**Тема 1. Географія виробничої сфери як наука**

**Мета:** ознайомитись з географією виробничої сфери як галуззю географічного знання, вивчити об’єкт, предмет, завдання науки, встановити міжпредметні зв’язки.

**Вступ.** Економічне становище регіону, створення належних умов для життя і праці його населення залежить від розвитку виробничої сфери. Виробнича сфера виступає основою для задоволення людських потреб. Потреби, в свою чергу, відіграють роль стимуляторів діяльності людей. Тому виробнича сфера виступає як сфера безпосередньої, першочергової діяльності людей, необхідної для задоволення всіх надзвичайно різноманітних потреб. Виробнича сфера характеризується складністю. До її складу входять засоби виробництва та люди, які володіють виробничим досвідом, предметами праці та засобами праці. Складність виробничої сфери пояснюється складністю взаємодії цих окремих елементів через технологію та організацію виробництва.

**План.**

1. Поняттєво-категорійний аппарат науки.
2. Територіальна структура господарства та принципи її організації.

Зміст лекції.

1. Поняттєво-категорійний аппарат науки.

*Виробнича сфера* – сукупність галузей, які займаються створенням матеріальних благ суспільства. До виробничої сфери належать промисловість, сільське господарство, будівництво, торгівля, транспорт і зв'язок.

*Господарство країни* – це система виробництва, обміну, розподілу та споживання, що історично склалась й розвивається на її території.

*Галузі господарства* – сукупність підприємств, установ та закладів, які виробляють однорідну продукцію чи надають послуги, що задовольняють однорідні потреби.

*Галузева структура господарства* – склад, співвідношення і зв’язок між галузями. У господарстві країни виділяють виробничу  невиробничу сфери. До *виробничої* сфери належать галузі, які виробляють матеріальні цінності. До *невиробничої* сфери належать заклади, що задовольняють різноманітні соціальні та культурні запити людей.

*Промисловість* – галузь виробничої сфери, що поділяється на *важку* промисловість (промисловість групи А) та *легку*(промисловість групи Б). Важка промисловість займається випуском засобів виробництва (поєднання засобів праці та предметів праці). Промисловість *групи Б* займається випуском товарів народного споживання (легка і харчова промисловість).

Найважливішим показником ефективності господарства є *продуктивність праці*, що визначається величиною всієї продукції, виробленої за рік у країні , чи її окремій галузі у розрахунку на одного працюючого або за одиницю часу.

Дуже важливим для розвитку країни є її *економічний потенціал* – сукупна здатність галузей господарства виробляти промислову й сільськогосподарську продукцію, здійснювати будівництво, перевезення вантажів і пасажирів, а також надавати послуги населення.

Економіка господарства країни чи певних його галузей може розвиватись інтенсивним або екстенсивним шляхами. При *екстенсивному шляху* розвитку економіки будують нові підприємства, залучають додаткових робітників, розширюють площі, тобто проводять *кількісну* модернізацію. *Інтенсивний шлях* розвитку передбачає *якісну* модернізацію, тобто застосування передових технологій, кращу організацію виробництва і праці, залучення кваліфікованих кадрів, тобто нарощування виробництва відбувається на основі продуктивності праці.

1. Територіальна структура господарства та принципи її організації.

Господарство країни розміщується на її території певним чином. Різноманітність поєднання, взаємозв’язки й взаємо розташування підприємств, закладів та населених пунктів називається *територіальною структурою господарства*.

Залежно від скупчення промислових підприємств на певній території виділяють:

- *промисловий центр* – місто або селище міського типу, де зосереджено кілька промислових підприємств;

- *промисловий вузол* – виникає, коли на обмеженій території кілька підприємств мають спільну інфраструктуру й трудові ресурси;

- *промисловий район* – територіальне поєднання однієї або кількох галузей, між якими здійснюються виробничі зв’язки;

- *промислові агломерації* – зосередження підприємств різних галузей промисловості.

Поєднання різних галузей та внутрішньогалузевих зв’язків промисловості призводять до утворення різних *форм організації праці*:

1. *Концентрація* – зосередження виробництва на великих підприємствах (всі етапи виробництва відбуваються на одному підприємстві)
2. *Кооперування* – утворення виробничого зв’язку між підприємствами (різні етапи виробництва відбуваються на кількох підприємствах)
3. *Спеціалізація* – випуск підприємством однорідної продукції
4. *Комбінування* – зосередження на одному комбінаті технічно-відокремлених виробництв, які часто не зв’язані між собою.

Забезпечення взаємозв’язків між підприємствами – це завдання *інфраструктури*.

*Інфраструктуру* поділяють на *виробничу* й *соціальну*.

До виробничої інфраструктури належать лінії електропередач (ЛЕП), транспортні шляхи, водопроводи, склади, тобто споруди, які не беруть безпосередньої участі у виробництві, але сприяють йому.

*Соціальна інфраструктура* покликана забезпечити необхідний рівень обслуговування громадян (школи, лікарні і т.д.)

Тому виробнича сфера виступає як сфера безпосередньої, першочергової діяльності людей, необхідної для задоволення всіх надзвичайно різноманітних потреб. Виробнича сфера характеризується складністю. До її складу входять засоби виробництва та люди, які володіють виробничим досвідом, предметами праці та засобами праці. Складність виробничої сфери пояснюється складністю взаємодії цих окремих елементів через технологію та організацію виробництва. Технологія виробництва виражає взаємодію основних факторів виробництва, способи впливу людини на предмет праці. Люди спрямовують свою діяльність на виготовлення нових видів продукції, оволодівають новими технологіями, використовують нові матеріали. Одночасно вдосконалюють організацію виробництва, забезпечують взаємодію всіх залучених до виробництва факторів, взаємодію людей у процесі виробництва. Ефективність взаємодії людей в організаційних структурах виробництва підвищується з впровадженням досягнень науково-технічного прогресу, інформаційності виробництва.

Для оцінки діяльності людей у виробничій сфері використовують показники «валовий внутрішній продукт» та «національний дохід». Валовий внутрішній продукт являє собою вартість матеріальних благ всіх галузей виробничої сфери за певний період часу. Національний доход є узагальнюючий показник економічного стану регіону, являє собою заново створену вартість за певний період часу.

**Валовий внутрішній продукт (ВВП)** – це сукупна ринкова вартість усіх товарів та послуг вироблених та реалізованих країною за певний проміжок часу (зазвичай – за рік).

**Валовий національний продукт (ВНП)** – це показник ВВП, який не включає вартість продукції, яка вироблена в країні підприємствами, які належать іноземцям, але включає вартість продукції виробленої за межами країни підприємствами, що належать громадянам цієї країни.

**Національний дохід (НД)** – це різниця між ВНП та *амортизацією* (зношеністю обладнання).

До складу виробничої сфери входять: промисловість, сільське господарство, будівництво, транспорт, зв'язок, торгівля та громадське харчування, матеріально-технічне забезпечення, заготівля.

Галузева структура промисловості України включає велику кількість спеціалізованих галузей, які сформовані з врахуванням технологічних особливостей виробництва, однорідності призначення кінцевої продукції, за схожістю сировини, що використовується для виготовлення продукції тощо. Сучасна класифікація промислових підприємств за видами діяльності передбачає їх розподіл на підприємства:

• добувної промисловості;

• обробної промисловості;

• виробництва та розподілення електроенергії, газу та води.

До складу добувної промисловості відносять підприємства, що видобувають енергетичні матеріали та підприємства, що видобувають неенергетичні матеріали.

До складу обробної промисловості входить нафтопереробна та металургійна промисловість, машинобудування, хімічна та нафтохімічна промисловість, виробництво деревини та виробів із дерева, целюлозно-паперова, поліграфічна промисловість, легка промисловість, харчова промисловість і перероблення сільськогосподарської продукції.

Окремою складовою промисловості виступає виробництво та розподілення електроенергії, газу, води.

До складу сільськогосподарського виробництва включають дві комплексні галузі: рослинництво та тваринництво. У складі рослинництва виділяють такі конкретні галузі як зернове виробництво, виробництво технічних культур, виробництво картоплі, овочеводство, виноградарство, виробництво спеціальних культур, кормовиробництво. У складі тваринництва виділяють: м'ясо-молочне виробництво, свинарство, вівчарство, птахівництво.

Транспортна галузь включає такі види транспорту: залізничний, автомобільний, водний (морський, річковий), авіаційний, трубопровідний, міський електротранспорт (в тому числі метрополітен).

На території кожного регіону сформовані певні співвідношення у розвитку окремих галузей виробничої сфери і в залежності від пріоритетності окремих галузей, визначається економічне спрямування. У випадку, якщо промисловість у загальній валовій продукції займає провідне місце, то вважають, що район має промислове спрямування. Якщо питома вага сільського господарства в регіоні більша, то він має сільськогосподарське спрямування. Крім того, територіальна структура та просторове розташування промисловості має різні форми, серед яких головне місце займає територіально-виробничий комплекс (TBK). До складу TBK входить сукупність взаємопов'язаних сфер діяльності, яка формується в межах компактної території з врахуванням природно-географічних та соціально-економічних особливостей функціонування.

У розвитку виробничої сфери, виробництва матеріальних благ на території окремих регіонів є спільні риси, а також суттєві відмінності у природно-географічному розташуванні, наявності природних ресурсів, засобів виробництва та їх енергетичним та інформаційним забезпеченням, наявності людського потенціалу, досягнень науково-технічного прогресу тощо. Вказані особливості окремих регіонів розкриваються в наступних розділах підручника.

Висновки. До складу виробничої сфери входять: промисловість, сільське господарство, будівництво, транспорт, зв'язок, торгівля та громадське харчування, матеріально-технічне забезпечення, заготівля. Галузева структура промисловості України включає велику кількість спеціалізованих галузей, які сформовані з врахуванням технологічних особливостей виробництва, однорідності призначення кінцевої продукції, за схожістю сировини, що використовується для виготовлення продукції тощо.

Література.

Желібо Є. П. Основи технологій виробництва в галузях народного господарства : навч. посібник / Є П. Желібо, Д. В. Анопко, В. М. Буслик. – К. : Кондор, 2005. – 176 с.

Збожна О. М. Основи технологій : навч. посібник / О. М. Збожна. – Тернопіль : Картбланш, 2002. – 121 с.

Іщук С. І. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка : навч. посібник / С. І. Іщук. – К. : Вид. Паливода А.В., 2006. – 284 с.

Іщук С. І. Техніко-економічні основи промислового виробництва : навч. посібник / С. І. Іщук, О. В. Гладкий. ‒ К. : Академія, 2011. ‒ 296 с.

Коротун І. М., Коротун Л. К., Коротун С. І. Розміщення продуктивних сил України : навч. посібник / І. М. Коротун, Л. К. Коротун, С. І. Коротун. – Рівне : УДАВГ, 1997. – 121 с.

Запитання.

Вплив структурних перетворень на народногосподарський комплекс України.

Сучасні форми територіальної організації промисловості.

Проблеми і напрями вдосконалення структури народного господарства України.

Інноваційна діяльність у промисловості України.

Історія розвитку промисловості в Україні.

**Лекція 2. Тема. Промислові комплекси та районування промисловості. Характеристика промислових районів України**

**Мета.** Ознайомитись з принципами районування промисловості та головними критеріями виділення промислових районів, охарактеризувати головні промислові райони України, виділити перспективи їх подальшого розвитку

**Вступ.** Промисловість – провідна галузь народного господарства, що визначає розвиток, розміщення і територіальну організацію всіх інших галузей матеріального виробництва, невиробничої сфери і населених місць. Під впливом промисловості виникають нові міста, селища міського типу, освоюються нові джерела сировини, палива й енергії, розвивається система шляхів сполучення. Саме тому районування промисловості потрібно розглядати як засіб удосконалення територіальної організації продуктивних сил суспільства і як метод наукового вивчення системи індустріальних районів, вузлів, центрів

**План.**

1. Промислові комплекси і районування промисловості
2. Принципи виділення промислових районів
3. Основні промислові райони, вузли та агломерації України

Зміст лекції.

1. Промислові комплекси і районування промисловості

Районування промислового виробництва тісно пов'язане із загальноекономічним районуванням, воно розглядається як його невід'ємна складова. Завдання промислового районування полягає у виявленні й обґрунтуванні системи виробничо-територіальних утворень (промислових комплексів) різного таксономічного рангу, що сформувались усередині промисловості на основі внутрішньо- і міжгалузевого поділу праці та інтеграції виробництва. Особливо великого значення районування промислового виробництва набуває у зв'язку з перебудовою інвестиційної та структурної політики в різних галузях промисловості та впровадженням ринкових відносин у народне господарство.

Теоретико-методичні аспекти промислового районування вивчені економіко-географами поки що недостатньо. Значний науковий внесок у розробку теорії та методики економічної районології як наукового напряму зробив М.М. Колосовський. Його наукову концепцію в галузі економічного районування і територіально-виробничого комплексоутворення розвинули у своїх працях послідовники. Переважна частина їх досліджень присвячена оптимізації всієї системи промислово-територіальних комплексів для досягнення ефекту в народному господарстві.

Практичне вирішення завдань промислового районування великою мірою пов'язане з формуванням промислових районів і вузлів та прогнозуванням їх розвитку. Метою створення промислових комплексів районного і вузлового видів є раціональне освоєння території, природних, матеріальних і трудових ресурсів, а також досягнення додаткового економічного ефекту шляхом взаємопов'язаного розміщення промислових об'єктів та інфраструктури.

Сучасна промисловість у територіальному значенні відрізняється досить характерною тенденцією, зумовленою розвитком таких форм суспільної організації виробництва, як концентрація, спеціалізація, кооперування і комбінування, та швидким науково-технічним прогресом. Одночасно з поділом окремих галузей за технологічними стадіями в межах певних територій (наприклад, машинобудування - на заготовку, механічну обробку і складання) відбувається інтеграція (об'єднання) підприємств різних галузей у виробничо-територіальні утворення. Територіальні поєднання різних підприємств промисловості – це закономірний процес, у результаті якого досягається набагато вищий економічний ефект, ніж під час ізольованого розміщення підприємств. Доказом цього є значне скорочення витрат матеріальних засобів і праці внаслідок можливого спільного використання підприємствами єдиної інфраструктури, сировинної, паливно-енергетичної і будівельної баз, спільних обслуговуючих виробництв. Окрім цього, створюються умови для розвитку між підприємствами кооперування та комбінування виробничих процесів.

Формування системи промислових районів і вузлів відбувається під впливом низки факторів. Головним районоутворюючим фактором прийнято вважати територіальний (географічний) поділ праці, в результаті якого кожна галузь закріплюється за певними районами країни. Одним із факторів промислового районоутворення є територіальна концентрація промисловості. На відміну від галузевої концентрації, що виражається у зосередженні виробництва на великих підприємствах, територіальна концентрація – це процес зосередження промислових підприємств на певній території (в межах мікро-, мезо- чи макрорайону).

Концентрація промислового виробництва істотно впливає на формування локальних і регіональних промислових систем. Великі промислові підприємства завжди притягують до себе багато суміжників і філій, що постачають для їх виробничих потреб сировину, паливо, енергію, напівфабрикати. Вони є "ядрами" формування комплексів промислових вузлів і районів.

Процес концентрації промислового виробництва тісно пов'язаний з його комбінуванням – розвитком стійких технологічних зв'язків у системі підприємств-комбінатів та між різними підприємствами, які розміщені блоками. Комбінування сприяє комплексуванню промислового виробництва шляхом розвитку технологічних зв'язків у процесі послідовної обробки сировини та виробничих відходів, а також зв'язків між галузями, що взаємодіють. Комбінування і концентрація промисловості тісно взаємопов'язані, адже в багатьох галузях (чорна металургія, хімія, текстильна промисловість) завдяки розвитку виробничих зв'язків на основі комбінування зростає концентрація виробництва, формуються потужні локальні промислові комплекси.

Важливими факторами промислового районоутворення є спеціалізація та кооперування виробництва. Спеціалізація зумовлює значні зміни у розміщенні промисловості: з одного боку, вона розділяє підприємства з певним виробничим профілем, а з іншого – приводить до концентрації спеціалізованих підприємств у межах промислового комплексу. Якщо спеціалізація диференціює розташування промислових підприємств, то кооперування, навпаки, інтегрує спеціалізовані підприємства у промислових центрах, вузлах і районах. Очевидно, що спеціалізація та кооперування відіграють важливу роль під час формування промислових районів.

Промислове районоутворення перебуває під впливом природних факторів, завдяки яким промислові підприємства тяжіють до джерел мінеральної сировини, водних, гідроенергетичних, лісових та інших ресурсів. Так, завдяки заляганням покладів мінеральної сировини сформувались такі відомі промислові райони, як Донбас, Придніпров'я та ін. Якщо мінерально-сировинні ресурси мають суттєве значення у формуванні будь-якого району, то такі утворення називаються промисловими комплексами мінеральної орієнтації.

Варто також враховувати демографічні фактори промислового районоутворення (чисельність населення, його функціональна структура, трудові ресурси і рівень їх кваліфікації). У районах з високою густотою населення і значними трудовими ресурсами створюються сприятливі передумови для розвитку трудомістких галузей промисловості, а в районах з дефіцитом трудових ресурсів, навпаки, трудомісткі виробництва розвивати недоцільно.

Оцінюючи найважливіші фактори промислового районоутворення, потрібно зазначити, що формування промислових районів здійснюється у певних соціально-економічних умовах, що мають вирішальний вплив на їх розвиток. Природні умови і ресурси – це та об'єктивна основа промислового районоутворення, завдяки якій формуються промислові центри і вузли ресурсної орієнтації. Вони опосередковано впливають на районоутворення, однак у багатьох випадках цей вплив буває досить сильним. Зокрема, завдяки природним і сільськогосподарським ресурсам виникає виробничий напрям спеціалізації господарства, формується структура вивозу і ввозу певних видів продукції.

1. Принципи виділення промислових районів

Принципами промислового районування називають основні та загальновизнані положення, якими потрібно керуватися під час проведення таксономізації промислового виробництва (виділенні промислових таксонів). Дотримання цих загальних положень (правил) – необхідна умова розчленування території. Всі принципи районування промисловості ґрунтуються на основі пізнання об'єктивних закономірностей районоутворення і є конкретними формами їх вияву в умовах розміщення промислових об'єктів на території. Якщо закономірності мають об'єктивний характер, то принципи формуються на базі пізнання об'єктивних процесів і розробляються з метою їх використання в системі управління різними галузями промисловості, галузевими та міжгалузевими промисловими комплексами і промисловими районами.

Загальним принципом промислового районування є принцип об'єктивності. Відповідно до нього наука і практика розглядають промислові райони як об'єкти реальної дійсності. Суть цього принципу полягає у тому, що промислове районування має об'єктивну основу. Нею є промисловий комплекс району – сукупність тісно взаємопов'язаних промислових об'єктів у межах певної території.

Одним із ключових принципів промислового районування вважається економічний. Він сформульований і реалізується на практиці з метою виділення таких промислових районів, які мають ефективну спеціалізацію та характеризуються високим рівнем комплексності. Економічний принцип передбачає досягнення економічних вигід шляхом підвищення продуктивності праці у промислових районах, вузлах і центрах завдяки найраціональнішому використанню їх природних, матеріальних і трудових ресурсів, а також вигод транспортного і суспільно-географічного положення. Згідно з цим принципом промислові райони розглядаються як територіальні системи в масштабах макрорайонів і всієї держави.

