

## 3.2. ТРАНСПОРТ І ЗВ'ЯЗОК

**Транспорт** – одна з найважливіших інфраструктурних галузей економіки будь-якого регіону, яка забезпечує виробничі та невиробничі потреби народного господарства і населення в усіх видах перевезень. Як галузь матеріального виробництва транспорт бере участь у створенні продукції та її доставці споживачам, здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, підприємствами, країнами та регіонами.

Проте транспорту як галузі господарства притаманні і свої особливі риси:

- результатом роботи транспорту є не новий продукт, а певний корисний ефект, що полягає в переміщенні чи перевезенні вантажів чи людей;
- не зважаючи на те, що транспорт не є виробником продукції проте робота транспорту враховується у вартості продукції двічі: на стадії процесу виробництва (сировина – продукт); на стадії обороту продукції (продукція – споживач);
- на транспорті використовується не сировина, а лише засоби виробництва та допоміжні матеріали (паливо –  $\frac{1}{4}$  світового видобутку, електроенергія, мастила, каучук.)
- своєю діяльністю транспорт продовжує виробничий процес промисловості та сільського господарства у сфері обігу;
- у територіальному плані розвиток транспорту має лінійне поширення;
- продукція транспорту не може нагромаджуватись, а ефективність його розвитку залежить від формування вантажо- та пасажиропотоків;

Важливість транспорту, як складової господарства, підтверджується його значною фондомісткістю (вартістю транспортних засобів та затратами на розвиток транспортної інфраструктури) й часткою зайнятого населення (в системі транспорту зайнято близько 5 % промислово-виробничого персоналу країни, а у світі загалом більше 100 млн. осіб). Також, транспорт впливає на розвиток господарства як значний споживач продукції інших галузей (металу, палива, енергії, гуми тощо), відбивається на рівні та якості життя населення і відіграє величезну роль в зміцненні обороноздатності країни.

Історично розвиток транспорту прив'язують до потреб людського суспільства і його появу приписують ще первіснообщинного ладу коли людство в основному для потреб перевезення використовувала живі організми (так звані в'ючний та гужовий транспорт), а пізніше й інші природні чинники: ріки, моря, вітер тощо. З сивої давнини відомі трубопровідний, водний та тваринний види транспорту. Основними каталізаторами його розвитку послужили розвиток товарного виробництва, будівництва, а особливо торгівлі. Проте зародження транспорту як самостійної галузі відбувається в умовах капіталізму, коли почали здійснювати перевезення пасажирів та вантажу за певну плату. Революцію у транспорті забезпечило машинне виробництво та науково технічний прогрес, які й зараз виступають основними чинниками його розвитку.

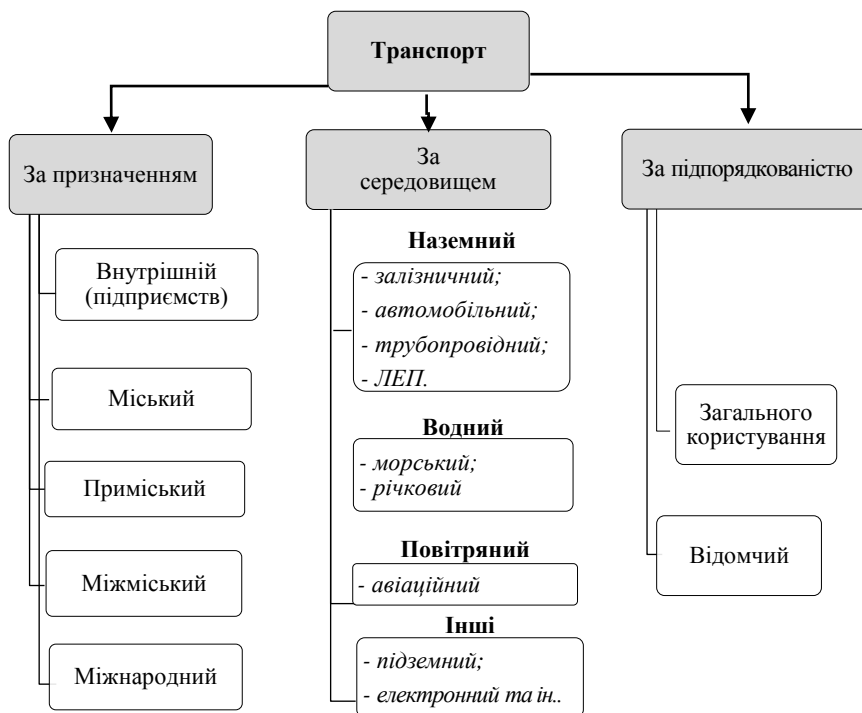
Сучасна транспортна галузь відноситься до самостійних та складних галузей господарства. Загалом транспортний комплекс будь-якої країни представлений різними видами транспорту. В свою чергу кожен вид транспорту – це складний комплекс приладів, споруд, машин і механізмів. Транспорт – це сукупність:

- транспортних засобів;
- шляхів сполучень;
- засобів управління та зв'язку;
- технічних приладів та механізмів;
- споруд.

