

---

першочергову мету економії коштів, а не формування якісного освітнього середовища. Конструктивними кроками визначимо: підписання угоди про співпрацю між селищною радою та радою старшокласників, оголошення відбору кандидатів до молодіжної ради при голові громади, ідея створення молодіжного простору. Наразі, функцію неформальної молодіжної освіти частково часом виконує бібліотечний коворкінг-центр у селищі. Але загалом усі ці дії мають більш декларативну функцію, бо змістовна молодіжна політика, що покликана інтегрувати молодь у громадянське суспільство локальної спільноти – відсутня. Більше того, місцеве самоврядування у цьому незацікавлене, адже його представники мислять патерналістськими категоріями щодо взаємодії з молоддю, а не як з рівноправним суб'єктом.

Отже, молодіжна політика на рівні територіальних громад потребує докорінної трансформації у підходах співпраці з поколінням та формування відповідної інфраструктури. Також важливо долати негативні наслідки, які продукують центр-периферійні відносини і забезпечити рівний доступ до отримання освітніх послуг та можливості реалізовувати реальні громадоцентричні молодіжні проєкти із широким залученням сільської молоді, а не тільки селища. Це є важливою умовою збалансованого просторового розвитку Куликівщини.

### Література:

1. Закон України «Про основні засади молодіжної політики» (Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2021, № 28, ст. 233) URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1414-20#Text>
2. Модель реалізації молодіжної політики в умовах децентралізації URL: <https://decentralization.gov.ua/youth/molod-v-oth>
3. Стратегія розвитку Куликівської селищної територіальної громади до 2027 року URL: <https://kulykivska-gromada.gov.ua/strategichnij-plan-rozvitku-kulikovskoi-otg-do-2020-roku-12-09-03-0503-2019/>

**Юрій БОРСУК**

*Львівський національний університет імені Івана Франка*

## **СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ЧИННИКИ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В КОНТЕКСТІ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ ПІД ЧАС ВОЄННОГО СТАНУ В УКРАЇНІ**

Туризм – одна з головних ланок у сфері послуг. Забезпечення туристичних потреб реалізовується у міру розвитку транспортної інфраструктури.

Як правило, майже всі головні туристичні центри країни характеризуються високою транспортною доступністю за рахунок поєднання різновидового транспорту в одному місці. Це добре видно під час аналізу транспортної інфраструктури в обласних центрах України. До прикладу, Тернопіль може запропонувати туристам автомобільний, залізничний, авіаційний і навіть річковий види транспорту.

Однак після оголошення воєнного стану в Україні окремі види громадського транспорту зупинили свою роботу. Це стосується авіаційного й морського засобів туристичних перевезень. Під час повномасштабної війни Російської Федерації проти України доцільно говорити лише про наземні види сполучення. У такому разі можна сказати, що обласні центри є рівноцінні в доступності, оскільки для туристичної галузі функціонують автомобільна й залізнична мережі [1, с. 110].

Враховуючи більш північне й південно-східне поширення бойових дій, у межах безпечних регіонів України діють автомобільні й залізничні перевезення. Під час аналізу транспортної інфраструктури в контексті розвитку туризму воєнної країни пропонуємо взяти до уваги області, що не межують із Білоруссю, Російською Федерацією, невизнаною Придністровською Республікою у Молдові. Таким чином, досліджено транспортну доступність і мобільність у Вінницькій, Дніпропетровській, Закарпатській, Івано-

Франківській, Кіровоградській, Львівській, Полтавській, Тернопільській, Хмельницькій, Черкаській, Чернівецькій областях.

В кожній області існують альтернативні маршрути автобусів та поїздів від центрального до периферійних поселень. У цьому випадку будемо розглядати туристичні напрями від обласного міста до наступного за людністю центру територіальної громади (у Львівській області це буде лінія Львів – Дрогобич).

