**УДК 94 (09) (477)**

**Шауренко А.В.**

**ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ СІЛЬСЬКИХ ТЕРИТОРІЙ УКРАЇНИ ЯК СКЛАДОВА ПОВСЯКДЕННЯ СЕЛЯНИНА**

Проаналізовано матеріал щодо транспортного забезпечення українського села за перше десятиліття незалежності України. Розглянуто стан та протяжність доріг, кількість пасажирських перевезень залізничним шляхом та відстань населених пунктів до доріг з твердим покриттям. Висвітлено основні позитивні та негативні зрушення в транспортнійсистемі у 90-х рр. ХХ ст.

**Ключові слова:** село, населення,інфраструктура, транспорт,залізниця, дорога, зупинки, маршрут.

**Шауренко А.В.**

**ТРАНСПОРТНОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ СЕЛЬСКИХ ТЕРРИТОРИЙ УКРАИНЫ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ПОВСЕДНЕВНОСТИ КРЕСТЬЯНИНА**

Проанализирован материал в отношении транспортного обеспечения украинского села за первое десятилетие независимости Украины. Рассмотрены состояние и протяженность дорог, количество пассажирских перевозок железнодорожным путем и расстояние населенных пунктов до дорог с твердым покрытием. Освещены основные позитивные и негативные сдвиги в транспортной системе в 90-х гг. ХХ ст.

**Ключевые слова:** село, население, инфраструктура, транспорт,железная дорога, дорога, остановки, маршрут.

**ShaurenkoA.V.**

**TRANSPORT SUPPORT OF RURAL AREAS OF UKRAINE AS A PART OF THE EVERYDAY LIFE OF A PEASANT**

The author has analyzed the material about the transport support in Ukrainian village during the first decade of theindependence of Ukraine the author has worked out a carriage of passengers by rail way and length of roads, the number of passenger transport by rail and the distance of the settlements to the paved roads. The main positive and negative changes in the transport system in the 90s of the twentieth century have been highlighted.

**Key words:** village, population, infrastructure, transport,railway, road, stop, route.

**Постановка проблеми.** Складності нашого сьогодення такі, що з людських помислів не сходять економічні питання. Здається, не має кінця розмовам про те, як вийти зі скрутного становища і хто у цьому винен. Та проблеми не зменшуються, а збільшуються, а серед них чи не основне питання займає стан доріг і транспортне забезпечення сільських населених пунктів. І витоки цих проблем слід шукати ще у першому десятилітті незалежної України.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Розвиток галузей соціально-побутового призначення у сільській місцевості, зокрема транспорт та автомобільні дороги, знайшли висвітлення у наукових розробках Л.В. Ковпака [], М.К. Орлатого [], авторського колективу І.М. Дума, О.С. Ігнатенко, О.В. Крищенко, І.В. Прокопа М.К. Орлатий та А.М. Ткаченко [] тощо. У дослідженні культури сільських регіонів вагоме місце посідають статистичні дані Державного комітету статистики України [], а також обласних відділів статистики []. Окрема увага належить законодавчій базі, що віддзеркалює особливості транспортної системи України [].

**Формулювання цілей статті.** Стан транспортного сполучення та шляхи відіграють значну роль у поліпшенні соціально-культурного та побутового обслуговування сільських жителів, тому метою роботи є аналіз і обґрунтування рівня транспортної системи і шляхів сполучення в сільській місцевості України.

**Виклад основного матеріалу дослідження**. **Соціальна інфраструктура** – комплекс об’єктів, які забезпечують умови функціонування суспільного виробництва і життєдіяльності населення, формування фізично та інтелектуально розвиненого, суспільно активного індивіда.

Транспорт –галузь соціальної інфраструктури, яка задовольняє потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях [].

Транспорт відіграє значну роль у поліпшенні соціально-культурного обслуговування міського і сільського населення. До цієї галузі належать трамвай, тролейбус, автобус, легковий транспорт.

