

спеціалізації, доброю транспортною доступністю та достатньою транспортною освоєністю території. До таких регіонів належать Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Чернівецька, Черкаська, Кіровоградська області. Для забезпечення використання їх агрологістичного потенціалу важливими є послідовні та надійні сигнали державної й регіональної сільськогосподарської політики.

4. Необхідною умовою ефективного функціонування АЛС є формування кластерного типу взаємодії між усіма її учасниками з урахуванням сучасних тенденцій та проблем, з якими стикаються агрологістичні системи світу.

1. Смирнов І.Г. Інтегрована логістика АПК та її транспортна складова // *Географія та сучасність*: Зб. наук. ін. НПУ імені М.П. Драгоманова. – 2007. – Вип. 17. – С. 20–31.
2. Смирнов І. Г. Логістика в агропромисловому комплексі: європейський досвід / І.Г. Смирнов, І. М. Мамончук, А. О. Бондар [Електронний ресурс] // *Науковий вісник Волинського національного університету імені Лесі Українки* – № 3. – 2009. – Режим доступу:
http://www.nbuv.gov.ua/portal/natural/nvnu/misnarod_vidnos/2009_3/R2/Smyrnov.pdf
3. Соколенко С. И. Пути кластеризации экономики с целью повышения конкурентоспособности Запорожской области / С. И Соколенко, В. И. Шамилов [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://ucluster.org/universitet/klastery-ukraina/2010-study>
4. Simons A. More efficient agrologistics in Europe good for the Netherlands too / Arjen Simons [Electronic resource] - Mode of access:
http://www.fbr.wur.nl/UK/newsagenda/news/More_efficient_agrologistics_in_Europe_good_for_the_Netherlands_too.htm
5. Trade Logistics in the Global Economy. The Logistics Performance Index and Its Indicators [Electronic resource] – Mode of access:
http://siteresources.worldbank.org/INTTLF/Resources/LPI2010_for_web.pdf
6. Improving logistics for the agricultural industry [Electronic resource] - Mode of access:
http://www.agrologistiek.nl/downloads/Agro_folder_UK_06_web.pdf
7. Interactieve ontwerpmethodieken voor integrale duurzaamheid (overkoepelend project) [Electronic resource] - Mode of access: <http://www.kennisonline.wur.nl/Project/project-baps-24320>
8. Timmermans T. Fresh Logistics: New Opportunities with an integral approach / Toine Timmermans [Electronic resource] - Mode of access:
http://www.unapcaem.org/Activities%20Files/A22/022_ThailandLogistics.pdf
9. www.ukrstat.gov.ua

УДК 911 (477.86)

Закутинська І.І., Сливка Р.Р.

РОЗВИТОК ПАСАЖИРСЬКОГО ТРАНСПОРТУ В ПРИМІСЬКІЙ ЗОНІ ІВАНО-ФРАНКІВСЬКА

В статті розглядаються особливості розвитку пасажирського транспорту в приміській зоні м.Івано-Франківська. Досліджено просторові особливості цього процесу на основі запропонованої картосхеми.

Ключові слова: пасажирський транспорт, приміська зона м.Івано-Франківськ, картосхема,

В статье рассматриваются особенности развития пассажирского транспорта в пригородной зоне г. Ивано-Франковска. Изучено пространственные особенности этого процесса согласно предложенной картосхеме.

Ключевые слова: пассажирский транспорт, пригородная зона г. Ивано-Франковска, картосхема.

In the article peculiarities of transport development in the suburban area of Ivano-Frankivsk are examined. Spatial characteristics of it's motion is investigated according to proposed mapscheme.

Key words: transport, the suburban area of Ivano-Frankivsk, mapscheme.

