	Щільність транспортної мережі, км на 1 тис.км ² території	Щільність мережі, км на 1 тис.км ² території	
							залізничний	автомобільний
По Україні	603,5	45850	76	22000	169495	317,3	36	280
Область	13,93	1380,7	99,1	496	4173,4	335,2	36	300
Болехів (міськрада)	0,3	21,4	71,3	6,9	57,9	216,0	23	193
Яремче (міськрада)	0,66	22,1	33,5	39,3	83,3	185,8	60	126
Богородчанський	0,8	69,4	86,8	0	259,8	324,8	0	325
Верховинський	1,25	29,5	23,6	0	276,4	221,1	0	221
Галицький	0,72	62,1	86,3	31	282,7	435,7	43	393
Городенківський	0,75	56,4	75,2	37,5	302,2	452,9	50	403
Долинський	1,25	69,3	55,4	31	216,2	197,8	25	173
Калуський	0,71	128,1	180,4	29,3	282	438,5	41	397
Коломийський	1,07	162,7	152,1	93,6	409	469,7	87	382
Косівський	0,9	88,2	98,0	0	255,7	284,1	0	284
Надвірнянський	1,3	113,4	87,2	61,7	296,5	275,5	47	228
Рогатинський	0,82	44,7	54,5	52,4	323,4	458,3	64	394
Рожнятівський	1,3	73,7	56,7	7,4	266,5	210,7	6	205
Снятинський	0,6	66,3	110,5	39	297,8	561,3	65	496
Тисменицький	0,74	83,2	112,4	53	299,4	476,2	72	405
Тлумацький	0,68	49,7	73,1	0	264,6	389,1	0	389

Складено на основі даних Головного управління статистики в Івано-Франківській області [5]

Така мережа шляхів транспортного сполучення у гірських районах сформувалась під впливом природних, історичних, економічних та демографічних факторів, а саме гірські території, нерозвинена економіка, незначна щільність населення. Однак, із розвитком туризму в області, особливо в гірських районах, необхідно розвивати та покращувати транспортну інфраструктуру, так як з настанням туристичного сезону значно збільшується кількість людей та транспортних засобів у туристичних районах. Разом із розвитком туристичної інфраструктури необхідно вдосконалювати і транспортну систему для того, щоб уникнути загострення транспортних проблем у майбутньому.

Слід відмітити, що щільність транспортної мережі не є єдиним показником визначення транспортного забезпечення району. Велике значення має якість шляхів сполучення, оскільки саме через невідповідність дорожнього покриття вимогам безпеки руху 17 сільських населених пунктів області, з них в Тлумацькому районі – 5, Галицькому – 4, Верховинському – 3, Рогатинському, Богородчанському, Снятинському, Косівському та Яремчанській міській раді – по одному, залишаються без регулярного автобусного сполучення [4].

Рівень забезпечення населених пунктів області автобусними перевезеннями станом на 01.01.2010. складає 98,1 відсотків, повністю забезпечені Городенківський, Долинський, Калуський, Коломийський, Рожнятівський, Снятинський, Тисменицький, Надвірнянський райони, Болехівська міська рада.