Проблеми розвитку пасажирського транспорту на селі зумовлені тим, що рівень транспортного обслуговування населення значно відставало від його запитів, рухомий склад пасажирського транспорту фізично і морально застарів, уповільнився процес його оновлення, розподіл обсягів перевезень за видами транспорту не раціональний, стан дорожньо-транспортних магістралей не відповідав тодішнім вимогам і потребам.

Соціальні умови життя сільського населення значною мірою залежать від рівня розвитку та облаштування автомобільних доріг у сільській місцевості.

В умовах кризи нове будівництво доріг на селі практично припинилось, а діючі не ремонтуються і виходять з ладу.

Неоднозначність в оцінках забезпеченості сіл надійним транспортним сполученням повною мірою пов’язана з поділом автомобільних шляхів на шляхи загального користування і внутрішньогосподарські та, відповідно, суттєвою різницею в організації їх будівництва і експлуатації. Організаційні та правові основи фінансування будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних шляхів загального користування визначались законом «Про джерела фінансування шляхового господарства в Україні», а внутрішньогосподарських – фактично не регулювались.

Шляхи загального користування знаходились під опікою Українського державного концерну з будівництва, ремонту та утримання автомобільних шляхів. Як видно з назви концерну, його підрозділи займалися не тільки будівництвом, а також експлуатацією всіх шляхів загального користування, несучи відповідальність за розвиток і технічний стан їх мереж. Необхідні для цього кошти акумулювались на районному, обласному і державному рівнях та використовувались для фінансування розвитку автомобільних шляхів відповідно до місцевого, обласного та державного значення.

Для шляхів державного значення джерелами фінансування були асигнації із державного бюджету і два обов’язкових неоподаткованих платежів: відрахування від доходів з експлуатації автомобільного транспорту та збір за проїзд автомобільними шляхами транспортних засобів інших держав. Бюджетним джерелом фінансування обласних і місцевих шляхів були асигнування з місцевих бюджетів, а позабюджетним – обов’язкові відрахування коштів підприємствами і господарськими організаціями на шляхові роботи та збір від продажу паливно-мастильних матеріалів. У формуванні цих позабюджетних джерел беруть участь суб’єкти господарювання у сільській місцевості, включаючи сільськогосподарські підприємства, фермерські господарства тощо.

До внутрішньогосподарських відносять шляхи, що з’єднують центральні садиби господарств з виробничими об’єктами – бригадами, фермами, токами, садибами, тракторними станами тощо, а також полями сівозмін. Оскільки багато цих об’єктів розташовані в поселеннях, що не є центральними садибами господарств, шляхи до згаданих поселень також вважаються внутрішньогосподарськими. Звідси випливає, що будівництво і утримання таких шляхів є внутрішньою справою сільськогосподарських підприємств.

На перший погляд, це нібито й логічно, бо сільськогосподарські, як і будь-які інші підприємства, повинні дбати про стан і розвиток своєї транспортної мережі. Однак не можна прирівнювати сільські дороги, якими користуються всі, кому потрібно, до транспортних артерій промислових підприємств, розташованих за огорожею і прохідною, через яку дозволяється проїзд лише за наявності перепустки.

Усвідомлюючи важливе значення шляхового будівництва у вирішенні виробничих і соціальних завдань, сільськогосподарські підприємства підтримували досить високі його обсяги в умовах економічної кризи.

За 1990-2000 роки протяжність автомобільних доріг загального користування збільшилась на 1,7 тис. км і становила 169,5 тис. км [].

За даними статистичного обліку на початку 1995 р. 1127 сіл, тобто всього 4,3% від загальної кількості, не мали під’їзних шляхів з твердим покриттям. У 1990 р. їх нараховувалось 2,4 тис., отже темпи зменшення числа «бездоріжніх» сіл є досить високими. Правда, поняття забезпеченості населення надійними шляхами по різному трактуються державними чиновниками, які звітують про стан шляхової мережі, і місцевими органами самоврядування. Це видно, зокрема, по тому, що у матеріалах соціального обстеження сільських поселень нараховується аж 5,8 тис. сіл, які не мають доріг з твердим покриттям. Таку різницю в даних статистичної звітності та суспільного обстеження можна пояснити тим, що працівники сільських рад, які заповнювали матеріали обстеження, не вважали за надійну забезпеченість багатьох поселень шляхами наявність під’їзду з примітивним твердим покриттям.