Усі види транспорту певної країни чи регіону утворюють транспортну систему (мережу), до складу якої входять наземний, підземний, повітряний і водний транспорт.

До *наземного* транспорту належать: залізничний, автомобільний, трубопровідний (нафто-, газо- і продуктопроводи), старі (в'ючний, гужовий...) та нові види транспорту (на магнітній або повітряній подушці, монорейковий транспорт тощо), лінії електропередач (ЛЕП), канатні дороги; до *підземного* – метрополітени; до *водного* – морський і річковий; до повітряного – авіаційний.

Види транспорту та їх складові будуть різнитись відповідно до призначення, підпорядкованості, техніко-економічних особливостей розвитку та розвитку транспортної інфраструктури. Залежно від названих та інших ознак виділяють декілька підходів до класифікації видів транспорту (рис. 3.1).



**Рис. 3.1. Класифікація видів транспорту**

Залежно від свого *призначення* транспорт може бути:

- внутрішнім (внутрішньо-заводський, внутрішньо-сільськогосподарський, технологічний транспорт, який забезпечує переміщення предметів праці усередині

підприємства, КСТ, шахти, кар'єру);

- міським, який перевозить пасажирів та вантажі в межах міста (населеного пункту);
- приміським, який перевозить пасажирів і вантажі між об'єктами міста та передмістя (в зоні з радіусом до 50 км від межі міста);
- міжрайонним, який виконує перевезення між сусідніми економічними районами;
- міжміським, який виконує перевезення за межі міста (населеного пункту) на відстань понад 50 км;
- міжнародним, який виконує перевезення за кордон або з-за території країни.

За ознакою *підпорядкованості* транспорт може бути:

- загального користування, який за діючими законами зобов'язаний виконувати перевезення вантажів та пасажирів, ким би вони не були заявлені;
- не загального користування (відомчий).

У всіх видів транспорту є свої особливості, переваги та вади, сфери застосування. Вони взаємодіють між собою і становлять транспортну систему, що в своєму розвитку буде залежати від природних умов, особливостей розселення населення та особливо від розвитку господарства і його окремих галузей. З останніх, найбільший вплив на транспорт справляє промисловість – вона формує головні вантажопотоки. Також на розвиток транспорту впливатиме сільське господарство, будівництво. Транспорт також безпосередньо пов'язаний з зовнішньою та внутрішньою торгівлею. Як наслідок, видовий склад та розвиток транспортної системи у тому чи іншому регіоні буде мати свою специфіку розвитку, що пов'язано із цілою низкою чинників.

Транспортна галузь Тернопільської області представлена такими видами транспорту: залізничний, автомобільний, трубопровідний, річковий, авіаційний. Тобто у області представлені практично всі основні види за виключенням морського.

Основними чинниками формування на Тернопільщині транспортної системи обласного рівня є наступні:

1) вигідне економіко-географічне положення області (центральне положення в західноукраїнському регіоні (рис. 3.2), межування з Львівською, Рівненською, Хмельницькою, Чернівецькою та Івано-Франківською областями, близькість до кордону з Європою);

2) сприятливі природно-кліматичні та орографічні умови для транспортного будівництва (більша частина області – рівнинна територія, лише на півночі та північному-сході розташовані Кременецькі гори та Медобори);

3) розвиток господарства регіону, де транспорт виконує роль перевізника сировини та матеріалів, готової продукції, трудових ресурсів;

4) через область проходять міжнародні транспортні магістралі, розвинена і диверсифікована транспортна мережа прилеглих територій;

5) наявність необхідної інфраструктури (транспортної, складської і зв'язку, ліній електропередач).

Завдячуючи названим та іншим чинникам транспортна галузь є однією з базових та системоформуючих галузей економіки області. Це підтверджує і ціла низка економічних показників, що дозволяють оцінити розвиток та роботу транспорту у регіоні і є досить специфічними.



Рис. 3.2. Транспортно-географічне положення Тернопільської області.