Таблиця 2. Рівень транспортного забезпечення районів Івано-Франківської області,

Адміністративні території	Забезпеченість населення легковими автомобілями на 1000 осіб, одиниць	Кількість пасажирських автобусів по районах, одиниць	Щільність автомобільних доріг загального користування, км на 1 тис. км ²	Щільність залізниць, км на 1 тис. км ²	Рівень забезпеченості автомобільними дорогами, бали	Рівень забезпеченості залізничними коліями, бали	Рівень забезпеченості автобусами, бали	Рівень забезпеченості легковими автомобілями, бали	Рівень транспортного забезпечення, бали
м. Болехів	78	40	193	23	2	2	1	4	9
м. Яремче	109	43	126	60	2	3	1	5	11
Богородчанський	77	165	325	0	4	0	3	4	11
Верховинський	54	72	221	0	3	0	1	3	7
Галицький	67	66	393	43	4	3	1	3	11
Городенківський	78	219	403	50	5	3	3	4	15
Долинський	88	165	173	25	2	2	3	4	11
Калуський	82	385	397	41	5	3	5	4	17
Коломийський	84	391	382	87	3	5	5	4	17
Косівський	115	122	284	0	3	0	2	5	10
Надвірнянський	66	248	228	47	3	3	3	3	12
Рогатинський	67	105	394	64	4	4	2	3	13
Рожнятівський	68	63	205	6	3	1	1	3	8
Снятинський	76	101	496	65	5	4	2	4	15
Тисменицький	49	84	405	72	5	4	2	2	13
Тлумацький	58	29	389	0	4	0	1	3	8

Розраховано автором на основі даних Головного управління статистики в Івано-Франківській області

В межах області спостерігаємо територіальну диференціацію, яка відображає показники транспортного забезпечення районів і пріоритети в транспортному обслуговуванні (Табл. 2). Нами було взято показники, які б відображали характеристику транспортної мережі і наявності транспортних засобів, тобто це щільність автомобільних доріг, залізничних колій, забезпеченість населення легковими автомобілями та пасажирськими автобусами, оскільки наявність шляхів сполучення не гарантує сполучення населених пунктів, для цього також необхідні транспортні засоби загального чи особистого використання. Кожен із параметрів оцінювався від 1 до 5 балів, які сумувались. Згідно даного дослідження, можна розділити райо-

ни на 4 групи: від 4 до 8 балів –слабо забезпечені райони – Верховинський, Рожнятівський та Тлумацький; від 9 до 12 балів – недостатньо забезпечені – це Косівський, Богородчанський, Галицький, Долинський, Надвірнянський райони, Болехівська та Яремчанська міськради; від 13 до 16 балів – транспортно забезпечені райони – це Снятинський, Городенківський, Рогатинський та Тисменицький; від 17 до 20 балів – високозабезпечені – це Калуський та Коломийські райони.

Висновки. Отже, вирішення проблеми транспортного забезпечення можливе завдяки вдосконаленню транспортної політики, спрямованої на покращення якості транспортного обслуговування, забезпечення надійного і регулярного зв'язку соціальних і економічних об'єктів, єдності області в цілому, за рахунок технічного і технологічного переобладнання галузі, підвищення транспортно-експлуатаційного стану автомобільних доріг і безпеки руху. Це дасть змогу забезпечити соціально-територіальну доступність, забезпечити економічне зростання та реалізацію туристичного потенціалу районів. Нами встановлено рівень транспортного забезпечення адміністративних районів Івано-Франківської області на основі низки показників та виділено чотири типи районів за рівнем транспортного забезпечення.

1. Бугроменко В.Н. Транспорт в территориальных системах / В.Н.Бугроменко; отв.ред. Г.А.Гольц. - М.: Наука, 1987. - 112 с..
- 2.Каючкин Н.П. Транспорт и территориальная организация расселения и хозяйства Иркутской области / Н.П. Каючкин // География и природные ресурс. – 1989. - №4. - с . 96-102.
- 3.Раднаев Б.Л. Транспорт Востока России в новой социально-экономической и геополитической ситуации / Б.Л. Раднаев. - Новосибирск: Издательство СО РАН, 1996. - 128 с.
- 4.Офіційний сайт Івано-Франківської обласної державної адміністрації [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.if.gov.ua/>
5. Статистичний щорічник Івано-Франківської області за 2009 рік / За редакцією М.М. Колімбровського . – Івано-Франківськ: Головне управління статистики в Івано-Франківській області, 2010. – 532 с.
6. Статистичний збірник «Транспорт і зв'язок Івано-Франківщини» / за редакцією О.В. Костюк.-Івано-Франківськ:Головне управління статистики в Івано-Франківській області, 2010. – 91с.