Протягом доби більше 50 автобусних рейсів між найбільшим містом і другим за населенням центром області виконуються у Івано-Франківській і Закарпатській областях. Це зумовлено туристичною привабливістю міст Коломия і Мукачево в умовах війни. Потрібно зазначити, що кількість рейсів залізничного транспорту на ділянці Івано-Франківськ – Коломия є меншою у 6,8 рази від автобусного. Проте найбільше відхилення за кількістю рейсів спостерігається у Черкаській області: в напрямі Черкаси – Умань курсує у 16 разів менше поїздів, ніж автобусів. Взагалі немає залізничного сполучення за маршрутом Чернівці – Сторожинець, але залізнична лінія поєднує ці точки між собою.

Таблиця 1

**Аналіз наземного транспорту в туристично безпечних областях України**

| Область           | Заданий напрям                       | Автобусний        |                    | Залізничний       |                    |
|-------------------|--------------------------------------|-------------------|--------------------|-------------------|--------------------|
|                   |                                      | К-сть рейсів, од. | Мін. час руху, хв. | К-сть рейсів, од. | Мін. час руху, хв. |
| Вінницька         | Вінниця – Жмеринка                   | 35                | 45                 | 12                | 44                 |
| Дніпропетровська  | Дніпро – Кривий Ріг                  | 40                | 130                | 3                 | 243                |
| Закарпатська      | Ужгород – Мукачево                   | 52                | 35                 | 12                | 77                 |
| Івано-Франківська | Івано-Франківськ – Коломия           | 62                | 65                 | 9                 | 47                 |
| Кіровоградська    | Кропивницький – Олександрія          | 20                | 60                 | 4                 | 120                |
| Львівська         | Львів – Дрогобич                     | 29                | 52                 | 5                 | 127                |
| Полтавська        | Полтава – Кременчук                  | 14                | 85                 | 4                 | 103                |
| Тернопільська     | Тернопіль – Чортків                  | 38                | 95                 | 2                 | 134                |
| Хмельницька       | Хмельницький – Кам'янець-Подільський | 37                | 90                 | 3                 | 142                |
| Черкаська         | Черкаси – Умань                      | 16                | 190                | 1                 | 402                |
| Чернівецька       | Чернівці – Сторожинець               | 14                | 30                 | 0                 | -                  |

Максимальні відхилення у часі між автобусним і залізничним транспортом характерні для напрямку Львів – Дрогобич (у 2,4 рази більше часу поїздом, ніж автобусом). Удвічі швидше від поїзда курсують автобуси в Закарпатській області з Ужгорода в Мукачево, а також у Черкаській області від обласного центру до Умані. Конкурентом за часом поїздки виступає залізничний транспорт у досліджених потоках Вінницької й Івано-Франківської областей. Це вдається досягти постійним оновленням залізничного полотна (швидкісна лінія Київ – Вінниця – Одеса) та використанням нового рухомого складу (регіональні експреси Львів – Коломия, Львів – Чернівці).

Отже, в межах Івано-Франківської області найбільш регулярним виступає автобусний транспорт, а найбільш швидким – залізничний. Подібна ситуація формується у Вінницькій області. У Львівській, Закарпатській, Черкаській, Кіровоградській областях лідером за кількістю рейсів і часом руху є автобусний транспорт. Мережа залізниць побудована з високою кривизною, тому досягти конкуренції з автотранспортом можна шляхом курсування прискорених поїздів до туристичних міст (Трускавець, Мукачево, Умань, Олександрія) із якомога малою кількістю графікових зупинок [3, с. 52–53]. У Дніпропетровській та Полтавській, Тернопільській і Хмельницькій областях зафіксовано близькі за значенням показники, характерні відповідно для Придніпровського та Подільського регіонів.