Вступ. Високі темпи урбанізації обумовлюють необхідність відповідних інвестицій у міський та приміський транспорт, оскільки характер історичного розвитку міста та прилеглих територій на всіх етапах визначався діалектичним взаємозв'язком зростання міста та його приміської зони з технічними можливостями засобів пересування. Важливість та актуальність теми досліджень була зумовлена розвитком економіки, демографічними процесами і субурбанізацією, яка супроводжується зростанням діяльності підприємств транспортного сектору в приміській зоні міста Івано-Франківська.

Вихідні передумови. Окремі аспекти розвитку транспортної галузі України, оцінка умов і тенденцій цього розвитку були і є предметом дослідження багатьох вітчизняних і зарубіжних вчених: Галабурда В.Г., Громова М.М., Диканя В.Л., Зеркалова Д.В., Креховецького В.В., Пашенко Ю.Є., Пасацького Б.С.[6], Персіанова В.О., Сича Є.М., Цветова Ю.М., Яцківського Л.Ю. та ін. Однак, дослідження розвитку транспорту в межах приміської зони м.Івано-Франківська ще до цього часу не проводились.

Формулювання цілей статті. Метою даного дослідження є аналіз розвитку пасажирських приміських сполучень в умовній приміській зоні (УПЗ) м.Івано-Франківська, межі якої проведені на відстані 20 км від обласного центру. Ця мета конкретизується при вирішенні наступних завдань: виділити основні проблеми пасажирського транспорту в ПЗ, визначити основні тенденції розвитку пасажирського транспорту у їх зв'язку із субурбанізацією.

Виклад основного матеріалу. У сучасному місті організація транспортного обслуговування визначається потребами пасажирських і вантажних перевезень. Міська система пасажирських перевезень покликана забезпечити багатоманітні потреби мешканців міста у транспортних пересуваннях. Можна виділити три головні завдання міського пасажирського транспорту: а) забезпечення трудових поїздок; б) забезпечення поїздок до центрів і об'єктів обслуговування; в) забезпечення поїздок, пов'язаних з відпочинком [6 с. 222].

Транспортне обслуговування повинно забезпечити таку швидкість пересування, коли кожна людина, незалежно від місця проживання, може

вибрати місце постійної праці і відповідно до своїх побажань. Сьогодні вважають, що оптимальна тривалість поїздок від місця проживання до місця праці не повинна перевищувати 30-40 хв. в одному напрямку [6 с.223].

Найважливішими видами громадського транспорту для багатьох мешканців приміської зони м.Івано-Франківська залишаються приміські автобуси та дизельні поїзди. Зовсім незначна роль належить тролейбусному сполученню, єдиний маршрут забезпечує сполучення за межами Івано-Франківська з промисловим вузлом у межах Ямницької сільської ради у Тисменицькому районі („Вул. Дністровська — ф-ма «Барва», довжина маршруту 20 км) [1].

Загальносвітовою і загальноукраїнською тенденцією є збільшення значення автомобільного пасажирського транспорту і одночасне зменшення перевезення пасажирів приміськими поїздами. Такі ж процеси спостерігаємо у міжміському і приміському сполученні в межах ПЗ Івано-Франківська, де пасажиропотік на приміських сполученнях скоротився з 6,6 млн у 2000 р. до 5,3 млн у 2008 р. (табл. 1) [2 с. 189].

Таблиця 1. Відправлення (перевезення) пасажирів за видами сполучення окремими видами транспорту (млн ос.)

<i>Вид транспорту</i>	<i>2000</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>
<i>Міжміське сполучення</i>	<i>7,2</i>	<i>8</i>	<i>8</i>	<i>8,4</i>	<i>8,4</i>
<i>Залізничний</i>	<i>0,8</i>	<i>0,8</i>	<i>0,9</i>	<i>0,9</i>	<i>0,9</i>
<i>Автомобільний</i>	<i>6,4</i>	<i>7,2</i>	<i>7,1</i>	<i>7,5</i>	<i>7,5</i>
<i>Приміське сполучення</i>	<i>29,1</i>	<i>30,6</i>	<i>31,9</i>	<i>33,5</i>	<i>33,1</i>
<i>Залізничний</i>	<i>6,6</i>	<i>5,6</i>	<i>5</i>	<i>5,2</i>	<i>5,3</i>
<i>автомобільний</i>	<i>20,7</i>	<i>25</i>	<i>26,9</i>	<i>28,3</i>	<i>27,8</i>

Складено за: статистичний щорічник Івано-Франківської області за 2008 рік – Івано-Франківськ, 2009 – 533 с.