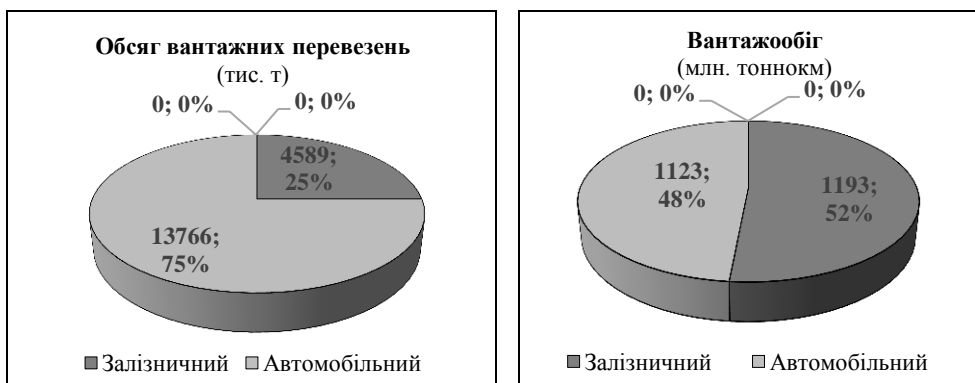
Серед всієї різноманітності цих показників можна виділити *основні* (або загальні) тобто притаманні для всіх видів транспорту та *специфічні* (або спеціальні), що притаманні для конкретних видів транспорту. Основними показниками роботи транспорту є обсяг перевезень вантажів та *вантажообіг*, співвідношення видів транспорту у вантажних перевезеннях, обсяг перевезень пасажирів та *пасажирообіг*. До *специфічних* показників відносять кількісні та якісні показники: чисельність видів транспорту та транспортна забезпеченість, якісний та кількісний склад, густота транспортної сітки, довжина трубопроводів, ліній електропередач тощо [3, с. 128].

Оскільки основною функцією транспорту як галузі господарства є доставка вантажів і пасажирів, то одним з головних його показників є обсяг перевезень – кількість перевезених вантажів (в т.), пасажирів за певний проміжок часу (рік, місяць, добу). Вантажі й пасажирів перевозяться 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, пасажирів, то вантажо- і пасажирообіг – у тонно-кілометрах, пасажиро-кілометрах. Часто в літературі вживають синоніми вантажообігу – тонно-кілометрова робота, а пасажирообігу – пасажиро-кілометрова робота транспорту.

За 2015 р. підприємствами транспорту Тернопільської області перевезено 18356 тис. т вантажів та виконано вантажообіг у обсязі 2316,8 млн. ткм, що відповідно становить 3,05 % та 0,7 % даних показників по Україні. (Довідково: обсяг вантажоперевезень в Україні 601 млн.т, а вантажообіг – 315341,8 млн. ткм) [4].

Основну роль у роботі вантажного транспорту області відіграють автомобільний та залізничний види транспорту, обсяг вантажних перевезень яких у 2015 році

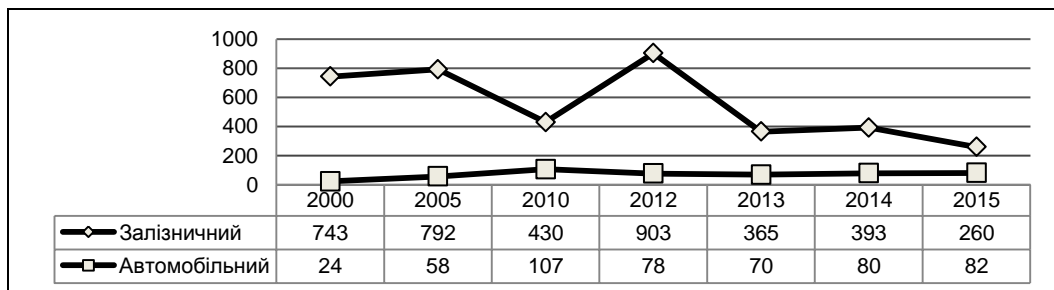
становив 13766,3 та 4589,7 тис. т. (або 75 % та 25 %), а вантажообіг 1123 та 1193,8 млн. тоннокм (або 48 % та 52 %) відповідно (рис.3.3).



**Рис. 3.3. Показники розвитку вантажного транспорту Тернопільської області у 2015 році (за даними [5])**

Показники розвитку вантажного транспорту у 2015 зазнали незначного зменшення у відповідності до даних за 2014 рік (табл. 3.1). Обсяг перевезень склав лише 90,1 відсотка а вантажообіг 89,7 відсотків минулорічного показника, що пов'язано з об'єктивними причинами складного економічного та політичного становища в країні.