Рівень забезпеченості автомобільними дорогами з твердим покриттям зріс від 93,7% у 1990 році, до 96,7% у 2000-му. За цей період протяжність ґрунтових доріг зменшилась від 10,6 тис. до 5,7 тис. км. Проте,ця мережа доріг не забезпечувала нормального сполучення, не завжди сприяла задоволенню потреб сільського населення.

Відсутність у багатьох селах мережі доріг з твердим покриттям, транспортного зв’язку, низький благоустрій негативно позначаються на умовах життя сільського населення. За даними соціального дослідження, у 2000 р. понад 8 тис. сільських населених пунктів (28,5%) з чисельністю 2,9 млн. чол.не мали доріг з твердим покриттям, з них 753 села з чисельністю 542,9 тис. чол. знаходились від дороги з твердим покриттям на відстані понад 10 км. Більше третини сільських населених пунктів з кількістю жителів 2,3 млн. чол. не мали зупинок громадського транспорту, з них 534 села з кількістю жителів 112,2 тис. чол. знаходились від найближчої зупинки на відстані понад 10 км [].

Наприклад, за даними Черкаського обласного управління статистики, відстань у деяких населених пунктах мережі доріг з твердим покриттям, транспортного зв’язку, низький благоустрій вулиць значно ускладнювали умови життя на селі.

За результатами обстежень, які проводились у 1996 році, 71 село (9%) не мало дороги з твердим покриттям, у 146 селах (18 %) – відсутня зупинка громадського транспорту, з них 19 і 44 села відповідно знаходились на відстані понад 5 км від найближчої дороги з твердим покриттям.

У 2001 р. показник вулиць з твердим покриттям зменшився і становив 54 села (6,5%), з них 92,6% - малі села до 200 жителів. Більше п’ятої частини населених пунктів (162 села) не мали зупинки громадського транспорту, а 3 села (з населенням 255 чоловік) знаходились на відстані більше 10 км до зупинки громадського транспорту [].

У Кіровоградській області на кінець 2000 року з 1024 населених пунктів 345 знаходились на відстані від дороги з твердим покриттям в межах 3-10 км. З них 60 сіл (81 загалом) це у Бобринецькому районі, мешканцям 12 з яких взагалі добирались до дороги з твердим покриттям більше 10 км, а це 2237 жителів. Інша ситуація склалась у Гайворонському районі Кіровоградщини, де за всіма показниками зазначена помітка, де менше 1% населених пунктів не мають доріг з твердим покриттям [].

Не дивлячись на економічну нестабільність в країні, інтенсивне шляхове будівництво все ж велося у Житомирській, Кіровоградській, Миколаївській, Одеській, Полтавській, Хмельницькій, Черкаській, Чернігівській областях.

Основним засобом транспортного обслуговування сільського населення є приміське автобусне сполучення. У 90-х роках ХХ ст. кількість рейсів і маршрутів суттєво скоротилася, що негативно позначилося на перевезенні пасажирів. Якщо у 1990 на приміських автобусних маршрутах було перевезено 2626 млн. пасажирів, то у 2001 році – 660 млн. чол., або в 4 рази менше.

Ще одним видом транспортного обслуговування є залізничний транспорт – одна з найбільш важливих галузей народного господарства України. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень.

Перевагами цього виду транспорту є велика розгалуженість та низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху.

Ситуація на залізничному транспорті приміського сполучення теж бажала б бути кращою, адже відправлення пасажирів скоротилась на 35,4 % [7, с. 5]. Державний комітет статистики України зазначає наступні цифри щодо відправлень (перевезень) пасажирів залізничним транспортом:1990 р. – 669 млн., 1995 р. – 577 млн., 2000 р. – 499 млн [6, c.240].