Обов'язковим принципом промислового районування є принцип розвитку. У процесі виділення районів і вузлів зосередження промислового виробництва потрібно враховувати три періоди їх формування – минулий, сучасний і майбутній. Відомо, що цьому принципу велику увагу приділяв М.М. Колосовський, який визначив п'ять ступенів розвитку господарства економічних районів: резервні території, райони піонерного (в початковій стадії) економічного розвитку, райони великоосередкового розвитку господарства, райони потужних осередків господарського розвитку, сформовані райони. Принцип розвитку не суперечить принципу об'єктивності, адже промислові райони завжди проходять певні етапи у процесі свого становлення.

Під час інтегрального промислового районування важливо забезпечити ефективність функціонування промисловості у певних адміністративних одиницях. Цього можна досягти шляхом реалізації принципу єдності промислового районування з адміністративно-територіальним поділом країни. Він є одним із важливих принципів виділення районних промислових утворень поліструктурного типу. Саме тому інтегральні промислові райони (але не галузеві спеціалізовані) виокремлюються у певних адміністративних межах, не порушуючи їх. Вони можуть бути виділені у межах декількох адміністративних областей, однієї області або її частини (внутрішньообласних адміністративних районів, що утворюють промисловий комплекс). Такий принцип передбачає розв'язання суперечності між об'єктивним процесом районоутворення й адміністративно-територіальним поділом, який має удосконалюватись у процесі розвитку промислового виробництва й управління територією. Особливого значення набуває управління розвитком промислових вузлів, у межах яких зосереджений основний виробничий потенціал промислових районів.

Територія будь-якого промислового району завжди економічно тяжіє до районоутворюючого "ядра" – головного центру, що організовує навколишні населені пункти, у тому числі промислові вузли і центри, у компактну єдність (суспільно-територіальну цілісність). Тому вони виділяються з урахуванням принципу тяжіння, згідно з яким промисловий розвиток будь-якої частини території визначається насамперед її наближеністю до головного промислового ядра та економічними зв'язками з ним. Отже, під впливом головного промислового центру формується "каркас" територіальної структури району, розвивається транспортна система і все більша кількість поселень втягується в сферу його впливу. Міста, розташовані поблизу головного центру, мають найінтенсивніші зв'язки з ним і є фактично супутниками "ядра", утворюючи зону абсолютного тяжіння. Поселення, розміщені на значній відстані від центру тяжіння, утворюють зону переважного тяжіння. Територія промислових районів визначається зонами тяжіння і погоджується з адміністративними межами.

Просторові величини промислових районів залежать від розміщення на території України головних промислових центрів – осередків найвищої концентрації промисловості і населення. Наприклад, у Донецькому промисловому районі головним осередком є Донецько-Макіївська промислова агломерація, у Придніпровському – Дніпровсько-Дніпродзержинська, Північно-Східному – Харківська, Столичному – Київська, Львівсько-Карпатському – Львівська, Причорноморському – Одеська. Кожен промисловий район – це ланка промислового комплексу України з певним напрямом спеціалізації.

Керуючись принципами промислового районування, головними критеріями виділення (делімітації) промислових районів мають бути:

* пов'язаність території району з основним промисловим центром (ядром), що має найбільший вплив на розвиток усіх інших промислових вузлів і центрів у межах промислового району;
* наявність у промисловому районі раціонального поєднання (комплексу) галузей промислового виробництва, що створює додатковий економічний ефект завдяки комплексному використанню сировинних, паливно-енергетичних, трудових ресурсів, а також розвиненому кооперуванню і комбінуванню між підприємствами;
* формування спеціалізації (виробничого напряму) промисловості району в загальнодержавному територіальному поділі та інтеграції праці. За кожним промисловим районом закріплюються певні галузі спеціалізації з огляду на умови і фактори їх розвитку. Галузі спеціалізації беруть участь у міжрайонному обміні, формують міжрайонну функцію промислового району;
* орієнтація на перспективність розвитку промислового комплексу району, можливість освоєння всіх видів сировинних ресурсів для розвитку промислового виробництва, завершення ефективних виробничих циклів на основі поглибленої переробки промислової сировини і виробничих відходів.

1. Основні промислові райони, вузли та агломерації України

Донецький промисловий район.

Територія району охоплює Донецьку і Луганську адміністративні області загальною площею 53,2 тис. км2 (8,8 % площі території України). Економіко-географічне положення Донецького промислового району є окраїнним і прикордонним. Район розташований на крайньому сході держави, він межує з Придніпровським, Харківським промисловими районами та Росією.

У міжрайонному територіальному поділі праці район виокремлюється насамперед як важлива вугільно-металургійна база з розвитком важкого машинобудування, теплової електроенергетики, галузей хімічної, цементної та скляної промисловостей. На території району залягають цінні мінерально-сировинні ресурси, що стало однією з головних передумов формування потужного промислового комплексу.

У функціонально-галузевій структурі Донецького промислового району різко переважає важка промисловість. Формування промислового комплексу відбувалося на основі розвитку вугільної промисловості і чорної металургії. Ці галузі стали передумовою розвитку низки хімічних виробництв, металомісткого машинобудування та залізничного транспорту. На території району виникли потужні міжгалузеві комплекси: вугільно-металургійний, паливно-енергетичний, хімічний і машинобудівний. Значні запаси енергетичного вугілля зумовлюють розвиток паливної та електроенергетичної промисловостей, а також коксівного вугілля, вапняків, доломітів, вогнетривких глин - створюють сприятливі умови для розвитку чорної металургії. Тут видобувається харчова сіль, яка служить сировиною для розвитку основної хімії. Є також значні запаси сировини для розвитку індустріально-будівельного циклу. Виробничий профіль цього району визначає передусім група таких провідних енерговиробничих циклів (БВЦ): вуглеенергохімічний, пірометалургійний чорних металів, гірничохімічний, машинобудівний.

Придніпровський промисловий район.

До складу Придніпровського промислового району входять Дніпропетровська, Запорізька і Кіровоградська області. Він переважає за площею Донецький район (83,7 тис. км2), але поступається йому за чисельністю і густотою населення. Тут сформувався потужний промисловий комплекс на базі залізорудної і марганцеворудної промисловості. Вигідне географічне положення промислового Придніпров'я визначається наближеністю до головної водної магістралі України – Дніпра зі зручними виходами до Чорного й Азовського морів, а також до Донецького промислового району.

Придніпровський район не має власних паливних ресурсів (за винятком залягання кам'яного вугілля у Павлоградському районі), але вигідно розташований щодо Донбасу і джерел води та гідроенергії. Крім чорної металургії, тут великого значення набули електрометалургія, що спирається на потужну енергетику, і машинобудування.

Якщо розглядати структуру промислового комплексу Придніпров'я стосовно енерговиробничих циклів, то можна виокремити такі основні їх типи: пірометалургійний цикл чорних металів, машинобудівний, електрометалургійний, індустріально-будівельний і агропромисловий.

Провідну роль відіграє пірометалургійний цикл чорних металів, який охоплює понад 50 % головних промислових фондів району. Вазою розвитку циклу є поклади залізної руди в Криворізькому басейні, а також у Білозерському і Кременчуцькому родовищах. У циклі чорної металургії Придніпров'я функціонують сучасні підприємства, на яких виробляється чавун, сталь, прокат, феросплави. Основні підприємства розташовані у Кривому Розі, Дніпропетровську, Запоріжжі, Дніпродзержинську і Нікополі. Високого рівня розвитку досягло в районі трубне виробництво (Дніпропетровськ, Новомосковськ, Нікополь). Загалом у Придніпровському промисловому районі розміщено 14 великих металургійних підприємств, які випускають половину українського виробництва чорних металів.

Харківський (Північно-Східний) промисловий район.

Промисловий комплекс Харківського району об'єднує промислові підприємства трьох областей – Харківської, Полтавської та Сумської. Цей район сформувався і розвивається як регіональний промисловий комплекс під впливом одного з найбільших промислових центрів України – міста Харкова. Він займає вигідне економіко-географічне положення стосовно Донецького і Придніпровського промислових районів, а також межує з Центрально-чорноземним районом Росії.

Природно-ресурсний потенціал Харківського промислового району, порівняно з Донецьким і Придніпровським, обмежений. Основні види корисних копалин – природний газ і нафта, а також залізні руди. Є значні запаси мінерально-будівельної сировини на території всіх трьох адміністративних областей.

У господарському комплексі цього промислового району провідне місце посідає машинобудівний цикл, в якому зайнято більше половини загальної чисельності промислово-виробничого персоналу. Він має складну структуру і представлений усіма етапами виробництва. Початкова стадія циклу - виплавка чавунних і стальних заготовок – здійснюється на спеціалізованих заводах, що мають спеціальні цехи. Наступні стадії машинобудівного циклу представлені галузями важкого і металомісткого машинобудування – виробництвом енергетичного, гірничорудного, будівельно-дорожного, хімічного, підйомно-транспортного і сільськогосподарського машинобудування.

Окремі групи у циклі представляють виробництва, що спеціалізуються на випуску технологічного устаткування для різних галузей народного господарства, а також трудомісткі, але не металомісткі (електротехнічна, приладобудівна, авіаційна, верстатобудівна промисловості).

Територіальна структура промислового району представлена Харківською промисловою агломерацією, промисловими вузлами і центрами. На території Харківської області виокремлюються однойменна промислова агломерація та промислові вузли - Лозівський і Куп'янський.

Київський промисловий район.

Територіально Київський район виокремлюється у складі Київської, Чернігівської, Житомирської та Черкаської областей. На його території розміщена столиця України – місто Київ – головний промисловий, громадський і політичний центр держави.

Район недостатньо забезпечений мінерально-сировинними ресурсами. У компонентній структурі природно-ресурсного потенціалу переважають земельні ресурси – важлива умова розвитку агропромислового комплексу і промислових галузей, що переробляють сільськогосподарську сировину. Мінеральні ресурси району представлені такими видами: паливні – нафта і природний газ (Гнідинцівське, Леляківське, Прилуцьке, Богданівське та інші родовища Чернігівщини), буре вугілля у Житомирській і Черкаській областях (Дніпровський буровугільний басейн), торф у поліських районах Київської, Чернігівської та Житомирської областей; рудні: титанові руди (ільменіти) на Житомирщині, у басейні р. Ірша; нерудні: фосфорити у Семенівському районі Чернігівської області; граніти і мармур у Житомирській області та басейнах річок Рось, Тетерів, Ірпінь; глини, піски, крейда, мергелі, каолін у Київській і Житомирський областях та низка інших видів сировини для промисловості будівельних матеріалів.

Серед районних циклів виробництв найбільшого розвитку набули машинобудівний і агропромисловий. Однак машинобудівний цикл характеризується незавершеністю багатьох стадій виробництва, а також браком деяких виробничих ланок. Це зумовлює розвиток кооперування підприємств із галузями машинобудування інших районів України та сусідніх держав, зокрема Росії та Білорусі.

У територіальній структурі промислового комплексу Київського району домінуючу роль відіграють Київська промислова агломерація та великі промислові вузли. Київська промислова агломерація – складна система, ядром якої є промисловий вузол міста-мільйонера Києва. її територія охоплює всі прилеглі до ядра адміністративні райони, пов'язані з ним виробничими, ресурсними, трудовими, комунікаційними, матеріально-технічними і транспортними зв'язками.

Великі промислові вузли функціонують в обласних центрах, які виконують багато функцій, у тому числі промислову. На території Київського промислового району таких вузлів нараховують чотири: Чернігівський, Житомирський, Білоцерківський і Черкаський, їх територія не обмежується лише обласними центрами, а охоплює всі ті поселення, що розташовані в зоні впливу великих міст. До важливих промислових центрів належать такі міста: Ніжин, Прилуки, Коростень, Бердичів, Умань та ін.

Львівсько-Карпатський промисловий район.

Територія району простягається по обидва боки Карпат у межах Львівської, Івано-Франківської, Чернівецької та Закарпатської областей. Район розташований на заході України і вигідно межує з Польщею, Словаччиною, Угорщиною, Румунією, Молдовою. Через його територію пролягають міжнародні залізничні та шосейні шляхи, газо- і нафтопроводи, лінії високовольтних електропередач.

Нафта і газ видобуваються у Передкарпатському нафтогазоносному басейні (Битківське, Долинське, Орів-Уличнянське – нафтові, Опарське, Угерське, Рудківське, Більче-Волицьке - газові). Кам'яне вугілля залягає на території Львівської області (Червоноградський і Сокальський райони). Незначні залягання бурого вугілля виявлені у Закарпатті, Передкарпатті і Придністров'ї. Виявлені великі запаси менілітових сланців у Передкарпатті, придатних для хімічної переробки. В межах території Івано-Франківської та Львівської областей видобувають і переробляють поклади калійної солі (Калуське і Стебницьке родовища) а на Львівщині - природні сірчані руди (Роздольське і Яворівське родовища). У Закарпатській області розробляються ртутні руди, алуніти, поліметали (Берегівське і Біганське родовища), а у Передкарпатті – залягання озокериту (Бориславське родовище).

У межах Карпат виявлено й освоєно багато мінеральних джерел, які використовують для лікувальних потреб і для постачання водою населення всіх областей України. Промислове освоєння цих джерел здійснено у Трускавці, Поляні Квасовій, Сваляві, Шиявах, Моршині.

Причорноморський промисловий район.

Район розташований на півдні України, в межах територій Одеської, Миколаївської, Херсонської областей та Автономної Республіки Крим. Приморське положення території та основних промислових центрів цього району зумовлюють спеціалізацію галузей промисловості, пов'язаних з морем. Особливу роль відіграють порти, через які здійснюються експортно-імпортні операції України з усіма країнами світу. Безпосереднє сусідство району з вугільно-металургійною базою Донбасу і Придніпров'я, діюча мережа залізниць і автомобільних доріг також є важливими факторами, що впливають на формування промислового комплексу Причорномор'я України.

На території району розробляються окремі види мінерально-сировинних ресурсів, на базі яких розвиваються галузі видобувної та обробної промисловостей. Серед них виділяються залізні руди Керченського півострова (Комиш-Вурунське родовище), флюсові вапняки, мармур кримських родовищ, будівельні матеріали (вапняки, мергелі, глини, піски та ін.), поширені в усіх областях району. Цінною сировиною для хімічної промисловості є солі Сиваша і озер Північного Криму. Вони містять бром, натрій, магній та інші елементи, які одержують на основі їх промислової переробки. Відомі поклади нафти й природного газу на Керченському і Тарханкутському півостровах (Глібівське, Задорненське, а також Джанкойське газові родовища). Проведені геологічні дослідження на території Причорномор'я України свідчать про високу нафтогазоносність району і перспективність розвитку тут нафтогазової промисловості. Однак на сьогодні район недостатньо забезпечений ресурсами.

У функціонально-галузевій структурі промислового комплексу Причорномор'я важливе значення мають машинобудівний комплекс і галузі продовольчого комплексу.

Подільський промисловий район.

Територія району займає центральну частину Правобережної України й охоплює Вінницьку, Хмельницьку та Тернопільську адміністративні області. Промисловий комплекс району ґрунтується на переробці сільськогосподарської сировини, яку виробляє багатогалузеве сільське господарство. Тому провідними галузями тут є галузі харчової промисловості, які мають міжрайонне і міждержавне значення. Особливо вирізняється цукрова промисловість, частка якої у виробництві цукру в Україні становить одну третину. Розвиток галузей харчової промисловості став можливим завдяки багатим земельним ресурсам, що представлені високоякісними орними землями (75 % території зайнято переважно родючими чорноземами та сірими лісовими ґрунтами).

Мінерально-сировинні ресурси для розвитку промисловості на території району обмежені, за винятком сировини для виробництва будівельних матеріалів. Тут розміщені родовища будівельного каменю вздовж річок Случ та Південний Буг, червоного граніту в Шепетівському районі (Хмельницька область). Поклади мармуру виходять на поверхню у Кам'янець-Подільському районі. У Придністровських районах залягають вапняки, які у більшості родовищ добувають відкритим способом і широко використовують у технологічному процесі під час виробництва цукру та в будівництві (у природному стані та для випалювання вапна). Родовища вапняків є у багатьох місцях району, але найбільші з них зосереджені на території Чемеровецького і Кам'янець-Подільського районів Хмельницької області. На основі найбільших покладів крейди в Тернопільській області працює Кременецький крейдяний завод.

Цінний будівельний матеріал – пісковик добувається у Вінницькій області (Барський та Ямпільський райони), на Тернопільщині (Теребовлянський, Збаразький райони). Поклади гіпсу залягають уздовж Дністра і його приток у Кам'янець-Подільському, Новоушицькому районах Хмельницької області та Борщівському районі Тернопільської області. Важливе промислове значення мають поклади мергелю, зосереджені у Кам'янець-Подільському, Бережанському і Жмеринському районах. їх використовують для виробництва цементу і цегли. У багатьох місцях виявлені поклади каолінів, а найкращі за якістю каоліни залягають поблизу села Глухівці та селища Турбів у Вінницькій області. Каоліни застосовують у фарфоро-фаянсовій, паперовій, парфумерній промисловості України, а також експортують в інші країни.

Подільський промисловий район багатий на глини, опоку, піски, придатні для промислового використання. їх залягання виявлені на території всіх трьох областей. Ці природні матеріали використовуються для виготовлення посуду, кахель, черепиці, фарфоро-фаянсових виробів.

Промислове значення мають джерела лікувальних мінеральних вод у Хмельницькому, Козятинському, Липовецькому, Немирівському (Вінницька область), Шепетівському, Полонському, Сатанівському (Хмельницька область) районах.

За обсягом виробництва й асортиментом виробленої продукції провідну роль у функціонально-компонентній структурі відіграють галузі продовольчого комплексу. До основних його галузей належать: цукрова, спиртова, м'ясна, маслоробна, сироварна, молочна, борошномельно-круп'яна, хлібопекарна, олійножирова, плодоовочеконсервна. Найбільшими підприємствами цукрової промисловості є Кирнасівський, Теофіпольський, Городоцький, Кременецький цукрові заводи та Шепетівський цукрорафінадний завод.

Цукрова промисловість має тісні технологічні зв'язки зі спиртовою, адже значна частина спиртових заводів працює на відходах цукрового виробництва (патоці). Спиртові заводи використовують для переробки на спирт зерно і картоплю. Крім спирту, вони виробляють кормові дріжджі, вітаміни та інші продукти. Найбільші підприємства спиртової промисловості – Барський і Калинівський заводи (Вінницька область). Спиртова промисловість також скоротила виробництво, а низка її підприємств перестала працювати.

Продовольчий комплекс об'єднує багато інших галузей, що мають внутрішньо- і міжрайонне значення. В межах району реалізується продукція борошномельно-круп'яних підприємств, хлібопекарних і пивоварних заводів, тютюнової фабрики. Міжрайонне значення має кондитерська промисловість.