Проте аналіз динаміки основних показників розвитку вантажного транспорту з 2000 по 2015 роки за різними видами транспорту показує, що загалом динаміка має позитивний характер та обсяг перевезень за 15 років в цілому зріс на 132,8 % а вантажообіг в 3.5 рази. Такі позитивні процеси притаманні як для залізничного, так і автомобільного видів транспорту. Проте, якщо у розвитку залізничного транспорту основну роль відіграв ріст обсягу перевезень, що виріс за вказаний період у 5,4 рази, то в розвитку автомобільного транспорту позитивну динаміку забезпечив показник вантажообігу, величина якого у 2015 році зросла в порівнянні до 2000 р. у 3,6 рази. Дана особливість як і питома вага того чи іншого виду транспорту у структурі вантажообігу (рис. 3.4) пов'язана із величиною ще одного показника роботи транспорту – середньою відстанню перевезення.



**Рис. 3.4. Середня відстань перевезення однієї тони вантажів окремими видами транспорту у Тернопільській області (у км) (за даними [5])**

Таблиця 3.1

**Динаміка перевезення вантажів та вантажообігу за видами транспорту  
у Тернопільській області за 2000-2015 рік\***

Перевезення вантажів (тис. т)									
Вид транспорту	Роки								
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015		
	Обсяг перевезень	Обсяг % до 2000	Обсяг % до 2005	Обсяг % до 2010	Обсяг % до 2002	Обсяг % до 2013	Обсяг % до 2014	% до 2000	
Всього, у т. ч.	13826.3	10605.2 76.7	11128.6 104.9	18266.1 164.1	18375.4 100.6	20364.2 108,5	18356.0 90,1		132.8
Залізничний	856.5	1106,1 129,1	1474.9 133.3	2295,8 155.7	2799,2 121.9	3045 108.8	4589.7 150.7		в 5.4 рази
Автомобільний	12967.1	9499,1 73.3	9653.7 101.6	15970,3 165.4	15576,2 97.5	17319,2 111.2	13766.3 79.4		106.2
Річковий	2.7	–	–	–	–	–	–		
Вантажообіг (млн. ткм)									
Вид транспорту	Роки								
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015		
	Вантажо-обіг	Обсяг % до 2000	Обсяг % до 2005	Обсяг % до 2010	Обсяг % до 2002	Обсяг % до 2013	Обсяг % до 2014	% до 2000	
Всього, у т. ч.	945,5	1427,8 151	1668.4 116.8	3323.5 199	2111.3 63.5	2581.1 122.3	2316.8 89.7		в 2.45 рази
Залізничний	636,9	876.0 137.5	633.8 72.4	2072.7 в 3.3 рази	1022.3 49,3	1195.9 116.8	1193.8 99,8		187,4
Автомобільний	308,6	551.8 178.8	1034.6 187.5	1250.8 120.9	1089.0 87.1	1385.2 127.2	1123.0 81.1		В 3.6 рази
Річковий	0	–	–	–	–	–	–		

\* За даними Головного управління статистики у Тернопільській області

Так за даний період середня відстань перевезення однієї тонни вантажу у залізничному транспорті зазнала значних коливань і в цілому зменшилась з 743 до 260 км. Тобто зменшилась майже у 2,8 рази, тоді як даний показник в автотранспорті попри певні підйоми та падіння в окремі роки, в цілому за даний період збільшився у 3,4 рази, а середня відстань перевезень зросла з 24 км у 2000 році до 82 км у 2015 році. Такі зміни середньої відстані перевезення вантажів насамперед обумовлені станом та структурними змінами економіки регіону. Зокрема, зменшенням у структурі господарства області питомої ваги галузей, які орієнтувалися на привізну сировину та розвинуті зв'язки на основі кооперування та комбінування виробництва. Прикладом останніх, можуть слугувати галузі машинобудівного комплексу та легкої промисловості, більшість підприємств яких у області збанкрутували та були закриті. Натомість зросла частка підприємств в основному харчової промисловості та промисловості будівельних матеріалів, що працюють на місцевій сировині та орієнтуються на місцевого споживача.

Негативним моментом розвитку транспорту області є практична відсутність у структурі як вантажоперевезень так і пасажироперевезень інших окрім названих видів транспорту, зокрема річкового та авіаційного, які мали місце до досліджува-

ного періоду і на даний час нерозвинуті в області хоч і мають певні передумови та перспективи до відновлення своєї роботи.

Щодо розвитку пасажирського транспорту Тернопільської області то динаміка перевезень пасажирів та пасажирообороту за період 2000-2015 років (табл. 3.2) є позитивною і в цілому за вказаний період ріст становив за обсягом пасажироперевезень – 118,7 %, а за показником пасажирообігу – 153,8 %.