### Література:

1. Борсук Ю. Суспільно-географічні проблеми транспортного сполучення західноукраїнського прикордоння з країнами-сусідами Європейського Союзу в контексті розвитку міжнародного туризму / Ю. В. Борсук // *Débats scientifiques et orientations prospectives du développement scientifique: collection de papiers scientifiques «ΛΟΓΟΣ» avec des matériaux de la II conférence scientifique et pratique internationale (Vol. 2), Paris, 1er octobre 2021.* – Paris-Vinnytsia: La Fedeltà & Plateforme scientifique européenne, 2021. – С. 109–115.
2. Кузик С., Борсук Ю. Значення транспорту Львова у розвитку міжнародного туризму / С. П. Кузик, Ю. В. Борсук // *Туризм, географія, краєзнавство: актуальні проблеми теорії і практики: матер. міжнар. наук.-практ. конф. (м. Тернопіль, 16–17 травня 2019 р.).* – Тернопіль: ТНПУ, 2019. – С. 310–313.
3. Кузик С., Борсук Ю. Формування приміських залізничних перевезень у Західному регіоні України / С. П. Кузик, Ю. В. Борсук // *Науковий економічний журнал «Інтелект ХХІ».* – Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2020. – №5. – С. 51–55.
4. Смирнов І. Логістика туризму: навч. посіб. – К.: Знання, 2009. – 444 с.

**Ірина КРАВЦОВА, Олексій СИТНИК**

*Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини*

### **АНТРОПОГЕННІ ТРАНСФОРМАЦІЇ ЛАНДШАФТНО-ТЕХНІЧНИХ СИСТЕМ В УМОВАХ СХІДНОГО ПОДІЛЛЯ**

Сучасний ступінь трансформації ландшафтної оболонки Землі є прямим свідченням функціонування та активного розвитку антропосфери. Господарська діяльність людини торкнулася різних компонентів природи, і, як наслідок, сьогодні маємо сформовані антропогенні ландшафтні комплекси різного ступеня складності. Фахівці в галузі антропогенного ландшафтознавства [1] наголошують на тому, що в межах території України відбулися кардинальні зміни природних умов. Сьогодні варто вести мову про функціонування та розвиток не лісостепової зони України, а лісопольової, не степової зони, а польової тощо. Такий ступінь антропогенної трансформації природних умов і ресурсів України є закономірним, зважаючи на історію господарського освоєння, особливості соціально-економічного та політичного розвитку нашої держави.

На території Східного Поділля знаходиться найбільше родовище графіту в Європі [3, 4]. З погляду антропогенного ландшафтознавства цей об'єкт є складною ландшафтно-технічною системою, що визначає особливості сучасної ландшафтної структури Гайворонського регіону Кіровоградської області. Розробка Заваллівського родовища графіту сприяла значній антропогенній трансформації ландшафтної структури території дослідження. За генезою – це техногенний ландшафт, формування якого змінило не лише ландшафтні елементи горизонтальної структури Гайворонського регіону, але і географічні компоненти. У результаті виконаних досліджень було встановлено, що формування, функціонування та розвиток Заваллівського родовища графіту зумовило такі антропогенні трансформації.

Виймання та нагромадження величезних об'ємів гірської породи: наприклад, Південно-Східний кар'єр має розміри: довжина до 1,2 км; ширина – до 800 м; глибина – 170 м; дно кар'єру знаходиться на абсолютній висоті – -41 м; відвал пустої породи займає площу понад 1,6 км<sup>2</sup>, об'єм накопиченої речовини становить 30 млн м<sup>3</sup>; відносна висота відвалу – 75 м; хвостосховище знаходиться на схід від Південно-Східного кар'єру, займає територію площею понад 2,0 км<sup>2</sup>, абсолютна висота фізичної поверхні 145–160 м.

Формування антропогенних форм рельєфу (власне діючий Південно-Східний кар'єр, Хутір Андріївка, відвал пустої породи, хвостосховище, антропогенні «такири»), розвиток зсувних процесів і зміна мікрокліматичних особливостей території дослідження.

Формування водних антропогенних ландшафтів (затоплений кар'єр Хутір Андріївка, ставок-накопичувач Південно-Східного кар'єру, гідровідвали, хвостосховища (загальний