У галузевій структурі промислового виробництва областей Поділля помітне місце посідають галузі будівельного комплексу. На території району видобувають і обробляють граніти (Голованівське і Жежелівське родовища). Каменедробильні заводи працюють у Гнівані, Шепетівці, Ладижині. Розвинене виробництво і стінових блоків з черепашнику, які використовуються у будівництві (Могилів-Подільський, Кам'янець-Подільський, Збаразький райони). Для потреб цукрової промисловості видобувають вапняк (Чемеровецький, Могилів-Подільський райони). Функціонують заводи з випалювання вапна, виробництва крейди для будівельної та хімічної промисловостей (Кам'янець-Подільський, Бережанський райони, завод у Кременці). У багатьох районах виробляється будівельна цегла. Важливе значення має продукція Глуховецького і Турбівського каолінових заводів. Каолін застосовують на підприємствах фарфоро-фаянсової, целюлозно-паперової та гумової галузей. Розвинене виробництво кераміки, фаянсу, фарфору (Славута, Бережани, Полонне).

Із галузей легкої промисловості найрозвиненішими є текстильна, швейна і взуттєва. На підприємствах району випускаються бавовняні тканини (Тернопільський бавовняний комбінат), сукно (Дунаївецька і Славутська суконні фабрики), трикотажні вироби (Хмельницький, Шепетівка, Чорний Острів), хутрові вироби (Жмеринка). Поділля – значний осередок художніх промислів (вишивання, килимарство та ін.). Взуттєва і шкіргалантерейна промисловості найбільше розвинені у Вінниці, Хмельницькому, Тульчині, Тернополі, Теребовлі, Почаєві.

Волинський (Північно-Західний) промисловий район.

Район розташований на крайньому північному заході України в межах території Волинської та Рівненської областей. Його зручне економіко-географічне положення щодо сусідніх держав Білорусі й Польщі є однією з важливих умов розвитку зв'язків промислових підприємств з цими країнами. Однак він віддалений від основних промислових баз України, що створює деякі труднощі у розвитку промисловості.

Ресурси для розвитку промислового виробництва на території району незначні. Найціннішими є лісосировинні ресурси. Лісами вкрито майже 40 % усієї площі району. У порідному складі лісів переважають хвойні породи, зокрема соснові ліси. Значні масиви відведені під дубові, грабові, березові, осикові та вільхові породи. Але більшість лісів мають такий вік, що експлуатувати їх нині ще не можна, тобто це масиви молодого віку. Саме тому використання лісосировинних ресурсів обмежується.

У функціонально-галузевій структурі промисловості району переважають галузі, що використовують сільськогосподарську продукцію, тобто ті, що є складовими агропромислового комплексу. Так, харчова промисловість представлена виробництвом цукру, спирту, плодоовочевої продукції. Ці галузі розвинені у лісостепових районах, на півдні Волинської та Рівненської областей (Корець, Мізоч, Острог, Горохів, Володимир-Волинський, Іваничі та ін.). Розвинені молочна, маслоробно-сироварна, борошномельно-круп'яна, кондитерська, хлібопекарна галузі. Найбільші виробничі потужності зосереджені в містах Луцьку, Рівному, Ковелі, Нововолинську.

Висновки. Промисловість є галуззю матеріального виробництва, в яких виробляють знаряддя праці та іншу продукцію для різних галузей господарства, а також видобувають сировину і паливо, обробляють і переробляють продукцію, одержану в промисловості або в сільському господарстві. Промисловість поділяється на видобувну і обробну, а також на важку, легку і харчову. Кожна з цих груп є сукупністю менших галузей, підгалузей, виробництв. У галузевій структурі промисловості України провідне місце традиційно займає важка промисловість. Під впливом різних чинників (природних, техніко-економічних, демосоціальних формується територіальна структура промисловості. Основними елементами її є промислові пункти, центри, вузли, агломерації і райони.

Література.

Іщук С. І. Географія промислових комплексів. – К.: ІСДО, 1993. – 136 с.

Іщук С. І. Промислові комплекси України. – К., 2003. – 248 с.

Іщук С. І. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка: навч. посібник. – К.: Вид. Паливода А.В., 2006. – 284 с.

Коротун І. М., Коротун Л. К., Коротун С. І. Розміщення продуктивних сил України: навч. посібник. – Рівне: УДАВГ, 1997.

Розміщення продуктивних сил України: підручник / за ред. проф. Є. П. Качана. – К.: ВД “Юрид. книга”, 2004. – 547 с.

Руденко В. П. Географія природно-ресурсного потенціалу України: підручник. – Чернівці: Зелена Буковина, 1999. – 568 с.

Соціально-економічна географія України / за ред. О. Шаблія. – Львів: Світ, 2000. – 498 с.

Топчієв О. Г. Основи суспільної географії. – Одеса: Астропринт, 2001. – 560 с.

Шаблій О. І. Основи загальної суспільної географії: підручник. – Львів: Вид. центр ЛНУ ім. І. Франка, 2003. – 444 с.

Запитання.

Що називається промисловістю?

Як групуються галузі промисловості, міжгалузеві комплекси?

Що таке промисловий пункт, центр, вузол, агломерація, район?

Що таке промисловий комплекс?

Які особливості становлення промисловості на території України?

Які характерні риси сучасної галузевої структури промисловості нашої держави?

Які основні проблеми розвитку промисловості?

Які промислові райони сформувалися на території України?

Яке значення промисловості у розвитку господарства країни і суспільства загалом?

Які галузі займають провідне місце у промисловості?

Назвіть напрямки підвищення ефективності промислового виробництва в Україні.

Вкажіть головні, на вашу думку, шляхи реструктуризації промисловості в Україні.

**Лекція 3. Тема. Географія промисловості світу. Особливості розвитку світової системи сільського господарства. Світова транспортна мережа**

**Мета.** Ознайомитись з географічними особливостями розподілу промислових центрів світу, виділити провідні регіони світу за веденням сільського господарства, вивчити чинники розміщення і розвитку транспортних магістралей

**Вступ.** Територіальна структура промисловості світу — це розміщення і розподіл галузей промисловості по континентах, країнах, групах країн, а також по окремих регіонах. У промисловості світу працює майже 350 млн. осіб. На жаль, статистика не дає відомостей про структуру світової промисловості, тому скористаємося даними про таку структуру на прикладі економічно розвинутих країн Заходу

**План.**

1. Структура промисловості світу
2. Географія сільського господарства світу
3. Географія світового транспорту

Зміст лекції.

1. Структура промисловості світу.

1.1. Світова паливно-енергетична система.

Паливно-енергетична система — складний міжгалузевий комплекс видобутку й виробництва палива та енергії, їхнього транспортування, розподілу й використання.

Переважна частина запасів твердого органічного палива та урану розташована на території промислово розвинутих країн, а ресурси нафти й гідроенергії — передусім у країнах, що розвиваються. Природний газ розподіляється рівномірно. Достовірні запаси органічного палива розташовані по континентах таким чином: Північна Америка (40 % від загальносвітових), Азія (35 %), Європа (12 %), Південна Америка (3 %), Африка (7 %), Океанія (3 %).

Розміщення основних галузей енергетики світу зумовлене як природними, так і соціально-економічними факторами. За видобутком вугілля, природного газу, уранових руд попереду економічно розвинуті країни, а за видобутком нафти — країни, що розвиваються. Проте переважна частина усіх цих ресурсів споживається в економічно розвинутих країнах.

Енергозабезпечення світу за станом на початок 90-х років за розмірами споживання становила 11 млрдт умовного палива у вугільному еквіваленті. На вугілля припадає 23 %, нафту — 35 %, природний газ—-21 %, ядерну енергію —6,5 %, інші джерела — 14,5 %. У світі видобувається 12 млрд. т умовного палива, в т. ч. в Європі – 12,7 %, США і Канаді – 23,8 %, країнах СНД — 12,8 %, Південній, Південно-Східній та Східній Азії — 25 %, Близькому і Середньому Сході — 25,0 %. Питоме споживання енергії на душу населення в середньому в світі перевищує 2 т умовного палива за рік. В індустріально розвинутих країнах цей показник значно вищий (США —12, ФРН — 6, Японія — 4), в країнах, що розвиваються, набагато нижчий (0,3—1,0 т).

1.2. Географія вугільної промисловості.

Вугільна промисловість включає підприємства з видобутку, збагачення і брикетування кам'яного і бурого вугілля. Найбільшими споживачами вугілля сьогодні є теплоенергетика, чорна металургія, залізничний транспорт, машинобудування, а також житлово-побутовий сектор.

Міжнародна торгівля вугіллям на початку 90-х років XX ст. досягла 400 млн. т. Теперішні основні експортери вугілля — Австралія, США, ПАР — і надалі будуть попереду у цій галузі. На їхню частку припадає 67 % обсягу морської торгівлі енергетичним вугіллям. Активізували збут вугілля і нові продавці — Індонезія, Колумбія та, меншою мірою, Венесуела, в яких вуглевидобуток здійснюється відкритим способом за наявності дешевої надлишкової робочої сили, що призводить до зменшення витрат на видобуток вугілля. За оцінками фахівців, основними експортерами вугілля до країн Європи можуть стати вуглевидобувні підприємства Донбасу і Кузбасу.

Серед основних імпортерів енергетичного вугілля можна визначити дві групи: країни Західної та Східної Європи, чий попит на вугілля зростає, оскільки вони скорочують видобуток через високу собівартість та не конкурентоспроможність свого вугілля, а також держави Тихоокеанського регіону — Японія, Тайвань, Республіка Корея, котрі розширюють виробництво продукції при порівняно обмежених ресурсах енергоносіїв.

1.3. Географія нафтової промисловості.

У структурі паливної промисловості на частку нафти припадає до 43 %. Прогнозовані запаси нафти у надрах Землі становлять 300 млрд. т. Нафту видобувають у 75 країнах світу. До багатих на нафту країн регіону належать Іран, Ірак, Кувейт, Об'єднані Арабські Емірати. Великі поклади нафти (понад 400 родовищ) розвідані в Канаді. Значна частина продукції експортується до США, де власні запаси нафти дорівнюють 4,4 млрд. т. Видобуток ведеться у 30 штатах. Розвідані запаси нафти в Латинській Америці оцінюються в 17,5 млрд. т, що становить понад 12 % світових. Нафта тут видобувається у 12 країнах — Мексиці, Венесуелі, Бразилії, Болівії та ін. Великі поклади нафти зосереджені в Африці, де перше місце посідає Лівія (3,4 млрд. т), потім — Нігерія (2,2 млрд. т), Алжир (1,1 млрд. т).

Розвідуються нові родовища на мілководді морів. Найбільші морські родовища нафти розвідані у Перській та Мексиканській затоках, Північному морі, біля північного узбережжя Аляски, берегів Каліфорнії, західного узбережжя Африки. Частка шельфових родовищу розвіданих запасах нафти пересічно оцінюється в 20—30 %. Світове морське видобування нафти в 1990 р. перевищило 800 млн. т (26 % у загальному видобуванні). Морське видобування нафти складало в Англії 130 млн. т, Норвегії — 155 млн. т, Саудівській Аравії — 74 млн. т, Мексиці — 79 млн. т, США — 42 млн. т.

Світове господарство пронизано мережею нафтопроводів (більше 400тис. км). Вони прокладені не тільки на території багатьох країн, але й по дну морів (Середземного, Північного).

Більш ніж у 90 країнах світу діє 700 нафтопереробних заводів (Н ПЗ), сумарна потужність яких перевищує 3,6 млрд. т, в т. ч. в США вони складають 780, в Західній Європі — 720, в Японії — 200, в Латинській Америці — 300, на Близькому і Середньому Сході — 250 і в Африці —150 млн. т.

1.4. Географія газової промисловості.

У структурі світового споживання палива та енергії природний газ посідає третє місце після нафти і вугілля — більше 24 %. Достовірні запаси природного газу на початок 90-х років — 142 трлн м3. Частка країн Близького і Середнього У Північному морі виявлено понад 400 нафтових, газоконденсатних і газових родовищ із загальними запасами нафти в 3 млрд. т і газу в 4,5 трлн м3. Швидко зростає видобуток і використання природного газу в деяких країнах, що розвиваються. Значні його запаси мають Іран, Саудівська Аравія, Алжир, Катар, Кувейт, Лівія, Ірак. З-поміж держав Азії до вісімки найбільших світових експортерів розрідженого природного газу входять Індонезія і Малайзія. До цієї вісімки експортерів входить також Австралія.

Транспортувати газ складно. Морське транспортування розрідженого природного газу (РПГ) дає змогу розв'язати деякі проблеми. У світі вже діє кілька портів-терміналів з великим заводами для розріджування природного газу для морського вивезення: в Алжирі, Лівії, Індонезії, Брунеї та на Алясці. Найбільші міждержавні газопроводи з канадської провінції Альберта до США, з Нідерландів до Італії. Через Україну проходять магістральні газопроводи "Союз", "Прогрес" і "Братство", що постачають газ з Росії і Туркменістану до європейських країн. У міжнародній торгівлі газом 78 % припадає на трубопровідний транспорт і 22 % — на морське транспортування РПГ. Протяжність газопроводів ш видко зростає (900 тис. км у світі).

1.5. Електроенергетика світу.

Електроенергія виробляється здебільшого за рахунок не відновлювальних джерел — вугілля, нафти, природного газу тощо. Єдиним відновлю вальним джерелом енергії є гідроенергетика. Потенційні запаси гідроресурсів на Землі визначаються в 15 трлн кВт, щоправда. економічний гідропотенціал планети використовується лише на 17 %. Особливо великі гідроенергетичні ресурси зосереджені у Південній Америці, Південно-Східній Азії, Африці, хоча освоєні вони недостатньо.

Загальна потужність ГЕС у світі становить 300 тис. М Вт. За потужністю (понад 5 млн.кВт) і кількістю електростанцій на першому місті Бразилія, США та Венесуела. У Росії споруджено кілька каскадів ГЕС: Волго-Камський, Ангаро-Єнісейський. Великі ГЕС споруджені у Бразилії, Канаді. До найбільших ГЕС у світі належать: Ітайпу (Бразилія — Парагвай) потужністю 12,6 млн.кВт, Гурі (Венесуела) — 10,3 млн.кВт, Гранд-Кулі (США) — 9,8 млн.кВт.

1.6. Чорна металургія та основні райони її розвитку і розміщення.

Сировиною для виробництва чорних металів є залізна руда, геологічні запаси якої в 1995 р. становили 800 млрд. т. Серед материків важлива роль за запасами залізної руди належить Південній Америці, де найбільші поклади розміщені в Бразилії та у Венесуелі. Чималі запаси залізної руди є і в Північній Америці, де на першому місці США (25,4 млрд. т) і Канада (25,3 млрд. т). Приблизно однакові поклади залізних руд у країнах Європи та Азії. У Західній Європі першорядне значення мають Лотаринзький залізорудний басейн (Франція та Люксембург) і родовища, пов'язані із Балтійським щитом (Швеція, Норвегія). В Азії значні запаси залізних руду Китаю — 40 млрд. т. Індії — 19,3 млрд. т. Запаси залізної руди в Африці складають 59,4 млрд. т, де попереду Західна Африка (Ліберія, Габон, Сьєрра-Леоне, Ангола) та Південна Африка (ПАР і Зімбабве). Руди з високим вмістом заліза має Австралія. Значні поклади залізних руд в Україні, Росії, Казахстані.

Чорні метали виробляються в 67 країнах світу. Найбільшими його виробниками є Японія, Китай, США. Розвинуті країни спеціалізуються на виробництві високоякісної сталі і складних видів прокату, а країни, що розвиваються, на виробництві масових видів металу.

Основні типи розміщення чорної металургії: 1) чорна металургія, що працює на місцевій сировині і паливі повного циклу з різними тилами заводів (Україна, США, Росія, Канада); 2) на базі залізорудних ресурсів (Франція, Швеція); 3) на базі коксівного вугілля (Німеччина, Польща); 4) в портах і припортових районах. Це великі інтегровані заводи, що працюють на імпортних руді і паливі, — заводи Японії, Франції (Дюнкерк, Фоссюр-Мер), Великобританії (порт Тол бот); 5) на базі привізної сировини у великих центрах споживання сталі і прокату — США (Чикаго, Детройт); 6) в районах споживання — невеликі заводи, переважно переробні — США, Італія, Іспанія. Важливою формою розміщення чорної металургії є не ізольовані металургійні центри, а металургійні райони. Це насамперед стосується США (Клівленд-Детройт-Чиказький район — 60 млн. т сталі за рік), ФРН (Рейнсько-Вестфальський район) і України (Донбас — Придніпров'я — ці два райони дають близько 80 % металів, що виробляються в Україні).

1.7. Кольорова металургія та основні райони її розвитку і розміщення.

Розвиток кольорової металургії залежить від двох основних факторів: сировинного (на стадії видобутку і збагачення) і енергетичного (на стадії виплавки металу). Територіально ці дві стадії рідко збігаються. Глиноземні заводи, центри первинної виплавки міді, свинцево-цинкові виробництва знаходяться в місцях родовищ, а виплавка металу здійснюється біля енергетичних баз. Рафінування (одержання чистого металу) відбувається у промислово розвинутих країнах.

Кольорова металургія світу виробляє майже 40 млн. т різних металів за рік. Кількість різновидів металів наближається до 70. Понад 3/4 вартості і до 99 % ваги припадає на алюміній, мідь, цинк, свинець, олово, нікель, кобальт, вольфрам, молібден, титан, магній.

1.8. Машинобудування, його структура та географія основних галузей.

Машинобудування — комплексна галузь промисловості, яка виробляє знаряддя праці для господарства і техніку оборонного, виробничого та побутового призначення. В машинобудуванні зайнято понад 80 мли осіб. У розвинутих країнах питома вага машинобудування становить 30—40 % промислової продукції; у країнах, що розвиваються, — 15—20 %. Машинобудівні підприємства розподіляються на заводи повного циклу і складальні. До складальних належать підприємства, що отримують від суміжників до 50 % комплектуючих виробів. Світове машинобудування поділяється на загальне (35—37 %), транспортне (33—35 %), електротехніку, включаючи електроніку (30— 31 %).

В окремих країнах розміщення машинобудування залежить від багатьох факторів. Так, підприємства з виробництва металомісткого обладнання для самого машинобудування, чорної металургії, хімічної промисловості, енергетики знаходяться в районах чорної металургії (північний схід США, Рур у ФРН, Донбас в Україні, Урал у Росії, Верхня Сілезія в Польщі і т. д.). Приладобудування, радіоелектроніка, виробництво точних машин розміщуються в районах, які мають трудові ресурси високої кваліфікації. У розташуванні підприємств, що випускають побутові прилади і машини, велику роль відіграють споживчий фактор, купівельний попит.

1.9. Хімічна промисловість.

Хімічна промисловість найбільше розвинута в США, Західній Європі та Японії. Основні типи розміщення хімічної промисловості: 1) нафтохімічна промисловість, що працює на місцевій сировині, — узбережжя Мексиканської затоки в США, Поволжя в Російській Федерації; 2) нафтохімічна промисловість, що формується в портах на базі привізної нафти, — Японія, Нідерланди, Італія; 3) нафтохімічна промисловість на трасах нафто- і газопроводів — США, в Російській Федерації; 4) основна хімічна промисловість у поєднанні здобуванням гірничохімічної сировини — Флорида (США), Урал (РФ), долина р. Заале (ФРН); 5) коксохімічна промисловість старих вугільних басейнів, яку часом доповнюють комплекси нафтохімічних виробництв, — Донбас (Україна), Рур (ФРН), Мідленд (Великобританія), район Пітсбурга (США); 6) органічний синтез на базі енерготехнологічної переробки вугілля в буровугільних басейнах (ФРН); 7) сукупність галузей і виробництв хімічної промисловості, характерна для великих місті густонаселених районів: побутова хімія, лакофарбова, фармацевтична промисловість та ін. (Нью-Йорк, Париж, Київ). Близько І/3 продукції хімічної промисловості припадає на США, Японію, ФРН, Великобританію, Францію, Італію.