Таблиця 3.2

**Динаміка перевезення пасажирів та пасажирообігу за видами транспорту у Тернопільській області за 2000-2015 рік\***

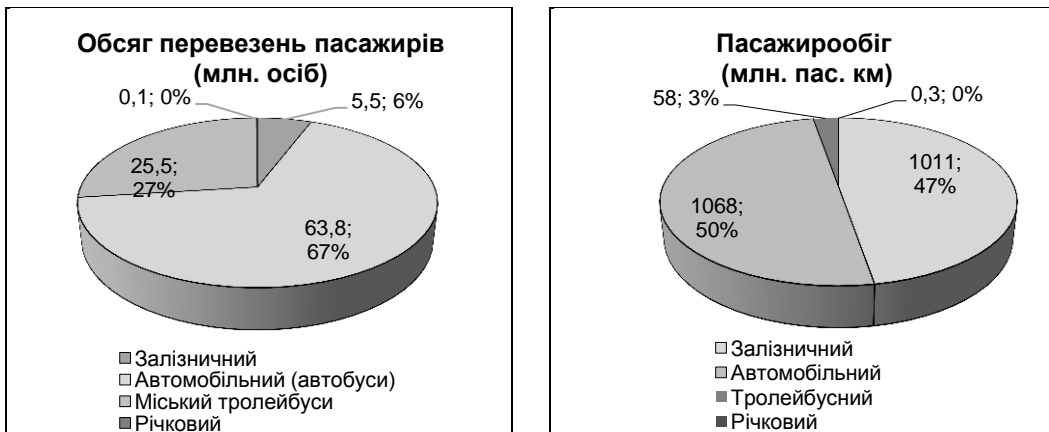
Перевезення пасажирів (млн. пас.)								
Вид транспорту	Роки							
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	
	Обсяг перевезень	Обсяг % до 2000	Обсяг % до 2005	Обсяг % до 2010	Обсяг % до 2012	Обсяг % до 2013	Обсяг % до 2014	% до 2000
<b>Всього, у т.ч.</b>	<b>79,9</b>	<b>96,5</b>	<b>100</b>	<b>78,5</b>	<b>85,1</b>	<b>91,1</b>	<b>94,8</b>	<b>118.7</b>
		<i>120.7</i>	<i>103.6</i>	<i>78.5</i>	<i>108.4</i>	<i>107.1</i>	<i>104.1</i>	
Залізничний	6,6	5,3	5,6	5,6	5,7	5,3	5,5	83.3
		<i>80.3</i>	<i>105.6</i>	<i>100</i>	<i>101.7</i>	<i>92.9</i>	<i>103.8</i>	
Автомобільний (автобуси)	37,7	64,4	75,6	57,3	62,9	67,2	63,8	169.275
		<i>170.8</i>	<i>117.4</i>	<i>75.8</i>	<i>109.8</i>	<i>106.8</i>	<i>94.9</i>	
Тролейбусний	35,6	26,8	18,8	15,6	16,5	18,5	25,5	71.6
		<i>75.2</i>	<i>70.2</i>	<i>82.9</i>	<i>105.7</i>	<i>112.1</i>	<i>137.8</i>	
Річковий	–	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	0,0	
Пасажирообіг (млн. пас. км)								
Вид транспорту	Роки							
	2000	2005	2010	2012	2013	2014	2015	
	пасажирообіг	% до 2000	% до 2005	% до 2010	% до 2012	% до 2013	% до 2014	% до 2000
<b>Всього, у т.ч.</b>	<b>1390.1</b>	<b>1892.9</b>	<b>1964.6</b>	<b>1962.6</b>	<b>2062.0</b>	<b>1973.3</b>	<b>2138.5</b>	<b>153.8</b>
		<i>136.2</i>	<i>103.8</i>	<i>99.9</i>	<i>105.1</i>	<i>95.7</i>	<i>108.4</i>	
Залізничний	864,2	997,3	983,7	1032,6	1061,5	905,5	1011,5	117.0
		<i>115.4</i>	<i>98.6</i>	<i>104.9</i>	<i>102.8</i>	<i>85.3</i>	<i>111.7</i>	
Автомобільний (автобуси)	444,0	833,8	937,6	894,0	962,3	1024,9	1068,1	в 2,4 рази
		<i>187.8</i>	<i>112.5</i>	<i>95.4</i>	<i>107.6</i>	<i>106.5</i>	<i>104.2</i>	
Тролейбусний	81,9	61,6	43,1	35,7	38,0	42,6	58,6	71.6
		<i>75.2</i>	<i>69.9</i>	<i>82.8</i>	<i>106.4</i>	<i>112.1</i>	<i>137.5</i>	
Річковий	–	0,2	0,2	0,3	0,2	0,3	0,3	
			<i>100</i>	<i>150</i>	<i>66.0</i>	<i>150</i>	<i>100</i>	