Приміські залізничні сполучення історично виконують важливу соціальну функцію, адже є доступним за вартістю видом пасажирського транспорту для перевезення соціально вразливих груп населення. В Німеччині, для прикладу, федеральний і земельний уряди у післявоєнний період обмежували розвиток міжміських автобусних сполучень. Цей захід був покликаний штучно стимулювати німецьке автомобілебудування і забезпечити монополію залізниці. Однак, в Україні склалися інші соціально-економічні умови. Конкуренцію між автобусними і залізничними приміськими перевезеннями виграють перші за рахунок: 1) більшої маневреності автобусів; 2) ініціативності власників автобусів, які більш гнучко реагують на попит щодо транспортних послуг; 3) зростання заможності населення; 4) інтенсифікації суспільного життя в умовах

ринкової економіки і зростання вимог щодо мобільності населення; 5) обмеженого розвитку мережі колій в межах ПЗ Івано-Франківська.

Заяви керівництва залізниці про збитковість мають неабиякий суспільний резонанс. Львівська залізниця в 2007 р попередила громадськість та ЗМІ про можливу відміну деяких електро- та дизельних поїздів. Вже незабаром їх може стати менше у кількох областях Західної України. Причиною є відсутність належної компенсації та постійна заборгованість обласних адміністрацій за перевезення пасажирів-пільговиків. Унаслідок цього залізниця постійно зазнає серйозних збитків, тому рішення про можливе скасування потягів, на думку залізничників, є абсолютно обґрунтованим [3].

Отже, із 15 приміських залізничних станцій, які використовувались в минулому станом на 2012 р. експлуатуються тільки вісім. Кількість зупинок поїздів на протязі доби тут становить від 6 до 12 (табл.2).

Табл. 2. Кількість станцій приміського залізничного сполучення і зупинок поїздів у 20-км приміській зоні Івано-Франківська та забезпеченість приміським сполученням населення

№	Назва станції	Кількість зупинок приміських поїздів на добу	Кількість в 4-км зоні пішохідної доступності зал. станції	Чисельність населення в 4-км зоні пішохідної доступності зал. станції	Осіб на один приміський поїзд
1	Хриплин	12	1	1898	136
2	Братківці	6	2	3647	608
3	Тисменичани	-	2	4185	-
4	Угринів	-	2	3595	-
5	Ямниці	8	1	3218	402
6	ТОС	-	2	4411	-
7	Єзупіль	8	2	4336	542
8	Дубівці	8	2	2386	298
9	Павлівка	-	1	2148	-
10	Ценжів	8	1	181	23
11	Майдан	-	2	1035	-
12	Боднарів	8	1	2403	300
13	З.п. Діброва	-	-	-	-
14	Марківці	8	2	2999	375
15	З.п. Ворона	-	1	1833	-

Ми розрахували кількість населення, яка потенційно може скористатись послугами приміського залізничного сполучення виходячи із критерію 4-км пішохідної доступності залізничної станції від найближчих

населених пунктів. Вона становить 38,2 тис. ос (табл.2). Скасування зупинок приміських поїздів на 7 станціях призвело до погіршення транспортної доступності обласного центру для приблизно 17,2 тис. осіб (на 45%). Решта станцій, які залишилися, потенційно обслуговують приблизно 21 тис. ос.

При чому, деякі станції, такі як Ценжів і Хриплин характеризуються дуже малою кількістю мешканців, які припадають на один поїзд, який там зупиняється (відповідно 23 і 136 осіб).