Промисловість мінеральних добрив виробляє азотні, фосфорні, калійні і комплексні добрива. Запаси і видобування фосфатної сировини є в більш ніж 30 країнах, але попереду серед них країни Північної Африки, Перу, США, Китай. Австралія, Казахстан. Головні виробники фосфорних добрив — США, Китай, Австралія, Росія, Мексика, Йорданія. Калійні солі видобувають у 14 країнах — Німеччині, Франції, Україні, Канаді, Росії, Казахстані та ін. До найбільших виробників калійних солей належать США, Канада, ФРН, Україна, Білорусь, Росія, Іспанія, Ізраїль.

2. Географія сільського господарства.

У високорозвинутих країнах зростає частка переробної сфери сільського господарства і знижується питома вага власне сільського господарства (рослинництва і тваринництва). У країнах з перехідною економікою частка сільського господарства значно вища, ніж у країнах Заходу, що відображає слабкий розвиток переробної сфери, у тому числі харчової промисловості.

У країнах, що розвиваються, переважає традиційне (дрібнотоварне) сільське господарство. Однак, поряд з дрібнотоварним сільськогосподарським виробництвом, у багатьох країнах, що розвиваються, склався і високотоварний сектор. Його утворюють плантації деяких тропічних і субтропічних культур (цукрова тростина, кава, какао, чай, цитрусові, банани, натуральний каучук та ін.). Він зорієнтований більше на експорт, ніж на внутрішній ринок.

Особливості розміщення галузей рослинництва. Головною галуззю рослинництва є вирощування зернових культур. У харчовому раціоні переважає рис (21 %) і пшениця (20 %), а частка кукурудзи невелика (5 %), оскільки основна частина її використовується у тваринництві. Зернові культури вирощуються майже повсюдно і займають 1/2 всіх оброблюваних площ. Однак різке зростання світового валового збору зерна відбулося перш за все за рахунок збільшення виробництва зернових у Китаї, Індії, країнах Пів-денно-Східної Азії. Проте, і сьогодні розвинуті країни виробляють понад ЗО % валового збору зерна у світі. Пшеницю вирощують майже в 70 країнах. Однак близько 3/5 її валового збору припадає усього на шість з них — Китай, Індію, США, Францію, Росію та Канаду.

Приблизно 9/10 валового збору рису припадає на країни Південної і Південно-Східної Азії, насамперед на Китай (понад ЗО % світового збору) та Індію (понад 20 %). Багато рису збирають також в Індонезії, Бангладеші, В'єтнамі, Таїланді, Японії, на Філіппінах, де під цією культурою зайнято понад половину посівних площ, головним чином зрошуваних. Кукурудза вирощується і як продовольча, і як кормова культура. Головним її виробником були і залишаються США (близько 40 % світового збору).

Крім зернових культур, для забезпечення людей продовольством широко використовуються також коренеплоди, олійні, цукроносні, тонізуючі та інші сільськогосподарські культури. За виробництвом картоплі провідні позиції посідають Китай, Росія, Індія, США, Польща, Україна. За збором соняшнику перше місце у світі посідає Аргентина, друге — Україна, сої — США (близько 50%), арахісу — Китай. Основні виробники цукрової тростини — країни тропіків— Бразилія та Індія, цукрового буряку — США, Франція, Україна. Найбільшими виробниками тонізуючих є Бразилія — кави; Кот-д'Івуар — какао; Індія — чаю.

Серед непродовольчих культур важливе значення мають волокнисті, які дають сировину для легкої промисловості,— бавовник і льон. Найбільшими виробниками бавовни (волокна) є Китай і США, льону — Китай (понад 40 %) і Франція, натурального каучуку — Таїланд, Індонезія та Малайзія.

Особливості розміщення галузей тваринництва. Провідною галуззю тваринництва в розведення великої рогатої худоби. Воно поширено практично повсюдно. У США, Канаді, Аргентині, Австралії склалися спеціалізовані райони розведення великої рогатої худоби, що дають основну експортну продукцію, наприклад Пампа в Аргентині. У розвинутих країнах і країнах з перехідною економікою поширене інтенсивне молочно-м'ясне скотарство. У багатьох високорозвинутих країнах рослинництво підпорядковане інтенсивному тваринництву, спеціалізуючись на посівах кормових і фуражних культур.

Світове поголів'я свиней — близько 900 млн. Майже половина його припадає на Азію, де особливо виділяється Китай (близько 425 млн голів — 47 % від світового поголів'я). Значно менше воно у США (60 млн голів), Бразилії, Німеччині.

Поголів'я овець поступово скорочується. Найбільше поголів'я овець мають Австралія та Китай (понад 120 млн. голів кожна). Близько половини усього світового поголів'я припадає на країни, що розвиваються та розташовані в зоні посушливого клімату (Туреччина, Іран, Індія, Пакистан, Афганістан, Ефіопія, Судан та ін.).

Найбільші експортери м'ясо-молочних продуктів і вовни — Австралія і Нова Зеландія (за виробництвом м'яса і вовни у розрахунку на одну особу посідає перше місце у світі). Основними постачальниками битої птиці є США, Франція, Бразилія, племінної худоби — США, Канада і країни ЄС.

3. Географія світового транспорту.

Транспорт і зв’язок — важливі галузі світової економіки. Здійснюючи перевезення вантажів, пасажирів, передавання інформації в просторі, вони забезпечують ринковий обмін товарами й послугами між країнами й регіонами, беруть участь у формуванні їхньої господарської спеціалізації, сприяють поглибленню процесів кооперації виробництва. Транспорт і зв’язок формують єдині регіональні, національні, світові ринки. Ці дві галузі називають «кровоносною системою» світового господарства. Роль цих галузей настільки значна, що за рівнем їхнього розвитку можна визначити рівень розвитку країни.

Сучасна світова транспортна система –– це взаємодоповнювальне поєднання різних видів транспорту: наземного (залізничного, автомобільного); водного (морського, річкового, озерного); повітряного (або авіаційного); підземного (трубопровідного).

Безумовним лідером за протяжністю транспортних шляхів є автомобільний транспорт (28 000 тис. км), що зумовлено його доступністю й порівняно низькою вартістю. Морський транспорт займає друге місце (10 500 тис. км) завдяки величезним просторам Світового океану та активізації впродовж останніх кількох десятиліть морських міжконтинентальних перевезень. На морські перевезення припадає до 80 % вантажів

Протяжність трубопроводів (нафтопроводи — 760 тис. км, газопроводи — 1 200 тис. км) з кожним роком збільшується. Протяжність залізниць сягає 1 250 000 км. Внутрішній водний транспорт (річки та канали) має невелику протяжність — 550 000 км.

Для характеристики роботи різних видів транспорту найчастіше використовують чотири показники: обсяг перевезених вантажів, що перевозяться (вимірюється в тоннах); вантажообіг (тонно-кілометри); обсяг пасажирів, що скористалися транспортом (пасажири); пасажирообіг (пасажиро-кілометри). Основними вважають вантажообіг і пасажирообіг. Понад 3/5 сумарного світового вантажообігу забезпечує морський транспорт, 4/5 пасажирообігу — автомобільний.

Одним з основних видів транспорту є залізничний. Нині найбільшу залізничну мережу мають країни зі значною площею — США, Росія, Китай, Індія. Близько 30 країн світу взагалі не мають залізниць (Гвінея, Нігерія, Бурунді, Сомалі, Чад, Руанда, Лесото, Гвінея-Бісау, Екваторіальна Гвінея). Максимальну густоту залізниць мають Бельгія, Швейцарія (понад 200 км/1 000 км2), Німеччина та інші європейські країни. За довжиною електрифікованих залізниць у світі лідирують Росія, Німеччина, Франція, Індія, Китай. Частка електрифікованих ліній більша в країнах з гірським рельєфом, оскільки електровоз здатний краще їхати вгору та вниз. У Росії вона становить 47 %, в Україні — 40%, а у США — 1 %, в Австралії та Канаді їх взагалі немає. Незначна частка електрифікованих залізниць у США зумовлена традицією початку ХХ ст., коли нафтові компанії, намагаючись реалізувати якнайбільше нафтопродуктів, лобіювали розвиток теплової тяги.

За показниками вантажообігу залізничного транспорту світовими лідерами є США, Китай, Росія, для яких характерна значна диспропорція в розвитку окремих регіонів. До «десятки» лідерів входять також Індія, Україна, Німеччина, Польща, Франція, Японія, Італія. За показниками пасажирообігу виділяють Індію, Японію, Китай, де мандрівки залізницею традиційно дешеві й зручні, а тому популярні.

Автомобільний транспорт не однаково розвинений в різних країнах. На сьогодні за загальною протяжністю автомобільних шляхів світове лідерство належить США, Індії та Бразилії. Останніми роками значну кількість автомобільних магістралей споруджено в Китаї. За протяжністю шляхів з твердим покриттям перше місце займають США, за ними йдуть Японія, Франція, Німеччина та інші розвинуті країни. Найменша забезпеченість автомобільними шляхами характерна для Африки (район Сахари та Сахелю), Південної Америки (Амазонія, Гвінейське нагір’я, частина Бразильського нагір’я), Азії (Західний Китай, Аравійський півострів), південна й східна частина Росії, Австралія (район Великої Австралійської пустелі).

Більшість країн, що розвиваються, мають більше ґрунтових доріг. За довжиною швидкісних шляхів найвищого класу — «хайвеїв», «автобанів» –– виділяють США та Німеччину. Максимальні значення густоти автомобільних шляхів у розвинутих країнах з високою густотою населення й господарською діяльністю — Японії, Люксембурзі, Бельгії, Німеччини.

Трубопровідний транспорт – транспорт, пов'язаний з інтенсивним розвитком енергетики та хімічної промисловості. Епоха інтенсивного будівництва газопроводів настала пізніше – у 80-ті роки ХХ ст. На сьогодні найдовші мережі нафто- та газопроводів мають і країни, що видобувають вуглеводи, і країни-споживачі цієї сировини. Країни-лідери за довжиною магістральних нафто- та газопроводів – США, Росія, Німеччина, Канада, Мексика, Франція, Італія, Китай, Аргентина, Велика Британія. 2/3 світових трубопроводів припадає на Північну Америку. Найдовшими в світі є нафтопровід «Дружба» (5,5 тис.км), Уренгой – Західна Європа (4,5 тис.км), канадські Редуотер – Порт – Кредит (4,8 тис.км), Едмонтон – Монреаль (3,2 тис.км), американський продуктопровід Х’юстон – Нью-Йорк (2,5 тис.км). Будуються й функціонують трубопроводи у Середземному морі, Мексиканській затоці, Північному морі. Трубопровідний транспорт динамічно розвиватиметься, оскільки існує потреба у транспортуванні газу, нафти з місць видобутку до місць споживання.

Морський транспорт посідає провідне місце у забезпеченні міжнародних перевезень. На сьогодні офіційно найбільшими морськими флотами володіють Панама (5108 суден), Ліберія (1477 суден), Мальта (1441). До «двадцятки лідерів» входять також Багамські острови, Греція, Кіпр, Сінгапур, Норвегія, Китай, Японія, Сянган, Маршаллові Острови, Велика Британія, США, Індія, Італія, Філіппіни, Сент-Вінсент і Гренадіни, Бермудські острови, Туреччина.

У сучасному світовому морському судноплавстві традиційно велику роль відіграють міжнародні канали. Усього їх споруджено чотири: Суецький (Єгипет), Панамський (Панама), Кільський (Німеччина), Корінфський (Греція).

Авіаційний транспорт став розвиватися лише на межі ХІХ-ХХ ст. Він є набільш швидкісним, але найвартісним видом транспорту. Має велике значення для міжнародного сполучення та для країн з великою територією. Серед окремих країн за рівнем розвитку авіаційного транспорту виділяють США. У них не тільки найбільше авіакомпаній, а й найпотужніший авіапарк (3/4 парку літаків розвинутих країн).

За рівнем розвитку всіх сучасних видів зв’язку (радіо, телевізійний, телефонний, Інтернет) світове лідирують розвинуті країни — США, Японія, Німеччина, Франція, Велика Британія, Італія. Останніми роками до них приєдналися великі країни, що розвиваються, — Китай, Бразилія, Індія.

Висновки. Промисловість світу – провідна галузь світового господарства, що має визначальний вплив на рівень економічного розвитку суспільства. Вона складається з двох великих груп галузей - видобувної та обробної. Видобувна об'єднує галузі, що зайняті видобуванням різноманітної сировини, зокрема палива. Обробна промисловість займається обробкою або переробкою одержаної сировини. Нині 80 % світового промислового виробництва зосереджено у трьох регіонах земної кулі — Північній Америці, Європі та Японії. Сільське господарство – найдавніша галузь матеріального виробництва і особлива галузь економіки. Адже воно займається вирощуванням культурних рослин (рослинництво) і розведенням і вирощуванням домашніх тварин (тваринництво). Тим самим сільське господарство забезпечує населення продуктами харчування і, водночас, промисловість – сировиною. У сільськогосподарському виробництві зайнята приблизно половина економічно активного населення світу. Але в країнах, що розвиваються, цей показник становить 2/3 і більше, тоді як у розвинутих країнах – менше 10%, а у США і деяких країнах Західної Європи – тільки 2-3%. Транспорт — одна з найважливіших галузей господарства, яка забезпечує зв'язки між виробниками й споживачами, становить мате­ріальну основу географічного поділу праці. Залежно від рівня розвитку різ­них видів транспорту виділяють чотири основні типи транспортних систем. Перших два типи — північноамериканський (США, Канада, Австралія) і західноєвропейський — характерні для високорозвинутих країн.

Література.

Пестушко В. Ю., Уварова Г. Ш. Географія: підручник. – К.: Генеза, 2010. – 304 с.

Масляк П. О., Дахно І. І. Економічна і соціальна географія світу: підручник. / за ред. П. О.Масляка. – К.: Вежа, 2003. – 280 с.

Топузов О. М., Тименко Л. В. Економічна і соціальна географія світу: підручник. – К.: Зодіак-ЕКО, 2005. – 208 с.

Запитання.

Охарактеризуйте структуру промисловості світу.

Виділіть відмінності, що існують у ступені розвитку регіонів світу за рівнем промислового розвитку.

Які галузі промисловості світу є найбільш перспективними?

Вкажіть регіони (держави) – лідери за веденням тваринництва?

Які перспективи щодо подальшого розвитку рослинництва?

Охарактеризуйте світову транспортну мережу.

Що таке транспортний вузол?

Які види транспорту є провідними та визначальними у світовій системі?

**Тема 4. Предмет та завдання географії транспорту.**

**Мета:** ознайомитись з географією транспорту як галуззю географічного знання, вивчити об’єкт, предмет і завдання науки, встановити міжпредметні зв’язки.

**Вступ.** Транспорт – одна з найважливіших галузей економіки будь-якої країни. Він бере участь у створенні продукції та доставлянні її споживачам; здійснює зв'язок між виробництвом і споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. За характером виконуваної роботи транспорт поділяють на пасажирський і вантажний. Основні його види групуються за геосферами; наземні (автомобільний, залізничний, гужовий, в'ючний транспорт), водний (морський, річковий, озерний), повітряний транспорт. Особливим видом є засоби неперервного транспортування (трубопровідний транспорт, стрічкові транспортери, конвеєри).

**План.**

1. Особливості та значення географії транспорту в системі географічних дисциплін.

2. Об’єкт, предмет дослідження географії транспорту.

3. Методи дослідження.

4. Основні завдання географії транспорту.

5. Зв’язок географії транспорту з іншими науками.

Зміст лекції.

1. Особливості та значення географії транспорту в системі географічних дисциплін.

Економіка будь-якої держави не може ефективно функціонувати без транспорту. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв’язок між виробництвом та споживанням різних галузей господарства, забезпечує потреби країни у вантажних і пасажирських перевезеннях. Безперебійно діюча система транспортних комунікацій є матеріальною основою, без якої досягнення стійкого економічного зростання неможливе.

Економіко-географічні особливості країн та регіонів безпосередньо впливають на об’єм перевезень, структуру вантажообороту та пасажирообороту, конфігурацію транспортної мережі і напрям основних вантажних потоків. Таким чином, географія транспорту тісно та нерозривно пов’язана з іншими галузями економічної географії.

Географія транспорту – це галузь економічної географії, яка вивчає територіальне розташування транспорту і перевезень, умови і особливості розвитку транспорту у складі територіально-господарських комплексів країн і регіонів. Це наукова дисципліна, розділ економічної географії, яка, вивчаючи транспортні (транспортно-географічні) процеси і явища, відображає їх взаємостосунки з іншими територіальними і поза територіальними об’єктами. Власне тому, об’єктами дослідження географії транспорту є територіальні і регіональні транспортні системи, транспортні потоки, розповсюдження окремих видів транспорту, вплив транспортних процесів на розвиток господарства в територіальному (географічному) аспекті. У сферу наукових інтересів входить вивчення географії доріг, характер і особливості взаємодії видів транспорту, фізико-географічні чинники розташування транспортних систем (в т.ч. дорожніх шляхопроводів) в Україні і зарубіжних країнах.

2. Об’єкт, предмет дослідження географії транспорту.

Загальноприйнятим об’єктом вивчення географії транспорту є та частина господарства країни, яка забезпечує процес транспортування. Іншими словами, як об’єкт виступає одна з галузей господарського комплексу країни, для якої властива єдність продуктивних сил і виробничих відносин у всьому їх різноманітті. Хоча транспорт – об’єкт міждисциплінарний, проте нерідко ця галузь господарства вважається і предметом дослідження географії транспорту. Отже, предметом географії транспорту є територіальна організація суспільства або його окремих частин – населення, виробництва, виробничої і соціальної сфери, продуктивних сил або виробничих відносин. Питання про предмет дослідження тісно пов’язане з його суб’єктом. В даному випадку суб’єктом дослідження виступає не людина як окремий індивід і не суспільство в цілому, а територія, вірніше, потреби територіальної спільності, в якій діалектично сфокусувалися інтереси як окремої людини, так і всього суспільства. Та загалом, правильніше вважати об’єктом географії транспорту не всю транспортну галузь, а лише її частину – інфраструктуру у вузькому сенсі, або техноструктуру як найбільш прив’язану до території і таку, що має міжгалузевий характер. Маючи на увазі об’єкт (транспортну інфраструктуру) і суб’єкт (територіальну спільність) дослідження, можна сказати, що предметом географії транспорту є одна з його структур, а саме територіальна.

3. Методи дослідження.

Транспорт будь-якого регіону або країни в цілому вивчається не окремо і не у відриві від інших галузей господарства, а як одна з галузей господарства, яка пов’язана з іншим господарським та культурним життям. У своїх дослідженнях географія транспорту поєднує широке коло методів наукового аналізу:

1. Загальнонаукові – історичний, математичний, метод моделювання і ін.;

2. Наукові – економіко-статистичні, техніко-економічні, соціологічні і ін.;

3. Теоретичне повідомлення інформації – оцінка, класифікація і ін.