\*За даними Головного управління статистики у Тернопільській області

Проте більш детальний аналіз даної таблиці не є таким оптимістичним. Адже загальне зростання показника пасажироперевезення за 15 років відбулося лише за рахунок автомобільного транспорту (перевезень автобусами), де це зростання становило майже 170 відсотків. Натомість для всіх інших видів транспорту динаміка розвитку була негативною і склала станом на 2015 рік для залізничного транспорту 83 % а для міських тролейбусних перевезень – 71,6 % від даних показників у

2000 році. В основному падіння показників пасажироперевезень останніх видів транспорту відбулось на початку 2000-х років, а вже починаючи з 2010 року воно припинилось і до 2015 мало позитивну динаміку хоча і не досягнуло рівня розвитку 2000-го року.

У структурі перевезень за різними видами транспорту (рис. 3.5) найбільша частка пасажирів припадала власне на автомобільний транспорт (автобусні перевезення), яким у 2015 році було перевезено 63,8 млн. пасажирів або більше 67 % перевезених пасажирів у цьому році (94,8 млн. осіб), а якщо врахувати перевезення і тролейбусним транспортом то їх частка буде становити практично 94 % від загального обсягу перевезень пасажирів. На залізничний транспорт в даному випадку припадає лише 6 відсотків пасажирів або 5,5 млн. осіб.



**Рис. 3.5. Структура пасажироперевезень та пасажирообігу за різними видами транспорту Тернопільської області у 2015 році (за даними [5])**

Кардинально міняється ситуація з питомою вагою названих видів транспорту при врахуванні показника пасажирообігу (див. рис. 3.5). Аналіз останнього показує практично однакову роль автомобільного та залізничного транспорту у перевезенні пасажирів. У 2015 році частки даних видів транспорту складають 50 та 47 відсотків від усього пасажирообігу Тернопільської області. Тобто залізничний транспорт поступається автомобільному лише 3 %, які відповідають величині питомої ваги пасажирообігу тролейбусного транспорту.

Така особливість структури пасажирообігу Тернопільщини в основному пояснюється двома чинниками:

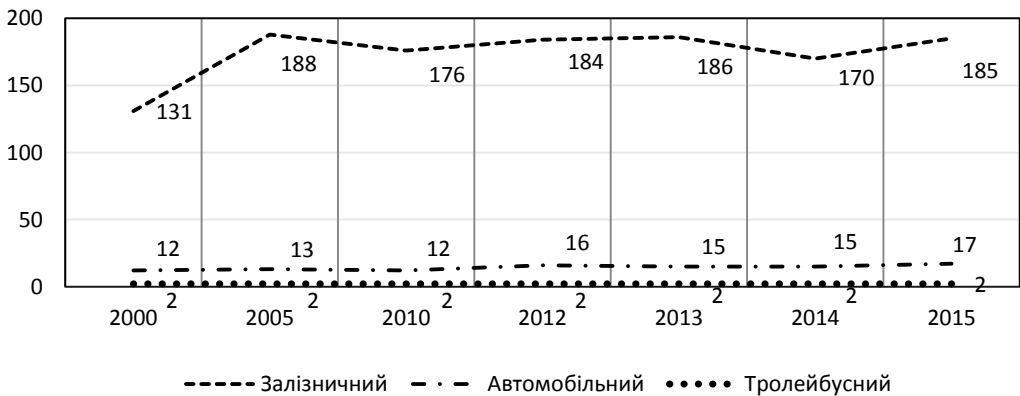
- значними відмінностями показника середньої відстані перевезення одного пасажирів (рис. 3.6). Так у 2015 році цей показник для залізничного транспорту склав 185 км, що у 10,8 рази більше ніж у автомобільного транспорту (17 км.) та майже у 100 разів більше середньої відстані перевезення у тролейбусах;
- структурою відправлення пасажирів за видами сполучень, яка у Тернопільській області характеризується значною питомою вагою пасажирів внутрішньоміського сполучення. У 2015 році дана категорія пасажирів становила 58 млн. осіб або 61,2 відсотки від усіх пасажирів. Дана особливість зумовлена сформованою систе-



мою розселення області та значною концентрацією економічної активності населення в обласному центрі.