Наявний рухомий склад приміських поїздів застарілий і не відповідає вимогам комфортних і швидкісних перевезень. З 1972 р. до сьогоднішнього дня приміське сполучення забезпечують дизельні чотири-вагонні поїзди Д1 угорського виробництва за напрямками до Стрия (Моршина), Ходорова, Рахова та Коломий. Інколи практикується використання потягів, які сформовані із старих пасажирських вагонів та локомотивів різних серій, що не пройшли відповідну модернізацію під роботу в приміському русі [4 с. 205]. Такі поїзди характеризуються непривабливим зовнішнім виглядом і відсутністю будь-яких зручностей.

Неекономічність використання локомотивної тяги в приміському русі та перспектива списання в найближче десятиліття майже всіх дизель-поїздів, які сьогодні експлуатуються, все гостріше ставить питання придбання нового рухомого складу для приміських перевезень. Ситуація з рухомим складом катастрофічна [5 с. 2].

Для прикладу, залізниці Німеччини послідовно реалізують програму модернізації парку поїздів місцевого сполучення. На даний момент простежується тенденція переходу перевезень у приміських сполученнях з локомотивної тяги на більш легший та дешевший мотор-вагонний рухомий склад. Із збільшенням частки мотор-вагонного складу залізниці підвищують рівень комфорту за рахунок покращення дизайну вагонів і їх ходових властивостей. Число пасажирів виросло за рахунок продуманого графіка руху та привабливого дизайну поїзда [4 с. 201-202].

На основі даних про регулярність автобусних сполучень між населеними пунктами приміської зони нами складена картосхема, яка відображає просторові відмінності у транспортному забезпеченні окремих територій досліджуваного регіону. Нами виділено п'ять типів населених пунктів за інтенсивністю автобусного сполучення.

1. до першого відносимо села, які найкраще забезпечені власними автобусними маршрутами, тут їх кількість перевищує 30 на добу. Враховуючи, що від цього часу можна відняти 8 нічних годин, то регулярність руху в приміській зоні Івано-Франківська на протязі 16 годин становить від одного рейсу за 8 хв (с.Угорники), до мінімального значення – 28 хв. (с.Підлісся);

2. до другого відносимо населені пункти, які забезпечені власними автобусними маршрутами на рівні 21-30 рейсів на добу. Регулярність руху на протязі 16 годин тут становить від одного рейсу за 32 хв. (с.Підпечари) до мінімального значення – 40 хв (с.Угринів, с.Підлужжя);

3. до третього відносимо населені пункти, які забезпечені власними автобусними маршрутами на рівні 11-20 рейсів на добу. Регулярність руху на протязі 16 годин тут становить від одного рейсу за 50 хв (с.Милування) до мінімального значення – 1 год 27 хв. (с.Добровляни);
4. до четвертого відносимо населені пункти, які забезпечені власними автобусними маршрутами на рівні 1-10 рейсів на добу. Регулярність руху на протязі 16 годин тут становить від одного рейсу за 1 год 36 хв (с.Милування) до мінімального значення – 1 рейсу на протязі доби (с.Буківна, с.Скобичівка, с.Надорожна). Цікаво, що всі вони розташовані у 20-км зоні від обласного центру;
5. зовсім відсутнє автобусне сполучення тільки у 5 селах (с.Посіч, с.Забережжя, с.Козино, с.Нова Липівка, с.Похівка). Більшість з них, окрім с.Козино, є периферійними населеними пунктами системи розселення УПЗ м.Івано-Франківська.