Особливої уваги заслуговує географічний метод. В основу методу покладено вивчення предметів та явищ у їх взаємозв’язку, просторовому поєднанні та історичному розвитку в конкретних природних та економічних умовах, виявлення специфічних особливостей територіальних комплексів. Це зобов’язує виявляти закономірності розміщення транспорту, що визначають його відмінності «від місця до місця».

4. Основні завдання географії транспорту.

Науково-технічний прогрес сприяв виникненню і розвитку конкуренції окремих видів транспорту. Це особливо чітко виявилося вже в першій половині XIX ст. в ході створення і швидкого зростання в епоху таких нових видів транспорту, як автомобільний і авіаційний, що стали конкурентами раніше сформованим залізничному і морському. Перші лінії трубопровідного транспорту були прокладені вже в середині XIX ст., а могутній його розвиток припав на другу половину XX ст. Раціональний розвиток та розміщення транспорту потребує взаємопов’язаності окремих його видів, а також узгодження та погодження роботи з врахуванням розвитку продуктивних сил країни. Тому, головне завдання географії транспорту – виявлення і вивчення закономірностей,, які визначають його територіальні відмінності залежно від економічних особливостей регіонів. До завдань географії транспорту відносять дослідження не тільки окремих видів (автомобільного, залізничного і т.д.), а і їх поєднання з транспортною роботою регіону або країни в цілому. В залежності від території та основних завдань змінюються методи та задачі транспортно-географічних досліджень. Методика дослідження транспорту, наприклад порту або міста, відрізняється від методів, які використовуються для великих територій.

Не один проект розміщення нового будівництва та територіальної організації виробництва не здійснюється без відповідних транспортних зв’язків, а отже без попередніх науково-дослідних і проектних розробок.

5. Зв’язок географії транспорту з іншими науками.

Вивченням транспорту зайнято багато наук. Технічні дисципліни досліджують конструкції транспортних засобів, способи їх будівництва і експлуатації. Економічні науки вивчають конкретні форми прояву загальних об’єктивних законів на транспорті – питання планування, розвитку транспорту, порівняння ефективності різних його видів, собівартості перевезень і т.п.

Що ж до географічних наук, то вони вивчають транспорт в територіальному аспекті, залежно від конкретних природних і соціально-економічних умов. Транспорт розвивається в певних умовах природного середовища, які впливають на влаштування шляхів і експлуатацію засобів транспорту. Вивчення фізико-географічних факторів, які впливають на транспорт, дозволяє точніше визначити особливості його географічного розміщення та умови експлуатації. До завдань економіко-географа не входить безпосереднє вивчення елементів природи - усю необхідну інформацію він отримає з фізичної географії або окремих географічних дисциплін.

При розробці шляхів формування і регіонального розвитку систем пасажирського транспорту і транспорту міст, велике місце відводиться науковому обґрунтуванню і розробці дієвих заходів на зниження негативного впливу транспорту на навколишнє середовище і населення. Географічний підхід до вирішення проблем на автомобільному транспорті повинен передбачати розгляд його не тільки як засіб переміщення населення в просторі і по території. Це ставить на порядок денний питання про регулювання насичення автомобілів на території з цінними природними ландшафтами. Вирішення такого завдання особливо важливо для тих місць, де буває висока концентрація відпочивальників – на турбазах, санаторіях і в своєрідних диких куточках природи.

У зв’язку із створенням нових транспортних засобів на залізничному транспорті, на трубопровідному гідравлічному транспорті, на пневмоконтейнерному транспорті перед географами постають нові завдання. Розвиток кожного з названих транспортних засобів пов’язаний з екологічними проблемами та знаходженням нових шляхів їх вирішення, для чого необхідні комплексні географічні дослідження.

Для картографічного відображення транспортних явищ і транспортно-еекономічних показників географія транспорту широко використовує картографію.

Дисципліна «Географія транспорту» дуже тісно взаємодіє з логістикою, формуючи напрям «транспортна логістика».

Логістика – це планування, управління і контроль потоку матеріальної продукції і відповідного йому інформаційного потоку, який поступає на підприємство, оброблюється там і покидає це підприємство. Вона дозволяє істотно зменшити часовий проміжок між надходженням сировини, напівфабрикатів і доставкою готової продукції споживачу, сприяє явному скороченню матеріальних запасів транспортних витрат, прискорює процес отримання інформації, піднімає рівень сервісу. Мета логістики – оптимальне формування і ефективне управління товарно-інформаційно-фінансовими потоками сфер поставок, виробництва і збуту господарських систем.

Транспортна логістика визначається як сфера діяльності, яка охоплює три напрями:

1) процес планування, організації і здійснення раціональної і недорогої доставки (перевезення) вантажів (товарів) від місць їх виробництва і до місць споживання;

2) контроль за всіма транспортними і іншими операціями, що виникають на шляху проходження вантажів з використанням сучасних засобів телекомунікації, інформатики і інших інформаційних технологій;

3) надання відповідної інформації вантажовласникам.

До завдань транспортної логістики відносять: створення транспортних систем, зокрема створення транспортних коридорів і транспортних ланцюгів; забезпечення технологічної єдності транспортно-складського процесу; сумісне планування транспортного процесу з складським і виробничим; вибір виду транспортного засобу; визначення раціональних маршрутів доставки; забезпечення технічної і технологічної зв’язаності учасників транспортного процесу, узгодження їх економічних інтересів, а також використовування єдиних систем планування.

Висновки. З позиції географічних наук транспорт вивчають у трьох аспектах: як необхідну ланку територіально-виробничих комплексів (виробничих кластерів); як економічну передумову розвитку та розміщення інших галузей і в першу чергу промисловості; як одну з галузей господарства.

Література.

Автомобільний транспорт в Україні : нормат. база / [упоряд. О. М. Роїна]. – 2-е вид. – Київ : КНТ, 2006. – 460 с.

Єдина транспортна система : навч. посіб. / за ред. Ю. В. Соболев. – Xарків : ООО «Олант», 2002. – 288 с.

Зеркалов Д. В. Транспортна система України / Д. В. Зеркалов. – Київ : Основа, 2006. – 704 с.

Кудрицька Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія / Н. В. Кудрицька. – Київ : НТУ, 2010. – 338 с.

Кушнірчук В. Г. Перевезення вантажів залізничним транспортом : довідник / В. Г. Кушнірчук, В. І. Петров, Д. В. Зеркалов. – Київ : Основа, 2001. – 512 с.

Міщенко М. І. Загальний курс транспорту : навч. посіб. / М. І. Міщенко [та ін.]; Автомоб.-дор. ін-т ДВНЗ "Донец. нац. техн. ун-т". – Донецьк : Норд-прес, 2010. – 323 с.

Нікольський І. В. Географія транспорту : підручник / І. В. Нікольський, видавництво Московського університету, 1978. – 286 с.

Запитання.

Що вивчає географія транспорту?

Які процеси, явища та системи є об’єктом та предметом дослідження географії транспорту?

Який взаємозв’язок географії транспорту та інших наукових дисциплін?

Які основні методи дослідження географії транспорту?

Які основні завдання географії транспорту в сучасний період?

**Тема 5. Роль транспорту в національній економіці**

**Мета**: ознайомитися з функціями транспорту, його основними характеристиками; вивчити транспортні послуги та вимоги щодо їх надання.

**Вступ.** Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, і тому стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство й посідання в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

**План.**

1. Транспорт, як складова економічних відносин та матеріального виробництва.

2. Основні показники роботи транспорту.

3. Транспортна складова та транспортний коефіцієнт собівартості продукції.

4. Значення транспортних послуг та особливості їх надання.

5. Транспорт і територіальний поділ праці.

6. Економічне, соціально-політичне, культурне, оборонне та інші значення транспорту в суспільстві.

**Зміст лекції.**

1. Транспорт, як складова економічних відносин та матеріального виробництва.

Транспорт – найважливіша ланка у сфері економічних відносин, одна із провідних галузей матеріального виробництва. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв’язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Транспорт є необхідною умовою виникнення і розвитку інтенсивного обміну товарами між окремими територіями, що беруть участь у цьому поділі. Розширення територіального поділу праці, його удосконалення і виникнення нових, більш ефективних форм значною мірою залежить від рівня розвитку транспорту.

До особливостей транспорту відносяться:

* + - * Схема кругообігу капіталу на транспорті відрізняється від кругообігу в промисловості і сільському господарстві;
* Відсутня ланка перетворення капіталу в товарну форму, оскільки він виступає в грошовій формі;
* Ціноутворення на транспорті, як і в інших галузях економіки, відбувається на основі закону вартості, при цьому ціна транспортної продукції приймає особливу форму тарифів;
* Кількість праці, що витрачається на перевезення вантажу, залежить не тільки від їх вартості, але і від ваги і відстані;
* На відміну від галузей промисловості транспорт зовсім не споживає сировини, зате використовує величезну кількість палива, електроенергії, заліза, синтетичного каучуку, змащувальних масел і інших матеріалів;
* Для транспорту характерні лінійні форми розміщення, а для сільського господарства – площадкові.

На транспорт припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово-виробничого персоналу. В Україні транспортна діяльність робить суттєвий внесок у створення валового внутрішнього продукту (ВВП): за даними Державної служби статистики України, його частка складає 13 %, а вартість основних засобів виробництва (за первинною оцінкою) – 35 % від загальної вартості виробничого потенціалу країни, при цьому частка зайнятих у галузі становить 5 % зайнятого населення.

1. Основні показники роботи транспорту.

Транспорт впливає на розвиток господарства і як споживач металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. На відміну від сільського господарства і промисловості він не створює в процесі виробництва новий продукт, не змінює його властивості (фізичні, хімічні) і якість. Продукція транспорту – це переміщення в просторі вантажів і людей, зміна їх місцезнаходження. Оскільки основною функцією транспорту як галузі господарства є доставка вантажів і пасажирів, то одним з головних його показників є обсяг перевезень – кількість перевезених вантажів, пасажирів за певний проміжок часу (рік, місяць, добу). Вантажі й пасажирів перевозять 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, пасажирах, то вантажо- і пасажирооборот – у тонно-кілометрах, пасажиро – кілометрах.). Сума тонно-кілометрів і пасажиро-кілометрів називається приведеною продукцією транспорту (на залізничному транспорті 1 т-км прирівнюють до 1 пассажиро-км, на автомобільному – до 6, а на повітряному – до 12 пассажиро-км.). Часто в літературі вживаються синоніми вантажообороту – тонно-кілометрова робота, а пасажирообороту – пасажиро-кілометрова робота транспорту.

Вантажо- і пасажирооборот, вимірювальні в тонно- і пасажиро-кілометрах, властиві для лінійних елементів транспортної системи (залізниць, водних шляхів тощо), певного регіону. Для пунктових елементів - транспортних пунктів, вузлів, станцій, портів – вантажо- і пасажирооборот завжди вимірюється в тоннах, пасажирах, і дорівнюють сумі відправлених і прибулих вантажів або пасажирів. Слід розрізняти вантажооборот внутрішній (залізниць, водних басейнів, транспортних вузлів, станцій, портів) і зовнішній (експорт, імпорт, міжнародний транзит).

1. Транспортна складова та транспортний коефіцієнт собівартості продукції.

Одне з важливих понять у географії транспорту – середня відстань перевезень, що вимірюється у кілометрах, а на морському транспорті – в милях і визначається відношенням вантажообороту до обсягу перевезених вантажів (пасажирообороту до обсягу перевезених пасажирів). Як і в інших галузях господарства, на транспорті використовується поняття собівартості перевезень. Оскільки показником транспортної роботи є вантажо- і пасажирооборот, то собівартість розраховується як витрати на одиницю транспортної продукції (1 т-км, 1 пас-км).

Широко використовується поняття «пропускна спроможність транспорту» – максимальна кількість транспортних одиниць (поїздів, суден, автомобілів, літаків), яку можна пропустити за даний період при певному рівні технічної оснащеності та найефективнішої організації і транспортної роботи.

До основних технічних об’єктів, що визначають пропускну спроможність транспорту, належать: шляхи, транспортні вузли, перевантажувальне устаткування тощо.

Пропускна спроможність транспорту окремих ліній і напрямів на всіх видах транспорту визначається найбільш завантаженою дільницею з найменшою пропускною спроможністю.

Пропускна спроможність тісно пов’язана з провізною – максимальною кількістю вантажу або пасажирів, яку можна перевезти на даному відрізку залізниці, автошляху, через даний вузол, станцію тощо. Так, провізна спроможність одноколійної електрифікованої залізниці становить 20 млн. т за рік, а пропускна – 22-26 пар поїздів на добу.

Не слід ототожнювати провізну спроможність і вантажонапруженість – показник, що характеризує потужність потоку вантажів на наземних і водних шляхах сполучення. Вантажонапруженість визначають відношення вантажообороту (т-км) за одиницю часу (рік, місяць, добу) до довжини шляху (км), тобто т-км/км. Так само, розраховують пасажиронапруженість – відношенням пасажирообороту(пас-км) до довжини шляху (км), тобто пас-км/км.

Специфічним терміном в географії транспорту є поняття вантажо- і пасажиропотоки. Ця кількість вантажів (пасажирів), що їх перевозять за певним маршрутом (залізницею, автомобільним, водним шляхом тощо) в певному напрямі за певний проміжок часу (рік, місяць, добу). Вантажо- і пасажиропотоки є матеріальним виразом транспортно-економічних зв’язків.

Напрям на певному відрізку шляху з більшим обсягом вантажопотоку називають вантажним, а з меншим – порожнім. Відношення кількості вантажів, які перевозять в порожньому напрямі, до кількості вантажів, які перевозять у вантажному, називається коефіцієнтом зворотності. Чим ближче цей показник до одиниці, тим рівномірніше розподіляються вантажопотоки.

Перевезення вантажів (пасажирів), як правило нерівномірно розподіляються за періодами року. Це називають сезонною нерівномірністю. Для її вимірювання існує коефіцієнт сезонної нерівномірності – відношення обсягу перевезень у місяць з максимальним показником до середнього. Коефіцієнт нерівномірності завжди перевищує одиницю.

Важливим процесом, що відбувається на транспорті є раціоналізація перевезень. Суть його полягає в скороченні витрат на транспортування. Одним з його напрямів – усунення нераціональних перевезень, якими є зустрічні перевезення, надмірно далекі, а на залізничному транспорті – такі, що здійснюються на короткі відстані (до 50 км). Зустрічним називають такі перевезення, коли однорідні вантажі перевозяться в зустрічному напрямі. Надмірно далекі перевезення виникають тоді, коли продукція, яку можна постачати з близько розташованого регіону, надходить з віддаленого. Повторними вважають перевезення, коли від станції відправляються вантажі до цього сюди завезені.

Сукупність показників, що характеризують обсяги, структуру перевезень, міжрайонні та внутрішньорайонні транспортно-економічні зв’язки економічного регіону, республіки чи країни в цілому становлять транспортний баланс. Часто в літературі під транспортним балансом розуміють співвідношення ввозу і вивозу, відправлення і прибуття. Якщо для певного регіону, вузла, пункту характерно переважання вивозу над ввозом (відправлення над прибуттям), транспортний баланс його вважається активним, а якщо навпаки – пасивним.

У географії транспорту часто користуються показником густоти (щільності) шляхів сполучення, під яким найчастіше розуміють кількість кілометрів залізниць, автомобільних шляхів тощо, що припадає на 1 тис. км² території або на 100 тис. чол. населення. Серед шляхів сполучення виділяють магістралі – головні лінії залізниць, автомобільних шляхів, від яких відгалужуються другорядні лінії. Ці поняття в географії транспорту основні.

1. Значення транспортних послуг та особливості їх надання.

Географія транспорту – це не тільки перевезення вантажів і пасажирів, але і різні операції, які не входять до складу процесу перевезення, але пов’язані з ним.

Саме тому однією з найважливіших складових виробничої інфраструктури держави, є транспортні послуги. Основним видом послуг транспорту є перевезення вантажів, які, переважно, супроводжуються іншими видами послуг (вантаження, розвантаження, експедиторство і ін.). Сучасні умови вимагають поповнення певних послуг маркетинговими, комерційними, інформаційними послугами, послугами страхування і т.д.

Діяльність, пов’язана з наданням транспортних послуг, характеризується певними особливостями:

* послуги не можуть існувати поза процесом їх надання, тобто, не можуть складуватися;
* продаж послуг – це фактично продаж самої праці, оскільки, якість послуг – це якість самого процесу праці;
* суть послуги обмежується її можливістю на ринку, оскільки послуга є конкретною споживацькою вартістю тільки в певний час, у визначеному місці;
* послугам транспорту властиві значні зміни попиту як в часі так і в просторі;
* відсутність можливостей для усунення нерівномірностей попиту на послуги, особливо в час година піків попиту;
* пропозиція транспортних послуг є менш надійною технологією порівняно з пропозиціями інших послуг (вплив метеорологічних і кліматичних умов);

Надання транспортних послуг ґрунтується на таких положеннях і правилах:

* кожна послуга унікальна для споживаючого;
* послуга не може бути відремонтована;
* не може створити запас послуг;
* неякісна послуга запам’ятовується надовго.

Попит на транспортні послуги значною мірою залежить від розвитку видів транспорту, рівня тарифів, асортименту і якості транспортних послуг.

Ефективне функціонування транспорту, транспортної інфраструктури та надання транспортних послуг є необхідною умовою стабілізації, прискорення структурних перетворень економіки, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни. Для кожного виду транспорту та транспортних послуг встановлені свої техніко-економічні (техніко-експлуалаційні) показники.

Методика їх обрахунку розглядається спеціальними курсами організації перевезень та економіки окремих видів транспорту.

Продукцією транспорту є сам процес переміщення, який здійснюється за допомогою транспортних засобів як у сфері виробництва, так і у сфері обігу. На транспорті, як і в галузях промисловості та сільського господарства, також створюється вартість. Оскільки функцією транспорту є – зміна місцеположення, переміщення вантажу і людей, то особливістю продукції транспорту є те, що ця вартість створюється і споживається одночасно в самому процесі роботи транспорту, на відміну од інших численних галузей матеріального виробництва. Отже, резерви на транспорті можуть бути лише у вигляді резервів транспортних засобів (автомобілів, локомотивів, вагонів, шляхів сполучення тощо). У промисловості можна і при невеликих резервах виробничих потужностей поступово нагромадити значні запаси тієї чи іншої продукції і за допомогою транспорту перемістити її в будь-який регіон. Можливості транспорту в створенні певних резервів досить обмежені.

Специфіка транспорту як галузі господарства полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а бере учать у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. Предметами праці на транспорті є вантаж, який перевозиться, але він не є сировиною для транспорту і транспорт не оплачує його вартості. Отже, вартість вантажу не входить до вартості транспортної продукції, тоді як вартість предметів праці (сировини) в обробній промисловості входять у вартість продукції відповідної галузі. Транспортні витрати включаються до собівартості продукції. Частка транспорту у повній вартості продукції називається транспортною складовою. Чим менший показник К, тим оптимальніше розміщено підприємство до джерел сировини, палива та інших допоміжних матеріалів.

Транспорту як галузі господарського комплексу властива особлива форма використання природно-географічного середовища. Так, у водному транспорті використовуються річки, моря та океани – природні шляхи сполучення або основа для створення штучних шляхів сполучення.