Серед економічних показників, які розкривають значення та місце транспортної галузі в структурі господарства регіону слід виділити інвестиційну привабливість галузі та величину інвестицій, що на неї припадають. Так за 2014 рік обсяг капітальних та прямих іноземних інвестицій у транспортну галузь Тернопільщини становив відповідно 432416 тис. грн. (або 16,7 % всіх капітальних інвестицій) та 8820,3 тис. дол. США (або 15,8 % всіх прямих іноземних інвестицій). За величиною цих показників транспортна галузь зайняла відповідно третю та другу позицію серед інших видів економічної діяльності і поступилася за обсягами капітальних інвестицій будівництву і сільському, лісовому та рибному господарству, а за прямими іноземними інвестиціями тільки промисловості.

**Середня відстань перевезення пасажирів (км)**



**Рис. 3.6. Середня відстань перевезення одного пасажирів за окремими видами транспорту у Тернопільській області (за даними [5])**

Серед структурних підрозділів транспортної галузі найбільш інвестиційно привабливими стали складське господарство та вантажний автомобільний транспорт, на які припало відповідно 67,7 та 28,1 відсотка капітальних інвестицій у сферу транспорту області.

Цікаво, що територіями де найбільше осіло прямих іноземних інвестицій стали Зборівський, Борщівський райони та місто Тернопіль, а основними країнами інвесторами – Естонія та Польща, на які припало 58,3 та 32,6 відсотки інвестицій у транспортну галузь Тернопільщини.

Сучасні суспільно-географічні дослідження транспорту традиційно є багатоаспектними, серед яких можна виділити такі основні напрями:

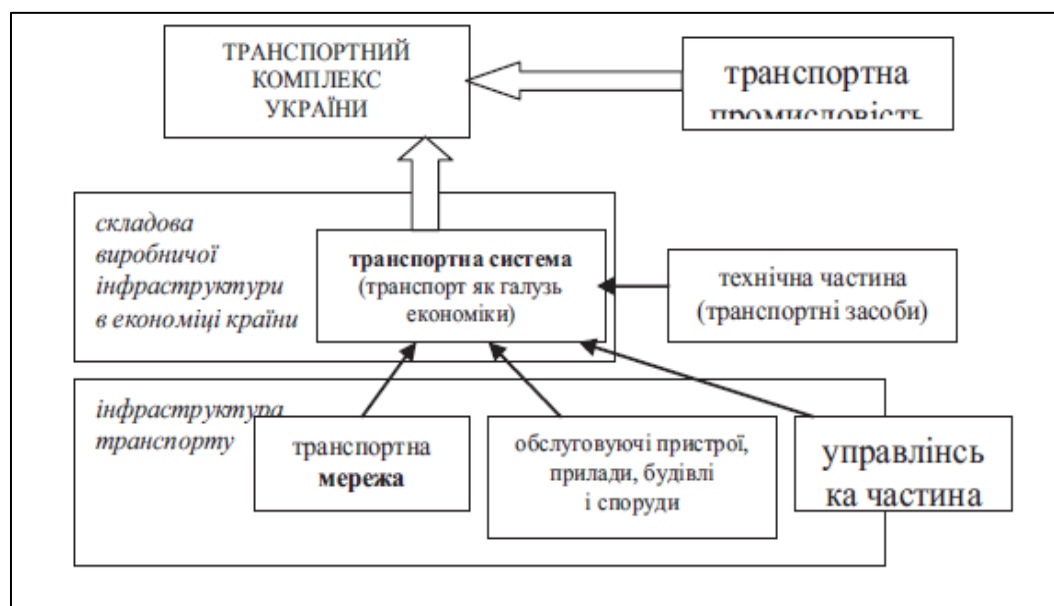
- дослідження окремих транспортних підприємств і об'єктів;
- аналіз транспортних комплексів;
- вивчення транспортних мереж і комунікацій.

На відміну від перших двох напрямів, які розглядають транспорт як інфраструктурну ланку господарства (в широкому розумінні), вивчення транспортних мереж і комунікацій передбачає більш детальний аналіз інфраструктури галузі у

вузькому розумінні. Тобто будучи однією з основних складових виробничої інфраструктури економіки, транспорт, у свою чергу, має «власну» інфраструктуру. Інфраструктура транспорту і сукупність транспортних засобів є основою транспортної системи країни (рис. 3.7).

Інфраструктура транспорту – це реальна транспортна мережа, яка використовується для перевезень вантажів і пасажирів, а також управлінська структура, що забезпечує ефективне використання транспортних засобів і постійних обслуговуючих пристроїв.

Об'єкти транспортної інфраструктури містять у собі залізничні, трамвайні та внутрішні водні шляхи, контактні лінії, автомобільні дороги, тунелі, естакади, мости, вокзали, залізничні та автобусні станції, метрополітени, аеродроми і аеропорти, об'єкти систем зв'язку, навігації і управління рухом транспортних засобів, а також ті, що забезпечують функціонування транспортного комплексу – будівлі, споруди, пристрої й устаткування.