В межах умовної 20-км ПЗ Івано-Франківська є дев'ять сіл, які характеризуються не тільки недостатнім автобусним сполученням, але й відсутністю твердого покриття автодоріг: Добровляни (3 км до дороги з твердим покриттям), Нова Гута (2 км), Студинець (1 км), Нова Липівка (2 км), Сокіл (3 км), Сапогів (4 км), Височанка (7 км), Маріямпіль (5км), Бабин Зарічний (4 км). В умовах ХХІ ст. відсутність асфальтованих доріг є суттєвою перешкодою для розвитку транспортних сполучень і автоматично сповільнює субурбанізаційні процеси у цих населених пунктах. У випадку с.Маріямпіль сполучення з обласним центром можливе тільки через Галич, оскільки коротша дорога можлива виключно за допомогою паромної переправи через р.Дністер, що суттєво ускладнює транспортне сполучення. Подібна ситуація з с.Надорожна, яке не має належного транспортного сполучення з м.Тисмениця і є периферією системи розселення УПЗ Івано-Франківська.

Картосхема (рис.1) дозволяє виділити чотири зони за регулярністю автобусного сполучення окремих населених пунктів УПЗ із обласним центром. Вони ж відображають основні напрямки розвитку приміської зони Івано-Франківська.

Ми пропонуємо виділити п'ять типів сполучення громадським транспортом в межах приміської зони за такими критеріями 1) регулярність автобусного сполучення прямим рейсом з обласним центром; 2) наявність транзитного автобусного сполучення; 3) наявність залізничних станцій приміського сполучення; 4) близькість міських населених пунктів (ядра притягування транспортних пасажирських потоків); 5) чисельність населення.

Отже, на основі цих критеріїв виділяємо наступні типи:

1. Перший тип характеризується наявністю найбільш інтенсивного автобусного сполучення. При чому пасажиропотік обслуговують як автобуси з кінцевим пунктом призначення у приміських селах, так і транзитні автобуси до найближчого міського центру. До цього типу відносимо два напрямки автобусних сполучень (на картосхемі

позначені А, Б) пролягають у сторону найбільших населених пунктів приміської зони – м.Тисмениці, смт. Богородчани (через смт.Лисець).