Поліпшення транспортного обслуговування – це не тільки умова конституційних прав людини на пересування, на задоволення потреб щодо необхідності одержання медичної допомогу у районному чи обласному центрі, придбання ліків у аптеках, відвідування закладів соціального захисту, а й важливий аспект розвитку внутрішнього обміну товарів і послуг, а також нової регіональної політики.

Внаслідок фізичного зносу матеріальної бази автотранспортних підприємств, що обслуговують сільські населені пункти, а також реформування сільськогосподарських – гальмується транспортна сфера.

**Висновки з даного дослідження.** Отже, відсутність під’їздів із твердим покриттям до значної кількості населених пунктів, а також наявність великої кількості доріг із перехідним типом покриття обмежує, особливо в осінньо-весняний період, доступність жителів цих населених пунктів до об’єктів соціальної інфраструктури, чим спричиняє їх транспортну дискримінацію.

Транспортна дискримінація полягає у недоотриманні життєво-необхідних послуг внаслідок просторової недоступності. Останнє обмежує реалізацію конституційних прав громадян на освіту та медичну допомогу, призводить до нерівності у забезпеченні громадян державними соціальними гарантіями [2].

**Список літератури:**

1. Економічна енциклопедія: У трьох томах. Т. 1. / Редкол.: С.В. Мочерний (відп. ред.) та ін. – К.: Видавничий центр «Академія», 2000. – 864 с.
2. Ковпак Л. В. Соціально-побутові умови життя населення України в другій половині ХХ ст. (1945-2000 рр.) / Л. В. Ковпак – К.: НАН України, Інститут історії України, 2003. – 250с.
3. Конституція України // Відомості Верховної Ради України – №30 від 23 липня 1996. – С. 381-417.
4. Про джерела фінансування шляхового господарства України: Закон України від 18 вересня 1991 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 47.
5. Родащук Г. Ю. Значення та тенденції розвитку автомобільних доріг у сільській місцевості України [Електронний ресурс] / Родащук Г. Ю. // Збірник наукових праць Уманського національного університету садівництва. – 2009. – Випуск 71 (частина 2 – економіка). – С.71-81
6. Розвиток галузей соціально-побутового призначення в сільській місцевості / [Орлатий М. К., Вакуленко В. М., Ігнатенко О.С. та ін.]; під ред. М. К. Орлатого. – К.: УДАУ, 2003. – 75 с.
7. Соціально-економічне становище сільських населених пунктів Кіровоградської області / Кіровоградське обласне управління статистики. – Кіровоград.: Кіровоградське обласне управління статистики, 2001. – 74 таблиці.
8. Статистичний довідник «Україна в цифрах» за 2007 рік / Державний комітет статистики України – К.: Консультант, 2008 – 260 с.
9. Транспортне забезпечення розвитку сільських територій:Бібліотека сільського голови / За ред.М. К. Орлатого – К:УАДУ, 2003. – 69 с.
10. Черкащина у цифрах (до 50-річчя утворення області). Статистичний збірник / В.П Приймак. – Черкаси:Черкаське обласне управління статистики, 2003 – С.51.

**Відомості про автора:**

Шауренко Анна Володимирівна – аспірантка кафедри історії України Уманського державного педагогічного університету імені Павла Тичини (Умань, Україна)

**Сведения об авторе:**

Шауренко Анна Владимировна –аспиранткака федрыистории Украины Уманского государственного педагогического университета имени Павла Тычины (Умань, Украина)

**Dataabouttheauthor:**

**Shaurenko Anna** Vladimirovna**– postgraduate student of History of Ukraine Uman State Pedagogical University Paul Tychyna (Uman, Ukraine)**

**E-mail:**[dobrudenAV@ukr.net](mailto:dobrudenAV@ukr.net)

**Телефон:**0971532078, 097 8473727