В результаті технічного прогресу витрати на перевезення сировини, палива і готової продукції перестали відігравати істотну роль у розміщенні таких галузей, як швейна, трикотажна, текстильна, приладобудівна, радіотехнічна. Водночас транспорт – один з основних факторів, що впливають на розміщення галузей гірничорудної, паливної промисловості, чорної металургії, промисловості будівельних матеріалів, мінеральних добрив, цукрової, консервної тощо. Якщо для першої групи галузей частка транспортних витрат нині не перевищує 1%, то для промисловості будівельних матеріалів і чорної металургії становить 50-60 %, для виробництва суперфосфату – 25-40 %. Отже, розвиток транспорту сприяє виробничій спеціалізації, оскільки зона споживання продукції галузей спеціалізації тим більша, чим менші транспортні витрати.

5. Транспорт і територіальний поділ праці.

Транспорт – необхідна умова виникнення і розвитку територіального поділу праці, сам процес якого можливий лише за умови тісного обміну товаром між територіями, які беруть участь у цьому поділі. Такий обмін можливий тільки завдяки транспорту. Видатний економ-географ М. М. Баранський писав «Ціна товару на місці його виробництва і ціна товару на місці його збуту повинні бути між собою в такому співвідношенні, щоб різниці між ними вистачало на покриття транспортних витрат. Позначивши через ціну товару на місці його продажу, через – ціну товару на місці його виробництва, а через – транспортні витрати, дістанемо формулу. Це та нерівність, що є необхідною передумовою для здійснення географічного поділу праці».

З розвитком транспорту знижуються господарські затрати на транспортування продукції від виробника до споживача, розширюється за інших однакових умов економічно раціональна зона споживання продукції, що дає можливість брати участь у територіальному поділі праці більш віддаленим одна від одної територіям, тобто за словами М. М. Баранського, «розвиток транспорту збільшує географічний поділ праці відразу і вглиб і вшир».

Розширення територіального поділу праці та його форм, розвиток, крім внутрішньорегіонального, також міжрегіонального і міжнародного поділу праці, значною мірою залежать від розвитку транспорту, його технічної оснащеності й економічної доцільності.

6. Економічне, соціально-політичне, культурне, оборонне та інші значення транспорту в суспільстві.

Значення транспорту для будь-якої країни, що займає велику територію, дуже велике. Він відіграє в державі важливу економічну, оборонну, соціально-політичну, культурну роль. Транспорт є важливою складовою частиною ринкової інфраструктури, бо створює умови для формування загальнодержавного й місцевих ринків.

Економічна роль транспорту проявляється, перш за все, в тому, що він є органічною ланкою будь-якого виробництва, виконує безперервну і масову поставку всіх видів сировини, палива і продукції з пунктів виробництва до споживача, а також здійснює розподіл праці, спеціалізацію й кооперацію виробництва. Без транспорту неможливо раціонально розмістити виробництво, освоїти нові території і природні багатства. Транспорт – важливий фактор економічної інтеграції країн і розвитку міжнародної торгівлі.

Соціально-політичні функції транспорту виявляються в його здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між регіонами, містами, територіями, що сприяє їх об’єднанню в єдину державу. Транспорт забезпечує вантажні, побутові і туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей, полегшує фізичну працю.

Різноманітне і важливе культурне значення транспорту, перш за все, полягає в тому, що він забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами й людьми та сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну.

Оборонна роль транспорту виділялася й підкреслювалась завжди. У всі часи він розглядався, як один із важливих факторів забезпечення обороноздатності держави. Його функціями є перекидання військ і озброєнь, забезпечення об’єктів тилу і військового виробництва. Він є також важливою частиною багатьох видів військової зброї.

**Висновок.**

Повне і високоякісне задоволення потреб країни в перевезеннях може бути досягнуте тільки в тому випадку, коли всі транспортні засоби будуть функціонувати і розвиватись у взаємозв’язку, який органічний елемент усього господарства. Швидкі темпи економічного розвитку України у сукупності з інтеграційними процесами у Європі ведуть до інтенсифікації міжнародних зв’язків та зростання обсягів торгівлі і, як наслідок, – зростання потужності пасажиро- і вантажопотоків, що сприяє розвитку транспортної галузі.

**Тема 6. Транспортна система та її структура.**

**Мета:** ознайомитися з поняттям «транспортна система», вивчити її структуру, проаналізувати переваги і недоліки окремих видів транспорту, охарактеризувати особливості транспортної інфраструктури.

**Вступ.** Транспорт є фундаментом економічного зростання та соціального розвитку країни, який забезпечує її територіальну єдність та безпеку. Тому у більшості країн світу транспорт є однією з галузей економіки, які розвиваються найбільш динамічно.

**План.**

1. Класифікація транспорту.

2. Транспортна система, особливості формування.

3. Класифікація транспортної системи.

4. Структура транспортної системи.

5. Транспортна інфраструктура регіону.

**Зміст лекції.**

1. Класифікація транспорту.

Нормальне функціонування ринків товарів та послуг, розвиток регіонів, розширення міжнародних зв’язків та торгівлі неможливі без стабільно і надійно працюючого транспорту. Транспорт дуже різноманітний. Класифікація транспорту здійснюється на основі різних ознак: типів транспортних засобів, сфер застосування, рівнів складності транспортних систем.

В географії транспорту існує такий поділ видів транспорту:

• транспорт загального користування – це транспорт, який у відповідності до діючих законоположень повинен здійснювати переміщення пасажирів і вантажів державних установ і організацій, громадських організацій, а також приватних підприємств та осіб;

• магістральний транспорт – частіше означає транспорт загального користування;

• транспорт не загального користування – це відомчий транспорт, що виконує перевезення тільки свого відомства і не зобов’язаний задовольняти потреби всіх інших клієнтів;

• промисловий транспорт – це відомчий транспорт промислових підприємств;

• універсальний транспорт – транспорт, що здатний здійснювати майже всі види перевезень: вантажні, пасажирські. Залізничний, водний, автомобільний, повітряний транспорти є універсальними;

• не універсальний транспорт – спеціалізований транспорт, що призначений для виконання якогось одного виду перевезень (вантажного чи пасажирського) або для переміщення тільки одного виду вантажу. До даного виду транспорту відносять трубопроводи й конвеєри;

• дискретний (циклічний) транспорт – це будь-який транспорт, на якому предмети перевезень переміщуються по транспортних комунікаціях одиницями чи окремими групами з допомогою незалежно рухомих транспортних одиниць;

• неперервний транспорт – транспорт, де предмети перевезення переміщуються у вигляді неперервного потоку з допомогою гнучких стрічок, канатів, ескалаторів і трубопроводів;

• транспорт особистого користування – легкові автомобілі, мотоцикли, велосипеди, яхти тощо.

Окремі види транспорту не функціонують цілком ізольовано, вони є складовими єдиної транспортної системи, а весь складний механізм її формування та розвитку – в нерозривній єдності з господарським комплексом країни. Транспортна система – це таке територіальне поєднання мережі шляхів сполучення, технічних засобів і служби перевезень, яке, об’єднуючи всі види транспорту та всі ланки транспортного процесу в їхній взаємодії, забезпечує реалізацію транспортно-економічних зв’язків з метою успішного функціонування господарського комплексу країни.

Ознаки класифікації транспорту:

1. За типом транспортних засобів:

* Залізничний;
* Морський;
* Внутрішній водний;
* Автомобільний;
* Повітряний;
* Трубопровідний.

1. За сферами застосування:

* Загального користування (зовнішній, магістральний);
* Внутрішньо-виробничий.

1. За рівнем складності транспортних систем:

* Мікросистеми;
* Особливо малі системи;
* Малі системи;
* Середні системи;
* Великі системи;
* Особливо великі системи.

2. Транспортна система, особливості формування.

Дуже часто в економіко-географічній і економічній літературі під транспортною системою країни, або регіону розуміють лише мережу шляхів сполучення. Звичайно, шляхи сполучення – одна з найголовніших складових транспортної системи, але зводити систему лише до такого розуміння не можна, адже невід’ємною складовою виступають також технічні засоби транспорту, які з розвитком науково – технічного прогресу істотно впливають на розвиток і розміщення не тільки транспорту, а й інших галузей матеріального виробництва. Тому, до складу транспортної системи входять: мережа шляхів сполучення (сухопутних, водних, повітряних, електронних), рухомий склад усіх видів транспорту, транспортні корпорації, що організують комерційну та інвестиційну діяльність у цій галузі, навантажувально-розвантажувальні господарства, транспортні комунікації та люди, які працюють на транспорті.

Транспорт як система, складається з двох підсистем: транспорт загального користування і транспорт не загального користування. Транспорт загального користування (магістральний транспорт) – галузь господарства, яка задовольняє потреби всіх галузей господарського комплексу і населення в перевезеннях вантажів і пасажирів. Поняття транспорт загального користування розповсюджується на залізничний транспорт, водний транспорт (морський і річковий), автомобільний, повітряний і транспорт трубопровідний. Транспорт не загального користування – внутрішньовиробничий транспорт, а також транспортні засоби всіх видів, які належать не транспортним підприємствам, і є, як правило, складовою частиною певних виробничих систем. Виробничий транспорт забезпечує зв’язок з транспортом суспільного користування через транспортні засоби, під’їзні і технологічні шляхи і т.д.

3. Класифікація транспортної системи.

Комплекс різних видів транспорту, який під час здійснення перевезень взаємозалежний і полягає у взаємодії формує транспортну систему яка різниться за рівнем складності. Виділяють такі рівні складності транспортних систем:

1. Мікросистеми – маятникові маршрути із зворотним пробігом, на яких використовується не більш одного транспортного засобу.
2. Особливо малі системи – кільцеві і маятникові маршрути з одним транспортним засобом, на яких у зворотному напрямі транспортується вантаж з частковою або повною завантаженістю транспортного засобу.
3. Малі системи – кільцеві і маятникові маршрути з різною кількістю транспортних засобів, які виконують роботу незалежно від інших маршрутів (тобто транспортні засоби, «прив’язані» до маршруту, системи функціонують ізольовано).
4. Середні системи – сукупність декількох малих систем, можливо з різними видами транспорту, діяльність яких підлегла загальній меті і розписана єдиним технологічним графіком (функціонує на користь одного клієнта).
5. Великі системи – загальне число маршрутів перевезень на користь різних клієнтів, які обслуговуються одним транспортним підприємством (в даному випадку конкретний транспортний засіб може бути одночасно або послідовно задіяний в перевезеннях, які здійснюються по різних графіках).
6. Особливо великі системи – загальне число маршрутів перевезень на користь різних клієнтів, які обслуговуються різними транспортними підприємствами (зокрема різними видами транспорту). У цих системах на окремих маршрутах на користь одного клієнта можуть бути задіяні транспортні засоби різних видів і власників.

4. Структура транспортної системи.

В економічній та соціальній географії будь-який комплекс, як система взаємопов’язаних компонентів, являє собою поєднання функціональної, галузевої, територіальної структури. Не є виключенням і транспортний комплекс, або транспортна система.

Транспортна система має свою галузеву (видову) структуру, яка відбиває склад і співвідношення різних видів транспорту – залізничного, автомобільного, трубопровідного, морського, річкового, та ін., тому і виділяють такі види транспорту: наземний (залізничний, автомобільний, гужовий, в’ючний), водний (морський, річковий), повітряний та трубопровідний. Усі вони тісно пов’язані й взаємно доповнюють один одного та виконують спільну функцію – забезпечення господарського комплексу у вантажних і пасажирських перевезеннях, вступаючи між собою і з багатьма сферами та галузями виробництва у взаємодію.

Галузева структура транспортної системи країни та її регіонів визначається техніко-економічними особливостями і рівнем розвитку окремих видів транспорту, які зумовлюють сферу раціонального застосування кожного з них.

Переваги і недоліки видів транспорту

*Залізничний транспорт:*

* висока провізна і пропускна спроможність;
* незалежність від клімату;
* низькі тарифи;
* висока швидкість доставки.
* обмежене число перевізників;
* матеріаломісткість і енергоємність перевезень;
* низька доступність до кінцевих точок продажу;
* недостатньо високе збереження вантажу.

*Морський транспорт:*

* можливість міжконтинентальних перевезень;
* низька собівартість;
* висока перевізна і пропускна спроможність;
* низька капіталоємність
* обмеженість перевезень;
* низька швидкість;
* залежність від погодних умов;
* жорсткі вимоги до упаковки і кріплення вантажів.

*Внутрішній водний:*

* висока провізна здатність;
* низька собівартість
* обмеженість перевезень;
* низька швидкість доставки;
* сезонність.

*Автомобільний транспорт:*

* висока доступність;
* можливість доставки вантажу «від дверей до дверей»;
* гнучкість, маневреність, динамічність;
* високе збереження вантажів
* низька продуктивність;
* залежність від дорожніх умов;
* висока собівартість на великі відстані.

*Повітряний транспорт:*

* щонайвища швидкість доставки вантажів;
* висока надійність доставки
* висока собівартість перевезень;
* щонайвищі тарифи;
* висока капіталоємність

*Трубопровідний транспорт:*

* низька собівартість при високій пропускній спроможності;
* високий ступінь збереження вантажів
* вузька номенклатура належних транспортуванню вантажів (рідини, гази, емульсії).

Так, висока пропускна і провізна спроможність залізниць, можливість перевозити масові вантажі в поєднанні з порівняно низькою собівартістю перевезень, а також висока швидкість руху залізничного транспорту забезпечують йому провідну роль у реалізації вантажних перевезень на далекі відстані, а в зв’язку із цим – і у виконанні тонно-кілометрової роботи. Велика маневреність і висока рухомість автомобільного транспорту сприяли тому, що він за обсягом перевезень у багатьох країнах, у тому числі й в Україні, посів перше місце. Найнижчі показники собівартості доставки нафти і нафтопродуктів трубопровідним транспортом зумовили високі темпи його розвитку. Характер галузевої структури транспортних систем значною мірою зумовлюється рівнем та особливостями економічного розвитку господарського комплексу регіону.

Залежно від потреб господарського комплексу країни у вантажних і пасажирських перевезеннях формується функціональна структура транспортної системи, складовими частинами якої є вантажний і пасажирський транспорт.

Основні функції вантажного транспорту полягають у забезпеченні транспортно-економічних зв’язків – зовнішніх (міжнародних для країни) і внутрішніх (у межах держави). Пасажирський транспорт задовольняє потреби країни в перевезенні людей. На відміну від вантажних, пасажирські перевезення не тільки пов’язані з функціонуванням господарських комплексів, а й зумовлені соціально-культурною діяльністю людей, особливостями їх побуту та способу життя.

За видом сполучення пасажирські перевезення поділяються на дві групи:

* ті, що здійснюються в приміському сполученні;
* перевезення на далекі відстані.

До першої групи належать перевезення, що не виходять за межі приміських зон. Основну масу приміських пасажирів становлять робітники та службовці, які проживають у приміській зоні, а працюють на підприємствах і в установах міст. Причини, що зумовлюють пасажирські перевезення на далекі відстані складніші та різноманітніші, ніж у перші групі. До них можна віднести: господарські зв’язки, зв’язки пов’язані з роботою та з навчанням, відпочинком, лікуванням, побутовими й особистими потребами.

Раціональність транспортно-економічних зв’язків визначається базами постачання і ринками збуту, що обов’язково враховується при визначенні витрат на виробництво і транспортування. Оскільки функціонування господарських комплексів регіонів (незалежно від таксономічного рівня) можливе за умови обміну між ними, транспортно-економічні зв’язки, по суті, є системотворними щодо процесу формування транспортної системи.

Цікавий і територіальний аспект транспортної системи. Однією з важливих особливостей транспорту, на відміну від інших галузей матеріального виробництва, є лінійний тип його розміщення. Водночас транспорту, як і промисловості, властиве і точкове розміщення. Тому, територіальна структура транспортної системи являє собою поєднання як лінійних елементів (шляхів сполучення всіх видів транспорту – залізниці, автомобільні шляхи, річкові судноплавні ділянки, трубопроводи та повітряні лінії), так і точкових (пунктів зосередження навантажувально-розвантажувальних робіт, рухомого складу та служби перевезення і т.д.).

Одними із первинних форм просторового зосередження транспорту є транспортні пункти і транспортні вузли. До транспортних пунктів відносять залізничні станції, річкові пристані, річкові й морські порти, автобусні станції, автоексплуатаційні підприємства, аеропорти. Транспортний вузол – це комплекс транспортних споруд у пункті, де сходяться, перетинаються або розгалужуються не менш як три лінії одного або двох видів магістрального транспорту, які у взаємодії обслуговують транзитні та місцеві перевезення вантажів і пасажирів. Основні завдання транспортних вузлів полягають в перерозподілі транзитних вантажопотоків з одних напрямків і видів транспорту на інші, у здійсненні безпосереднього обслуговування населення, промисловості, будівництва й торгівлі різними видами транспорту. Цими завданнями визначаються наступні основні функції транспортних вузлів: обслуговування пасажирів, що прибувають, відбувають, транзитних; перевезення жителів міста до місця роботи, відпочинку, лікування й назад; доставка вантажів магістральним транспортом до пунктів навантаження й вивантаження, станцій, портів, великих підприємств і баз постачання, або вивезення вантажів із цих об’єктів; забезпечення внутрішньовиробничих перевезень вантажів і виконання вантажно-розвантажувальних робіт; передача вантажів із магістральних видів транспорту на внутрішній транспорт міста й назад; передача транзитних вантажів з одного виду магістрального транспорту на інший; прийом, відправлення, обслуговування й всебічне забезпечення рухомого складу різних видів транспорту.

До складу транспортних вузлів входять як окремі об’єкти, так і цілі комплекси пристроїв різних видів транспорту:

* Залізничний вузол або розвинена залізнична станція з пов’язаною з нею мережею під’їзних колій;
* Морський, річковий порт, або цілий водний вузол, утворений одним, або декількома портами, причалами й судноплавними каналами;
* Вузол автомобільних доріг, що обслуговують місто;
* Мережа різних видів промислового транспорту;
* Мережа трубопровідного транспорту різного призначення;
* Аеропорти;
* Мережа міського транспорту (пасажирського й вантажного).

До складу транспортних вузлів також входять різні види зовнішнього магістрального транспорту й внутрішній транспорт. Зовнішній магістральний транспорт (залізничний, автомобільний, морський, річковий, повітряний і трубопровідний) здійснює зв’язок різних регіонів країни й міст між собою, а також міжнародні зв’язки.

Внутрішній транспорт транспортного вузла є складовою частиною міста й підприємств, що обслуговують.

Різні види внутрішнього транспорту окремими своїми елементами сполучаються з магістральними видами транспорту, і знаходяться з ним у постійній взаємодії.

Розрізняють інтегральні та спеціальні транспортні вузли. Інтегральні утворюються за участю та у взаємодії різних видів транспорту. Залежно від поєднання, їх поділяють на:

1) залізнично-автомобільні;

2) автомобільно-залізничні: утворені на основі сполучення двох сухопутних видів магістрального транспорту залізничного й автомобільного (там, де немає моря або річки). Ця група транспортних вузлів досить численна;

3) автомобільно-річкові;

4) залізнично-морські;

5) залізнично-автомобільно-річкові;

6) залізнично-річкові.