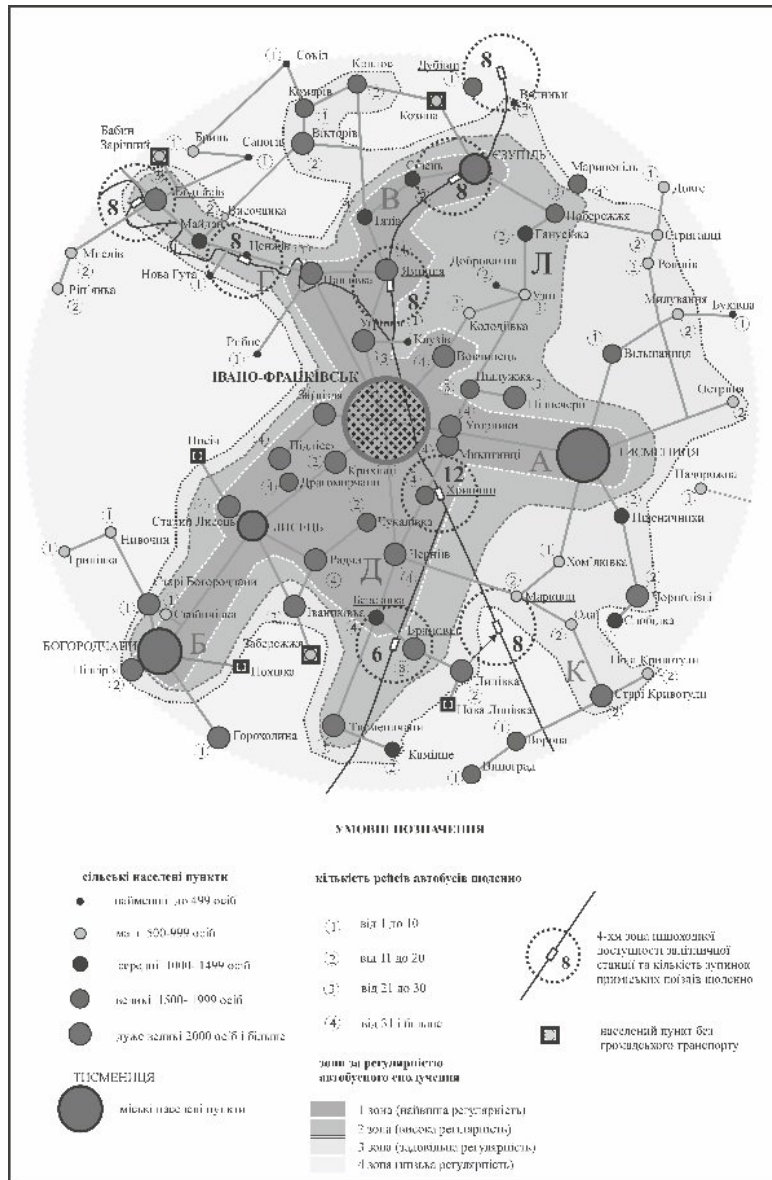


Рис.1 Картосхема розвитку громадського транспорту в УПЗ Івано-Франківська

За рахунок близькості розташування до обласного центру Тисмениця (11км) і Богородчани (18км) перетворились упродовж кінця ХХ – поч.ХХІ ст. у два повноцінні міські центри-супутники Івано-Франківська з широким набором функцій необхідних для забезпечення комфортного проживання населення. Недоліком є відсутність приміського залізничного сполучення.

2. До другого типу відносимо напрямок В у сторону Галича і Єзуполя. Характеризується високою інтенсивністю сполучення з смт.Єзупіль і селами в межах відповідних напрямків (Угринів, Ямниця, Тянів). Сmt. Єзупіль знаходиться в межах 15-км зони обласного центру,

має добре власне автобусне і залізничне сполучення з Івано-Франківськом. Місто Галич не попадає у 20-км зону Івано-Франківська, є найменшим за чисельністю містом області, характеризується незначним виробничим потенціалом. Тому тут значно менший розмір пасажиропотоку з Івано-Франківськом, ніж у випадку Тисмениці і Богородчан. Перевагою є наявність транзитних автобусних маршрутів в напрямку міст Бурштина, Рогатина, Львова, Тернополя, а також залізничних станцій приміського сполучення (Дубівці, Єзупіль, ТОС, Угринів).

3. Напрямки інтенсивних автобусних сполучень (Г, Д), населені пункти вздовж яких добре забезпечені транзитними автобусами з близько розташованими до Івано-Франківська районними центрами м.Надвірною (35км), м.Калушом (33км), хоча гірше, ніж у першій групі забезпечені власними маршрутами (порядок інтенсивності 2 і 3). Калуш друге за чисельністю і виробничим потенціалом місто області. м.Надвірна четверте за чисельністю населення і виробничим потенціалом. Обидва вони знаходяться за межами приміської зони м.Івано-Франківська. Характеризуються значним соціально-економічним потенціалом. Вони формують власні приміські зони, які вздовж автодоріг і залізничних колій зливаються з приміською зоною Івано-Франківська. Залізничні стнації в покращують транспортне сполучення сіл селах Хриплин, Братківці, Березівка, Тисменичани з обласним центром.

4. Напрямок К пролягає вздовж автомагістралі між м.Івано-Франківськом і м.Коломиєю. Населені пункти, які тут знаходяться, характеризується менш інтенсивним власним сполученням з обласним центром (регулярність порядку 1 і 2). Нестача автобусних маршрутів тут компенсується транзитними автоперевезеннями в напрямку до м.Коломия, м.Снятин, м.Чернівці та м.Косів. Необхідно зазначити, що комфортність перевезення пасажирів такими автобусами суттєво нижча. Відносна віддаленість Коломиї від Івано-Франківська (60км) дає підстави констатувати відсутність перекривання приміських зон двох міст. Однак наявність приміського залізничного сполучення є перевагою транспортно-географічного положення сіл Марківці і Липівка.