**Рис. 3.7. Інфраструктура транспортної галузі [6, с. 12]**

Інфраструктура транспорту відіграє ключову роль у розвитку транспортної системи будь-якого регіону та Тернопільщини зокрема. При чому слід відзначити значні відмінності у складі та розвитку об'єктів транспортної інфраструктури різних видів транспорту.

Серед видів транспорту в Тернопільській області найбільший розвиток притаманний для автомобільного та залізничного, на які припадає практично 100 відсотків виконаної роботи транспортної галузі. Так у 2015 році вантажообіг автомобільного та залізничного видів транспорту склав 1123 та 1193,8 млн. тоннокм або 48 % та 52 % вантажообігу області, а пасажирообіг – 1068,1 та 1011,5 млн. пас. км або 50 % та 47 % пасажирообігу Тернопільщини відповідно [7].

Дані види транспорту характеризуються і найбільш розвинутим та різноманітним складом об'єктів транспортної інфраструктури. В складі об'єктів інфраструк-

тури автомобільного транспорту слід виділити мережу автомобільних доріг (загальною протяжністю більше 5 тис. км) із цілою системою об'єктів дорожньої інфраструктури: мости (831), шляхопроводи (26), захисні та декоративні насадження, снігозахисні засоби на дорогах загального користування загальною довжиною 1494 км, об'єкти благоустрою (автопавільйони, площадки, зупинки, стоянки тощо) та технічні засоби регулювання дорожнього руху на дорогах загального користування і т.д. Окрему групу будуть становити організації, служби та підприємства, що створюють умови для розвитку транспортної мережі (дорожні служби) так і обслуговують транспортні засоби (АТП, станції обслуговування, автозаправні станції тощо).

Щодо залізничного транспорту області, то його інфраструктура в області включає 14 підприємств. Основні з них: локомотивне депо Тернопіль, пасажирське вагонне депо Тернопіль, вагонне депо Тернопіль, станція Тернопіль, вокзал Тернопіль, дистанція колії Тернопіль, дистанція сигналізації і зв'язку. Зазначені підприємства належать до Львівської залізниці. Для обслуговування пасажирів на території області функціонують 43 станції та 43 зали очікування пасажирів. Розгорнута довжина колій становить 777,3 км, експлуатаційна довжина колій – 634,3 км, електрифіковано – 139 км колій.

Отже, транспорт як інфраструктурна галузь відіграє суттєву роль у посткризовому розвитку національної економіки, забезпечуючи своєчасні та ефективні вантажні й пасажирські перевезення, сприяючи інтеграції економіки України у європейську та світову економічні системи. Таку роль транспорт може виконувати лише за умов постійного покращення організації перевезень, вдосконалення діючого законодавства та імплементації загальноєвропейських норм, оновлюючи з дотриманням вимог євростандартів виробничі фонди, дотримуючись правил охорони навколишнього природного середовища. Транспорт має розвиватися випереджальними темпами, що сприятиме також укріпленню зовнішньоторговельних зв'язків України, її територіальному розвитку, залученню додаткового транзиту, збільшенню обсягів валютних надходжень, оптимізації товаропотоків. Разом з тим, стан головних транспортних галузей України ще не в повній мірі відповідає цим вимогам і потребує подальшого реформування та розвитку.

## Література

1. *Моргулець О.Б.* Менеджмент у сфері послуг. Навч. посіб. – К.: Центр учбової літератури, 2012. – 384 с.
2. *Сфера услуг : Новая концепция развития / [В. М. Рутгайзер, Т. И. Корягина, Т. И. Арбузова]; под ред. Т.И. Корягиной.* – М. : Экономика, 1990. – 158 с.
3. *Садовник О.П.* Основи технологій виробництва. Навчально-методичний комплекс. – Тернопіль: ТНПУ. – 2013. – 176с.
4. *Державна служба статистики України [Електронний ресурс ]*. – Офіц. Веб-сайт. – Режим доступу до ресурсу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
5. *Статистичний щорічник Тернопільської області за 2015 рік.* – Головне управління статистики у Тернопільській області. – Тернопіль, 2016.
6. *Макаренко М., Слободян О.* Сутність транспортної інфраструктури та її місце у ринкових відносинах. – Збірник наукових праць ДЕТУТ. Серія «Економіка і управління», 2012. Вип. 21-22, Ч. 1. – С. 6-12.
7. *Статистичний бюлетень: Транспорт і зв'язок Тернопільської області.* – Головне управління статистики у Тернопільській області, 2015 рік. – Тернопіль, 2016.