У кожному виді транспортних вузлів є міський і промисловий транспорт. Можливі додаткові види магістрального транспорту: повітряний і трубопровідний. До спеціальних транспортних вузлів належать залізничні й автотранспортні. Залізничні вузли являють собою пункти перетину або злиття залізничних напрямів (не менше трьох), до складу яких входять одна або кілька залізничних станцій. Автотранспортних вузлів виділяють досить мало, оскільки через велику маневреність автомобільного транспорту такими можуть виявитися більшість населених пунктів до яких сходяться три напрями доріг (подібно до залізничного). Тому, автотранспортним вузлом можна вважати лише пункт, розташований на перетині або стику не менше трьох напрямів магістральних автомобільних шляхів міжнародного і державного значення.

Техніко-економічні особливості кожного виду транспорту зумовлюють специфіку вантажних транспортних пунктів. Так, якщо для більшості залізничних станцій характерною ознакою є навантажувально-розвантажувальна робота, то для автомобільного транспорту, що доставляє «від дверей до дверей», властиве територіальне розпорошення його пунктових елементів. Крім того, залізничні станції й вузли за величиною вантажообороту належать до найбільших елементів територіальної структури транспортної системи, тоді як точкові елементи автомобільного транспорту мають невеликий обсяг вантажних робіт і кількісно значно перевищують точкові елементи інших видів транспорту.

Звичайно, транспортний пункт чи вузол функціонує в нерозривному зв’язку з тим чи іншим елементом територіальної структури виробництва.

У регіонах із спеціалізованим характером виробництва окремі види вантажів у вантажообороті становлять понад 60%. Такі транспортні пункти і вузли називаються спеціалізованими. Спеціалізація більше властива для відправлення вантажів і характерна переважно для залізничних станцій, річкових пристаней і портів. Як правило вони спеціалізуються на відправленні будівельних матеріалів, кам’яного вугілля, нафти, продукції лісової й харчової промисловості, а також сільськогосподарських вантажів (цукрові буряки, пшениця, картопля).

5. Транспортна інфраструктура регіону.

У сучасній географії транспорту виділяють транспортну інфраструктуру до якої належать – залізниці, залізничні вузли й станції, автомобільні дороги, автомагістралі, вулиці, авіалінії та аеропорти, транспортної інфраструктури. річкові шляхи й порти, морські порти, канатні дороги, монорейкові шляхи, складські та ремонтні заклади, вантажні термінали. Більшість дослідників відносять до складу транспортної інфраструктури також рухомий склад транспорту.

Головним завданням транспортної інфраструктури є забезпечення пасажирських і вантажних перевезень. При цьому інфраструктура створює умови для переміщення вантажів та пасажирів, а також впливає на функціонування окремих її елементів.

Рівень розвитку транспортної інфраструктури відіграє визначальну роль у забезпеченні перевезень пасажирів та вантажів як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученні. Чим вищий рівень розвитку транспортної інфраструктури, тим меншими є витрати підприємців на перевезення вантажів, тим швидше, безпечніше й комфортніше здійснюються перевезення.

**Висновок.**

Транспортна інфраструктура виступає основою для функціонування й розвитку господарства регіону, прискорює його соціально-економічний розвиток, здійснює вплив на кінцеве формування економічної системи регіону та країни. На розвиток транспортної інфраструктури регіону значний вплив справляють такі фактори, як транспортно-географічне положення регіону, рівень оновлення основних фондів, обсяги фінансування, ефективність проведення ремонтних робіт, нормативно-правова база в транспортній сфері, можливості включення регіону до розбудови мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК), а також соціально-економічне становище в регіоні.

**Запитання.**

В чому полягає особливість формування транспортної системи? Чи є тотожними поняття «транспортний комплекс» і «транспортна система»?

Які види транспорту Ви знаєте? Охарактеризуйте їх.

В чому полягає особливість функціональної структури?

Які елементи територіальної структури виділено у географії транспорту? Назвіть та обґрунтуйте їх виділення.

Що розуміється під терміном «транспортна інфраструктура»? Роль та значення транспортної інфраструктури регіону.

**Тема 7. Фактори і чинники формування транспортних систем**

**Мета:** вивчити фактори і чинники, що визначають формування транспортних систем різного рівня, проаналізувати вплив транспорту на екологічну ситуацію довкілля, виокремити найбільш гострі проблеми, пов’язані з діяльністю транспортних систем.

**Вступ.** Формування транспортної системи – складний процес, що відбувається під впливом об’єктивних закономірностей і залежить від великої кількості факторів – соціально-економічних, історичних, природних тощо.

**План.**

1. Соціально-економічні фактори формування транспортної системи.

2. Природні фактори формування транспортної системи.

3. Транспорт і навколишнє середовище.

**Зміст лекції.**

**1. Соціально-економічні фактори формування транспортної системи.**

Наявність соціально-економічних передумов для розвитку транспорту в загальній системі економіки дає можливість об’єднати всі види транспорту між собою і з іншими галузями господарства. Формування транспорту в системах починається на певному рівні розвитку продуктивних сил і досягнень науково-технічного прогресу, що значною мірою впливають на галузеву і територіальну структуру транспортної системи, а також на співвідношення між рівнем розвитку матеріального виробництва і транспорту. З розвитком продуктивних сил поліпшується структура транспорту, скорочуються затрати на перевезення, підвищується насиченість території шляхами сполучення.

Розвиток транспортної системи здебільшого зумовлюється рівнем розвитку і особливостями господарського комплексу. У економічно розвинутих регіонах, як правило спостерігається добре сформована транспортна система. Транспорт, будучи важливою складовою частиною господарського комплексу, є необхідною умовою функціонування як матеріального виробництва так і сфери обслуговування.

Матеріальне виробництво впливає на формування транспортної системи в трьох аспектах: галузевому, територіальному і функціональному. У галузевому аспекті воно зумовлює видову структуру транспортної системи; в територіальному – відбивається на щільності і напрямі шляхів сполучення, а також на величині транспортних пунктів і вузлів; у функціональному – на співвідношенні внутрішніх і зовнішніх транспортно-економічних зв’язків, обсязі і спрямованості вантажопотоків.

Коли регіон спеціалізується на вугільній, металургійній промисловості та важкому машинобудуванні, в структурі вантажопотоків різко переважають кам’яне вугілля, руди чорних металів, машини. Транспортна система такого району забезпечує перевезення великої кількості вантажів як міжрегіонального, так і внутрішньорегіонального характеру. Внутрішньрегіональні вантажопотоки концентруються на головних напрямах і бувають дуже потужні. Провідна роль у транспортній системі належить залізничному транспорту, до того ж насиченість і вантажонапруженість на окремих магістралях досягають значної величини, а обсяг вантажообороту залізничних станцій перевищує 1 млн. т. Спеціалізація регіону на машинобудуванні та металообробці позначається насамперед на розвитку залізничного транспорту. Якщо в регіоні немає місцевої сировинної бази для розвитку машинобудування то сюди спрямовується чорний метал, а у зворотному напрямі – готова продукція машинобудування. Навколо машинобудівних центрів формуються великі транспортні вузли. Спеціалізація регіонів на добуванні нафти та газу сприяє інтенсивному розвитку трубопровідного транспорту.

Роль сільського господарства у формуванні транспортної системи визначається насамперед рівнем розвитку і спеціалізацією сільськогосподарського виробництва. Райони з високо розвинутим сільським господарством потребують шляхів сполучення, зокрема автомобільних, і рухомого складу. Це пов’язано з тим, що на сільськогосподарський сировині, яка є здебільшого малотранспортабельною, працює переважно харчова промисловість, а тому своєчасна доставка її на переробні підприємства дуже важлива.

Значна частина сільськогосподарських продуктів (цукрові буряки, овочі і фрукти) потребує мало розвантажувально-навантажувальних операцій і високої маневреності транспорту. Цим вимогам найкраще відповідає автомобільний транспорт.

Високорозвинуте сільськогосподарське виробництво зумовлює розпорошеність внутрішньорегіональних вантажопотоків. Потужність їх невелика. Річний обсяг вантажооброту транспортних пунктів, які обслуговують сільське господарство низький. Багато з них мають сезонний характер роботи.

Важливий фактор формування транспортної системи – економіко-географічне положення району. Для транспорту регіонів що займають центральне положення в країні, характерна висока інтенсивність обсягу перевезень і вантажообороту порівняно з окраїнними регіонами. Транспортні системи прикордонних регіонів формуються з врахуванням розвитку зовнішньоторговельних зв’язків країни.

Важливу роль у формування транспортної системи економічного району відіграє населення, зокрема такий його фактор, як міграції. Оскільки всі населені пункти повинні мати транспортний зв’язок, виникає потреба в шляхах сполучення й технічних засобах транспорту, які б забезпечували певний обсяг вантажо- і пасажиропотоків. При цьому необхідність розвитку транспорту зростає із збільшенням величини населеного пункту.

**2. Природні фактори формування транспортної системи.**

Вплив природних умов на роботу транспорту з розвитком науково-технічного прогресу зменшуються і на окремих видах транспорту позначається по-різному. Завдяки сучасні техніці залізниці та автомобільні шляхи можна прокладати в будь-якій місцевості, проте будівництво їх у гірських районах значно дорожче ніж на рівнинах. На експлуатацію залізничного і автомобільного транспорту впливають кліматичні умови: там, де сильні морози, збільшуються витрати палива на обігрівання пасажирських вагонів і автобусних салонів; снігові замети, хуртовини, тумани, ожеледиця ускладнюють рух поїздів і автомобілів. Несприятливі метеорологічні умови значно впливають на характер руху транспортного засобу. Транспортна безпека найбільшою мірою залежить від наявності і характеру опадів, які визначають дальність видимості, погіршують зчепні якості шин з дорожнім покриттям.

Для всіх видів транспорту особливу небезпеку представляє туман. Сильний туман створює майже повну відсутність видимості. Швидкість руху транспортних засобів повинна бути суттєво знижена. В авіації і на водному транспорті рух може бути повністю припинений.

Однією з головних причин автотранспортних аварій є слизькі дороги. При виникненні льоду на дорозі коефіцієнт зчеплення шин з поверхнею зменшується до 0,08–0,15. Це приводить до різкого зниження безпеки руху. Висота і стан сніжного покриву на дорозі також створюють небезпеку для транспорту. Наявність снігу на проїжджій частині вже з висотою в 3–5 см викликає необхідність зниження швидкості руху автомобілів. При висоті його понад 25 см рух стає неможливим. Основним способом захисту дороги від сніжних занесень є снігоочищення. При експлуатації транспортних засобів в темний час доби, потенційна небезпека від несприятливих метеорологічних умов ще більш зростає.

Умови руху по дорогах в темний час доби істотно відрізняються від денних. Зменшується видимість на горизонтальній ділянці дороги, багато предметів залишаються поза зоною освітлення фарами і з’являються в освітленій зоні раптово. Час реакції водія збільшується в 2 рази. Порушується сприйняття предметів, вони розрізняються не за кольором, а по яскравості. Таким чином, обмеження видимості при русі в темний час доби вимагає дотримання безпечного швидкісного режиму і використання інших заходів щодо підвищення безпеки руху.

Безпосередній вплив на безпеку руху надає рельєф місцевості. Повороти транспортним засобом. Такі ділянки характеризуються підвищеною кількістю дорожньо-транспортних подій. Для зниження ступеня ризику, при проектуванні і реконструкції автомобільних доріг застосовують наступні рішення: виділення додаткових смуг для автомобілів, що поволі їдуть, на підйомах, нанесення розмітки, що регламентує напрям руху, вирівнювання і випрямлення небезпечних ділянок, встановлення відповідних дорожніх знаків. При експлуатації транспортних засобів в темний час доби, потенційна небезпека несприятливих метеорологічних умов ще більш зростає.

Особливо впливають кліматичні умови на роботу повітряного транспорту. Та з появою нових реактивних літаків, які можуть літати на великій висоті в будь-який час доби і пори року, повітряний транспорт дедалі менше залежатиме від атмосферних явищ. В авіації, складну проблему безпеки життєдіяльності представляє наземне обмерзання літаків, що негативно впливає на льотно-тактичні характеристики і здатне викликати авіаційні події. В цілях забезпечення безпеки польотів, при утворенні наземного обмерзання будь-якого вигляду, зліт літаків забороняється. Для захисту від наземного обмерзання проводять розпилювання по поверхні літака протиобледеніючими рідинами, а для видалення льоду застосовують теплові обдуваючі машини.

Перетин транспортних магістралей тваринами, який має сезонний або добовий характер міграції, представляє небезпеку не тільки для самих тварин, але і може викликати транспортні аварії і катастрофи. Особливо небезпечні зіткнення легкових автомобілів з великими тваринами. Для запобігання наїзду на тварин застосовуються густі живоплоти з колючих чагарників або сітчасті огорожі. Серйозну загрозу безпеки польотів представляють численні зіткнення птахів з літаками. За рекомендацією фахівців розроблені і застосовуються спеціальні гучномовні установки, які відтворюють крики «біди» птахів і відлякуючі сигнали. Науковими дослідженнями у області запобігання зіткненню птахів з повітряними судами займається авіаційна орнітологія

Для водного транспорту – морського й річкового – велике значення мають тривалість і умови навігації. Так, будь-яка річка може бути природною магістраллю, оскільки для судноплавства необхідні достатні (гарантійні) глибина і ширина. Крім того значні коливання рівня води в річці також несприятливо впливають на судноплавство, в такому разі будують додаткові споруди для вирівнювання стоку.

Коливання рівня моря позначається на плаванні суден у мілководних морях. Рівень води змінюється під впливом вітрів, припливів і відпливів. Мілководні притоки і канали обмежують плавання великотоннажних суден. Для морського транспорту важливе значення також має конфігурація берегової лінії, оскільки в зручних бухтах будівництво портів обходиться значно дешевше.

**3. Транспорт і навколишнє середовище.**

Однією з особливостей транспортних засобів є не тільки висока залежність їх функціонування від природних чинників, а також негативний вплив на природне середовище безпосередньо самого транспорту.

Виділяють такі напрями впливу транспортної системи на глобальну екосистему:

* парниковий ефект;
* забруднення навколишнього середовища;
* руйнування озонового шару;
* використання відходів.

Світова громадськість ще на конференції в Ріо-де-Жанейро (1992 р.) поставила завдання стабілізувати викиди вуглекислого газу і інших шкідливих газів, які призводять до парникового ефекту. За даними досліджень «Логістика і навколишнє природне середовище» Британського Інституту логістики запропоновано використовувати більше комбіновані перевезення, щоб зменшити частку автотранспорту на користь менш екологічно шкідливої залізниці та інші види транспорту, адже комбіновані перевезення дешевші (на 15-18%) в порівнянні з автомобільними. Що стосується останніх, то резервами підвищення їх екологічності є правильний вибір засобу транспортування, повне завантаження, розрахунок найкоротших маршрутів, висока професійна підготовка водіїв, використання високоякісного палива і його економія, зменшення кількості порожніх рейсів (попутне завантаження). Також на вміст вуглекислого газу впливає складське і транспортне господарство. Вихлопні гази (викиди) автомобілів містять «коктейль отрут», який складається з свинцю, окису вуглецю, окису азоту, які разом з окисом сірки викликають кислотні дощі, які можуть знищувати ліси, отруювати річки і озера, а також шкодити здоров’ю людей; незгорілий вуглеводень – подразник і канцероген; тверді частини вуглецю є канцерогенами. Каталізатори, якими зараз обов’язково оснащуються всібензиновідвигуни автомобілів в ЄС, США, Японії, не повністю очищують шкідливі викиди газів, також сприяють парниковому ефекту. Дизельні двигуни викидають значно менше забруднюючих речовин,. Оскільки «екологічно чистих» двигунів поки що немає, завдання щодо автотранспорту у сфері екології полягає в стабілізації і зменшенні дорожнього руху.

Викиди токсичних забруднюючих речовин, що надходять у приземний шар атмосфери від горіння палива в транспортних двигунах і впливають на середовище перебування людини нормуються й стандартизуються.

Руйнування озонового шару, як відомо, пов’язане з використанням речовин CFC (або фреон) при виробництві аерозольних препаратів і холодильників компресійного типу. Якщо виробництво аерозолів з CFC повністю заборонене згідно Монреальській угоді 1988 р., то заміна CFC на безпечний компонент в холодильниках (побутових і промислових) тільки починається, причому замінник - НCFC є менш шкідливим для озонового шару, але він повільніше розсіюється і підсилює парниковий ефект. Тому, ухвалено Міжнародне рішення і про його заміну на користь екологічно безпечних речовин – замінників CFC. Концентрація озону в приземному шарі не повинна перевищувати 1 мг/куб. м. На висоті 20-30 км над планетою він утворює тонкий озоновий екран, що захищає від сильного ультрафіолетового випромінювання. Вплив транспорту на озон має подвійний характер: на верхній – стратосферний рівень і нижній – приземний шар. Застосування в рефрижераторних суднах, вагонах і автомобілях хлору й холодоагентів, які містять бром, при попаданні їхніх парів в атмосферу негативно впливають на озоносферу і руйнують її, створюючи озонові отвори. Приземний озон, будучи окислювачем, впливає на найбільш ніжні незахищені місця людини (слизові поверхні ока, легені та ін.), ушкоджує ДНК, послаблює імунну систему, а також впливає на будинки, споруди і рослинний світ на клітинному рівні, лишаючи листя здатності до фотосинтезу.

Це питання є також актуальним для транспортних засобів і складів з холодильним устаткуванням (автопотяги-рефрежератори, залізничні вагони холодильники). Логістичні, торгові, промислові фірми ще не повністю зрозуміли стратегічну важливість цієї проблеми і продовжують викидати в атмосферу речовини, які знищують озон.

Використання відходів є актуальним питанням оскільки включає зовнішню упаковку; транспортні і складські відходи; утилізацію транспортних засобів. Щодо зовнішньої упаковки, то високорозвинені країни докладають значні зусилля, щоб використовувати багаторазові пакувальні матеріали, багаторазові контейнери і т. д., та укладають спеціальні угоди з постачальниками і споживачами з метою виключення зайвої упаковки і пошуку шляхів їх вторинного використання або шкідливої переробки пакувальних матеріалів з тим, щоб максимально зменшити відходи. Транспортні відходи – зношені автошини, використані акумулятори, відпрацьоване моторне масло і т. д. Утилізація зношених автопокришок є значною проблемою в світовому масштабі, особливо в розвинутих країнах. Така ж проблема стосується і акумуляторів та моторних масел та масел, для яких розроблена спеціальна технологія переробки. Утилізація «списаних» транспортних засобів в кінці їх «життєвого циклу» передбачає не тільки відправку на металобрухт, а й використання схеми «ремонт – вторинне використання – переробка».

Світовий парк транспортних засобів у сучасний період досяг 750 млн. од., з яких 97,5% становлять легкові, вантажні автомобілі й автобуси. Потужність усіх двигунів світового парку транспортних засобів дорівнює 54-109 кВт, що становить 0,053% від потоку енергії, що одержує наша планета від Сонця. Природно, такий парк споживає величезну кількість різних паливно-енергетичних ресурсів. Досвід використання нових видів палива свідчить про перспективність застосовування газу (етанол, метанол, водень), емульсійного палива з додаванням води і найбільш прийнятної в найближчій перспективі електроенергії. Але прогноз науково-технічного прогресу в питаннях енергоресурсів і транспортного двигунобудування показує, що основним видом палива для більшої частини парку транспортних засобів залишиться паливо нафтового походження, тобто світлі нафтопродукти, які, як показує практика, є найбільш шкідливими з екологічної точки зору. На думку ряду вчених, автомобіль – друга глобальна небезпека для навколишнього середовища після ядерної зброї.