5. Напрямок Л характеризується належним власним сполученням, однак відсутністю транзитних автобусних сполучень. Тут немає міських центрів, які б забезпечували більший пасажиропотік. Також немає залізниці, яка б перебирала на себе частину пасажиропотоку.

Окремо слід виділити зону низької транспортної доступності. Вона характеризується наявністю 22 сіл, які: 1) знаходяться на периферії системи розселення УПЗ Івано-Франківська; 2) відносяться до 1-2 типів за інтенсивністю автобусного сполучення; 3) знаходяться поза п'ятьма виділеними вище напрямки найбільш інтенсивних приміських сполучень.

Порівняльний аналіз даних про зміну чисельності населення, темпи будівництва в цій зоні та розмір маятникової міграції засвідчує наступне: 1) в більшості зазначених пунктів відбулося скорочення чисельності населення (загалом на 2021 ос. впродовж 1979-2009 рр.); 2) низькі темпи

нової забудови; 3) значна залежність місцевого населення від місць праці у міських населених пунктах (71 % від працюючого населення становлять маятникові мігранти).

Отже, визначені в межах зони низької транспортної доступності села мають найменш сприятливі умови для прояву субурбанізаційних процесів в межах ПЗ Івано-Франківська, про що свідчать зменшення чисельності населення, низькі темпи житлового будівництва і висока залежність працюючого населення від наявності приватного автотранспорту, оскільки громадський не може повною мірою задовільнити потреби маятникових мігрантів.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Отже, аналіз розвитку пасажирського транспорту у приміській зоні Івано-Франківська вказує на зв'язок між інтенсивністю субурбанізаційних процесів і пасажирськими транспортними перевезеннями. Приміський залізничний транспорт не задовільняє зростаючих потреб у перевезеннях маятникових мігрантів. Автобуси приміського сполучення залишаються найважливішим транспортним засобом. Тролейбусне сполучення Івано-Франківська з пригородами тільки в стадії розвитку. Розвиток приміських пасажирських сполучень є важливим індикатором субурбанізаційних процесів і може бути використаним для визначення точних меж приміської зони обласного центру.

1. Тролейбуси в Івано-Франківську. – 17.01.2012. [Електроний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ivfrankivsk.if.ua/menu.php?id=3204>
2. Статистичний щорічник Івано-Франківської області за 2008 / відп. Ред. М.М.Колімбровського. – Івано-Франківськ, 2009. – 630с.
3. Можуть скасувати деякі електрички та дизельні потяги на Західній Україні // Закарпатський інформаційно-діловий портал «Мукачево.net». – 01.07.2007. [Електроний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.mukachevo.net/ua/news>
4. Використання дизельного рухомого складу в приміському русі: [Електроний ресурс] / Басов Г.Г., А.П.Фалендиш // Научно-технический сборник – 2003. - №47. – С. 201-205. – Режим доступу: <http://eprints.kname.edu.ua/3072/>
5. Моторвагонне депо Коломия: 115 років досвіду, праці і надій... : [Електроний ресурс] / Оксана Подольська // Львівський залізничник – 2011. - №30. – С.2. - Режим доступу: railway.lviv.ua/fileadmin/.../2011-30-02.pd...
6. Пасацький Б.С. Основи урбаністики / Б. С. Пасацький. – Львів: Львівська політехніка, 2010. - 342с.

УДК 911.373/374:502.35

Креховецька І.В.

ПРОБЛЕМИ СТАЛОГО РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ

У статті узагальнено особливості сучасного стану сільських територій, процесів і явищ, що у них відбуваються, виділено та проаналізовано сутність основних проблем, які потребують вирішення на шляху переходу до сталого розвитку сільської місцевості, визначено основні передумови здійснення такого переходу.