Спалювання палива приводить до забруднення навколишнього середовища, і транспортний комплекс поступово збільшує свій негативний вплив на природу. Крім того, рух транспортних засобів по шляхах сполучення супроводжується підвищеним звуковим тиском, випромінюванням, вібрацією, пилоутворенням і ін. Транспортний комплекс негативно впливає також на містобудівні спорудження. Перед світовим співтовариством стоїть досить гостра проблема: як позбутися від сильного техногенного впливу транспорту на навколишнє середовище? Виключити транспорт із людської цивілізації не можна, тому залишається компромісний шлях, розрахований на законодавчо-правові обмеження шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище.

Основними заходами щодо зменшення забруднення атмосфери варто вважати введення стандартів, що законодавчо обмежують викиди в атмосферу шкідливих речовин, удосконалювання робочих процесів транспортних двигунів, застосування альтернативних вуглеводному видів палива й інше. Транспорт забруднює не тільки атмосферу, але й землю (ґрунт) бензином, маслами, вихлопами твердих і рідких компонентів, солями, які використовують для боротьби зі зледенінням доріг (на 1 км дороги на рік розкидається до 3-4 тонн солі). При будівництві транспортних споруд (доріг, мостів, тунелів) порушується гідросистема ґрунту (природна циркуляція води). Це завдає шкоди як самому ґрунту, так і пришляховим спорудам через велику руйнівну силу води. Іншою екологічною проблемою транспорту є забруднення води. Вода, використовувана для технологічних потреб на транспорті на 95% стає непридатною для побутового споживання. Водні види транспорту забруднюють водні басейни баластовими й промивними водами (на 75-80%), парами сирої нафти (3%) і бензину (2%) при їхньому перевезенні й проміжному зберіганні.

Одна тонна нафти, яка розливається, розповсюджується на площі 10-12 кв. км поверхні води. За добу на одну людину (членів команди й пасажирів) на водних просторах утворюється до 1,5 кг сухого сміття й до 2 кг харчових відходів.

Шум, вібрація, електромагнітне та радіоактивне випромінювання відносяться до фізичного забруднення. За медичними показниками рівень шуму для сну й відпочинку людей не повинен перевищувати 30 дб. вночі й 35 дб. вдень. Рівень шуму під час простої розмови досягає 60 дб. Шум більше 150 дб. спричиняє втрату слуху, при шумі більше 200 дб. може наступити смерть. Вчені стверджують, що 45% міського шуму є результатом діяльності наземного транспорту. Підземний метрополітен дає нульовий рівень шуму для міста, швидкісний трамвай – 80-90 дб., вантажний автомобільний транспорт – 85 дб., залізничний транспорт – 100-110 дб. Зменшенню шуму сприяє перенесення транспорту під землю, озеленення, створення протишумових екранів і шумозахисних земляних валів. Нагальною потребою для екологічної безпеки транспорту є розвиток системи контролю, спостереження і оцінки зміни й стану навколишнього середовища під впливом людської діяльності, а також впровадження заходів, що знижують шкідливий вплив транспорту на навколишнє середовище.

**Висновки.**

На транспорті щорічно відбувається велика кількість пригод, у яких гинуть або одержують каліцтва люди. За абсолютними показниками лідирує автомобільний транспорт. За даними Всесвітньої організації охорони здоров’я, жертвами дорожньо-транспортних пригод у світі щорічно стають 195 осіб на 1 млн. осіб. Таким чином, у сучасному світі транспортні події виступають у якості однієї із значимих причин передчасної загибелі людей. Висока аварійність у будь-якій країні свідчить про низьку культуру роботи та не ефективність функціонування всієї транспортної системи та дорожнього комплексу.

**Література.**

Нікольський І. В. Географія транспорту : підручник / І. В. Нікольський, видавництво Московського університету, 1978. – 286 с.

Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – Київ : [б. в.], 2003. – 494 с.

Пістун М. Д. Основи суспільної географії : навч. посіб. / М. Д. Пістун. – К.: Вища школа, 1996. – 231 с.

Прейгер Д. К.Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова. – НІСД, 2012. – 112 с.

Основи економіки транспорту : підручник / В. І. Щелкунов, Ю. Ф. Кулаєв, Л. Г. Зайончик, В. М. Загорулько. – Київ : Кондор, 2011. – 392 с.

Пащенко Ю. Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції : монографія / Ю. Є. Пащенко, О. І. Никифорук. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с

Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні. В 2 т. Т. 2 : Збірник актів у сфері транспорту / за ред. В. Г. Дідика. – Київ : ТОВ "Ніка-Прінт", 2006. – 952 с.

Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні: порівняльно-правове дослідження / В. А. Андреєва [та ін.]. – Київ : Центр учб. літ., 2007. – 244 с.

**Запитання.**

Чи впливають соціально-економічні фактори на діяльність транспорту?

Які природні фактори найбільше впливають на розвиток транспортної мережі?

Який вплив мають метеорологічні умови на роботу транспорту?

Який вплив здійснює транспорт на екологію та навколишнє середовище? Поясніть проблеми та шляхи їх вирішення.

Які міжнародні законодавчо-нормативні документи запобігання та регулювання шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище Ви знаєте?

**Тема 8. Транспортна мережа та шляхи сполучення**

**Мета:** проаналізувати транспортну мережу та її структуру, вивчити фактори формування транспортної мережі, з’ясувати різні підходи до класифікації шляхів сполучення, навчитися визначати конфігурацію та показники забезпеченості транспортною мережею, визначити особливості та фактори формування транспортної мережі України;

**Вступ.** Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремої її території. Густота мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, густота шляхів сполучення як загалом, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарства, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густотою населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

  Україна має надзвичайно сприятливі передумови для формування і розміщення транспортної мережі. Зокрема, галузева структура народного господарства та його територіальна організація, рівнинний рельєф, вигідне економіко-географічне положення визначили розвиток і розміщення залізничного, автомобільного, трубопровідного транспорту. До транспортної мережі шляхів відносяться залізничні лінії, автомобільні дороги, внутрішні водні шляхи, повітряні лінії, трубопроводи.

**План.**

1. Транспортна мережа – головна складова транспортної системи.

2. Особливості та фактори формування транспортної мережі.

3. Класифікація шляхів сполучення.

4. Конфігурація транспортної мережі.

5. Показники забезпеченості транспортною мережею.

**1. Транспортна мережа – головна складова транспортної системи.**

Соціально-економічний розвиток країни, її інтеграція у світове співтовариство значною мірою залежить від розвитку транспортної мережі.

Наявність розгалуженої мережі транспортних шляхів та їх технічний стан є важливим показником цивілізованості суспільства, оскільки суттєво впливають на:

* темпи розвитку економіки;
* рівень витрат з перевезення вантажів та пасажирів;
* швидкість перевезень;
* якість і ціну перевезеної продукції;
* мобільність, зайнятість і рівень доходів населення;
* транспортну доступність населених пунктів та соціальних об’єктів;
* максимальну реалізацію транзитного потенціалу країни;
* екологічний стан навколишнього середовища;
* безпеку та стабільність транспортної системи.

Створення для виробників промислової та сільськогосподарської продукції оптимального механізму доставки вантажів є важливою умовою ефективного функціонування економіки. Сучасні, розвинені, ефективні транспортні шляхи сполучення, які забезпечують високу пропускну спроможність та мають добру технічну оснащеність, здатні прискорити рух потоків пасажирів і вантажів та знизити транспортні витрати в економіці.

Вигідне географічне становище України, територією якої проходять шляхи, що зв’язують країни Європи та Азії, в умовах посилення міжнародного суперництва та транзитні вантажопотоки посилює економічну привабливість розвитку мережі сучасних шляхів сполучення.

Стан транспортних комунікацій – одна з найбільш принципових умов інвестиційного процесу. Там де не вистачає доріг, економіка, як правило, розвивається слабко, і навпаки, розвинута мережа доріг задовільної якості сприяє притоку інвестицій в економіку країни.

Відомо, що перевезення вантажів та пасажирів у містах та населених пунктах виконується транспортною мережею по шляхах сполучення.

Шляхи сполучення є простором, в якому або по якому здійснюється рух транспортного засобу.

**2. Особливості та фактори формування транспортної мережі.**

Розрізняють фактори, які власне формують транспортну мережу та фактори впливу на її склад. Формування транспортної мережі, як правило обумовлюється соціально – економічними факторами. Природні умови безпосередньо не впливають на створення транспортної мережі, а можуть лише впливати на експлуатаційний режим вибраного шляху та напряму транспортування вантажів і пасажирів, на можливість використання природних доріг і на спорудження нових доріг.

Формування транспортної мережі, її видова структура, щільність шляхів сполучення як загалом, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються – розвитком та розміщенням господарського комплексу регіону; його галузевою структурою та виробничою спеціалізацією; територіальною організацією, яка проявляється через напрям та потужність основних внутрішньо-регіональних і міжрегіональних транспортно-економічних зв’язків; густотою населених пунктів; розміщенням курортів та потужних туристичних центрів; особливостями історичного розвитку, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів. Крім того, на розвиток транспортної мережі впливають фактори оборонного та геополітичного значення.

У кожного виду транспорту та транспортної мережі виділяють важливі лінії (шляхи сполучення,дороги), по яких відбуваються основні транспортні зв’язки країни, регіону. Такі шляхи сполучення складають основу транспортної мережі, виконують переважну більшість транспортної роботи, а тому мають найкращу технічну оснащеність.

Формування та розвиток транспортної мережі залежить від економіко – географічних особливостей території, внутрішніх та зовнішніх транспортних зв’язків. В процесі розвитку транспортна мережа диференціюється за технічним станом доріг і їх здатності перевозити масові вантажі.

Умовно розрізняють три стадії формування мережі сухопутних доріг будь-якого вузла:

1-ша: мережа однакових доріг, в основному променеподібно ведучих до одного центру, який виділяється за своїм адміністративним або економічним значенням (промисловим, торгівельним і т.д.);

2-га: мережа різних доріг, які є головними та покращеними, переважно радіального напряму від яких відходять під’їздні дороги переважно нижчого класу. Як наслідок розрізняють транспортні зв’язки між головними (великими) центрами, які потребують якісніших доріг більшої пропускної здатності та другорядні зв’язки дрібніших центрів між собою та потужними центрами;

3-я: складна транспортна мережа з шляхами від нижчих до вищих класів.

**3. Класифікація шляхів сполучення.**

Класифікацiя шляхів сполучення:

* За видами – природнi (моря, рiки, повiтряний транспорт, пiшоходнi тропи), штучнi (автомобiльнi i залiзничнi дороги, тунелi, монорельсовi i канатнi дороги), штучно-вдосконаленi шляхи (укрiплення берегiв, поглиблення дна, видалення порогiв);
* за призначенням – шляхи загального користування, приватні шляхи (автомобільні і залізничні шляхи на території підприємств), шляхи сполучення суспільного користування, які належать приватним особам;
* за характером транспортних засобів – загального користування, відомчі, особисті, під'їзні, технологічні, патрульні, автомобільні дороги, промислового транспорту, залізничні дороги, річкові, морські, повітряні і трубопровідні шляхи.

Згідно класифікації шляхи сполучення поділяються: за видами – на природні, штучні, штучно-вдосконалені; за призначенням – на шляхи загального користування, приватні шляхи та шляхи сполучення суспільного користування; за характером транспортних засобів – на автомобільні дороги, залізничні дороги, річкові, морські та повітряні шляхи, трубопроводи. Сукупність шляхів сполучення всіх видів транспорту, що пов’язують населені пункти країни або окремого регіону (міста), називають транспортною мережею, яка характеризує рівень транспортного обслуговування окремої території та потужність транспорту. Транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремої її території. Щільність мережі, її конфігурація, пропускна і провізна спроможність окремих напрямів визначають значною мірою обсяг транспортної роботи.

**4. Конфігурація транспортної мережі.**

За конфігурацією розрізняють кілька основних типів транспортної мережі:

* радіальна, в якій основні магістралі розходяться променеподібно від одного або кількох головних вузлів;
* мережі з переважанням більш-менш паралельних магістралей, широтних, меридіальних, або тих і тих – ортогональна;
* деревоподібної конфігурації, що нагадує рисунок річкової мережі.

Серед шляхів сполучення виділяють магістралі – головні лінії залізниць, автомобільних шляхів, від яких відгалужуються другорядні лінії.

За видами сполучень та характером обслуговування розрізняють міжнародні та внутрішньодержавні сполучення. Внутрішньодержавні бувають міжрегіональні, внутрішньорегіональні, місцеві, міжміські та внутрішньоміські. Від довжини мережі шляхів сполучення, їх пропускної й провізної спроможності, конфігурації розміщення транспортних ліній залежать показники транспортної забезпеченості і доступності, які відображають рівень транспортного обслуговування господарюючих об’єктів.

**5. Показники забезпеченості транспортною мережею.**

Щільність мережі – вимірюється відношенням довжини експлуатаційної мережі до площі території регіону. При рівній площі регіонів потреба в транспорті буде більше в того регіону, чисельність населення якого більше.

За основну транспортну мережу прийнята мережа залізниць.

Існують наступні значення коефіцієнтів приведення транспортних ліній до 1 км залізниць із урахуванням порівнянних рівнів їх пропускної й провізної спроможності:

* удосконалені автомагістралі;
* автодороги зі звичайним твердим покриттям;
* річкові шляхи;
* магістральний газопровід;
* нафтопровід середнього діаметру.

Транспортна доступність – визначається як середньозважена величина витрат часу на переміщення вантажів і пасажирів у регіоні залежно від конфігурації розміщення й густоти транспортної мережі за вантажними перевезеннями і за пасажирськими перевезеннями. Цей показник характеризує надійність транспортного обслуговування споживачів транспортних послуг. Рівень транспортної доступності свідчить про рівень цивілізації й розвитку інфраструктури в державі.

Щільність транспортної мережі є величиною нерівномірною. Вона визначається за видами транспорту (щільність мережі автомобільних доріг, щільність мережі залізничних ліній і т. д.).

Важливим показником роботи усіх видів транспорту є швидкість доставки вантажу (при виконанні перевезень пасажирів – швидкість сполучення). В залежності від відстані перевезень та швидкості руху змінюються і строки доставки вантажів, витрати часу на переміщення пасажирів.

Швидкість доставки або швидкість сполучення – це середня швидкість руху вантажів або пасажирів від місця відправлення до місця призначення, яка враховує усі проміжні стоянки та зупинки. Технічна швидкість – це середня швидкість рухомого складу протягом його руху.

Середньодобовий пробіг з вантажем (пасажирами) - це кількість кілометрів, що припадають на кожну добу корисної роботи одиниці рухомого складу.

Ступінь використання вантажопідйомності (пасажиромісткості) показує інтенсивність використання транспортних засобів при виконанні перевезень.

Час оберту рухомого складу, тобто кількість годин або діб, необхідних для завершення циклу транспортного процесу, характеризує ступінь ефективності організації та використання транспортних засобів.

Для транспортної мережі України характерною є висока ступінь використання шляхів сполучення, яка оцінюється вантажонапруженістю (або пасажиронапруженістю) – це транспортна робота (в тис. км, або в пас. км), що припадає на 1 км мережі доріг.

Середня відстань доставки вантажу є також одним із важливих показників роботи видів транспорту на транспортній мережі.

**Висновки.**

Основний критерій визначення забезпеченості території транспортом – відповідність напряму транспортно-економічних зв’язків і їх потужності конфігурації транспортної мережі з врахуванням її пропускної здатності. Регіони, у яких транспортно-економічні зв’язки не відповідають існуючому напряму шляхів сполучення або недостатньо їх пропускної здатності для забезпечення вантажних потоків, рахуються незабезпеченими або недостатньо забезпеченими шляхами сполучення.

**Література.**

Єдина транспортна система : навч. посіб. / за ред. Ю. В. Соболев. – Xарків : ООО «Олант», 2002. – 288 с.

Зеркалов Д. В. Транспортна система України / Д. В. Зеркалов. – Київ : Основа, 2006. – 704 с.

Кудрицька Н. В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія / Н. В. Кудрицька. – Київ : НТУ, 2010. – 338 с.

Кушнірчук В. Г. Перевезення вантажів залізничним транспортом : довідник / В. Г. Кушнірчук, В. І. Петров, Д. В. Зеркалов. – Київ : Основа, 2001. – 512 с.

Міщенко М. І. Загальний курс транспорту : навч. посіб. / М. І. Міщенко [та ін.]; Автомоб.-дор. ін-т ДВНЗ "Донец. нац. техн. ун-т". – Донецьк : Норд-прес, 2010. – 323 с.

Нікольський І. В. Географія транспорту : підручник / І. В. Нікольський, видавництво Московського університету, 1978. – 286 с.

Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів / А. М. Новікова. – Київ : [б. в.], 2003. – 494 с.

Пістун М. Д. Основи суспільної географії : навч. посіб. / М. Д. Пістун. – К.: Вища школа, 1996. – 231 с.

Прейгер Д. К.Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період : аналіт. доп. / Д. К. Прейгер, О. В. Собкевич, О. Ю. Ємельянова. – НІСД, 2012. – 112 с.

Основи економіки транспорту : підручник / В. І. Щелкунов, Ю. Ф. Кулаєв, Л. Г. Зайончик, В. М. Загорулько. – Київ : Кондор, 2011. – 392 с.

Пащенко Ю. Є. Транспортно-дорожній комплекс України в процесах міжнародної інтеграції : монографія / Ю. Є. Пащенко, О. І. Никифорук. – Ніжин : Аспект-Поліграф, 2008. – 192 с

Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні. В 2 т. Т. 2 : Збірник актів у сфері транспорту / за ред. В. Г. Дідика. – Київ : ТОВ "Ніка-Прінт", 2006. – 952 с.

Правове регулювання транспортних коридорів в Європейському Союзі та в Україні: порівняльно-правове дослідження / В. А. Андреєва [та ін.]. – Київ : Центр учб. літ., 2007. – 244 с.

Сазонець І. Л. Розміщення продуктивних сил : навч. посіб. для студентів ВНЗ / І. Л. Сазонець, В. В. Джинджоян, О. О. Чубар. – Київ : Центр навч. літ., 2006. – 318 с.

Самойленко В. М. Географічні інформаційні системи та технології : підручник / В. М. Самойленко. – Київ : Ніка-центр, 2010. – 448 с.

Соловйова О. О. Загальний курс транспорту : конспект лекцій / О. О. Соловйова, Л. А. Ященко. – Київ : НАУ, 2007. – 89 с.

**Запитання.**

Що включає транспортна мережа сполучення?

Яка класифікація шляхів сполучення Вам відома? Дайте коротку характеристику.

Які типи конфігурації транспортної мережі розрізняють у географії транспорту? Опишіть їх будову.

Як поділяється транспортна мережа за видами сполучення та характером обслуговування?

Які показники забезпеченості регіону транспортною мережею Ви знаєте?