

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ВОЛИНСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ЛЕСІ УКРАЇНКИ**

Кафедра економічної та соціальної географії

На правах рукопису

НАЗРУК НАЗАР ОЛЕКСАНДРОВИЧ

**КРАЄЗНАВЧИЙ ПІДХІД У ДОСЛІДЖЕННІ ТРАНСПОРТНОЇ
СИСТЕМИ РЕГІОНУ**

Спеціальність: 014 Середня освіта (Географія)

Освітньо-професійна програма Середня освіта (Географія. Економіка)

Робота на здобуття освітнього ступеня Магістр

Науковий керівник:

МАКОВЕЦЬКА ЛАРИСА ОЛЕКСІЇВНА

кандидат географічних наук, доцент

РЕКОМЕНДОВАНО ДО ЗАХИСТУ

Протокол № _____

засідання кафедри економічної та соціальної географії

від _____ 2025 р.

Завідувач кафедри

_____ Погребський Т. Г.

ЛУЦЬК – 2025

Анотація

Назарук Н.О.. **«Краєзнавчий підхід у дослідженні транспортної системи регіону»**. Комплексна кваліфікаційна робота на правах рукопису на здобуття освітнього ступеня «Магістр» за спеціальністю 014 Середня освіта (Географія), освітньо-професійної програми Середня освіта (Географія. Економіка). Волинський національний університет імені Лесі Українки, Луцьк, 2025.

У комплексному кваліфікаційному дослідженні визначено особливості краєзнавчого підходу дослідження транспортної системи регіону, у тому числі в освітньому процесі закладів загальної середньої освіти.

Об'єктом дослідження кваліфікаційної роботи є краєзнавчий підхід географічних досліджень. Предметом – суть, особливості організації та імплементація у навчальний процес закладів загальної середньої освіти краєзнавчого підходу географічного дослідження транспортної системи Волинської області.

В основі першого розділу лежить узагальнюючий аналіз теоретичних аспектів використання краєзнавчого підходу в шкільному курсі географії. Досліджено актуальну педагогічну літературу, а також сучасні наукові дослідження зарубіжних та вітчизняних вчених, що дозволило сформулювати теоретичне підґрунтя для подальшого дослідження.

У другому розділі аналізуються умови та чинники Волинської області, які формують її транспортну систему і впливають на показники діяльності, це – історичні етапи, природні умови та соціально-економічні фактори. Визначено особливості компонентної структури транспортної системи визначеного регіону, показники й територіальну структуру окремих видів транспорту. Обґрунтовано проблемні питання та перспективні напрямки діяльності транспортної системи Волинської області.

В основі третього розділу лежать методичні рекомендації з використання результатів дослідження транспортної системи Волинської області на уроках географії як засобу активізації засвоєння нових знань і формування практичних умінь і навичок учнів через призму краєзнавчого підходу й краєзнавчих принципів. Запропоновано методико-педагогічні розробки, які сприяють розвитку засвоєння знань під час уроків та різних форм позакласної (позаурочної) діяльності..

В основі загальних висновків лежить узагальнення результатів дослідження та розробка методичних рекомендацій щодо впливу краєзнавчого підходу на пізнавальну діяльність учнів у Новій українській школі.

Ключові слова: краєзнавство, географічне краєзнавство, краєзнавчий підхід, краєзнавчий принцип, компетентності, транспортна система, Волинська область.

Nazaruk N.O. "Local history approach in the study of the region's transport system".

Complex qualification work on the rights of the manuscript for obtaining the educational degree "Master" in the specialty 014 Secondary education (Geography), educational and professional program Secondary education (Geography. Economy). Volyn National University named after Lesya Ukrainka, Lutsk, 2025.

In a comprehensive qualification study, the features of the local history approach to the study of the transport system of the region, including in the educational process of general secondary education institutions, are determined.

The object of study of the qualification work is the local history approach of geographical research. The subject is the essence, features of the organization and implementation of the local history approach of the geographical research of the transport system of the Volyn region into the educational process of general secondary education institutions.

The first chapter is based on a generalizing analysis of the theoretical aspects of the use of the local history approach in the school geography course. Current pedagogical literature was studied, as well as modern scientific research by foreign and domestic scientists, which allowed to form a theoretical basis for further research.

The second chapter analyzes the conditions and factors of the Volyn region that form its transport system and affect the performance indicators, these are historical stages, natural conditions and socio-economic factors. The features of the component structure of the transport system of the specified region, indicators and territorial structure of individual modes of transport are determined. Problem issues and promising directions of activity of the transport system of the Volyn region are substantiated.

The third chapter is based on methodical recommendations on the use of the results of the study of the transport system of the Volyn region in geography lessons as a means of activating the assimilation of new knowledge and the formation of practical skills and abilities of students through the prism of the local history approach and local history principles. Methodological and pedagogical developments that contribute to the development of knowledge acquisition during lessons and various forms of extracurricular (extracurricular) activities are proposed.

The general conclusions are based on the generalization of the results of the study and the development of methodological recommendations on the impact of the local history approach on the cognitive activity of students at the New Ukrainian School.

Key words: local lore, geographical local lore, local history approach, local history principle, competences, transport system, Volyn region.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ КРАЄЗНАВЧОГО ПІДХОДУ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ.....	6
1.1. Поняття краєзнавства та його роль у географічній освіті.....	6
1.2. Краєзнавчий підхід як методологічна основа дослідження.....	10
1.3. Методи краєзнавчого економіко-географічного дослідження транспортної системи регіону.....	13
Розділ 2. КРАЄЗНАВЧЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ (НА МАТЕРІАЛАХ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ).....	19
2.1. Історичні етапи формування й розвитку транспортної системи.....	19
2.2. Природні умови та соціально-економічні чинники розвитку транспортної системи.....	25
2.3. Економіко-географічна характеристика транспортної системи Волинської області.....	34
Розділ 3. ПРАКТИЧНЕ ЗАСТОСУВАННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ КРАЄЗНАВЧОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ В НАВЧАЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ.....	56
3.1. Освітня цінність краєзнавчих досліджень регіональної транспортної системи.....	56
3.2. Особливості форм і методів краєзнавчого дослідження транспортної системи у навчальному краєзнавстві.....	57
3.2.1. Методичні особливості вивчення транспортної системи Волинської області у курсі географії ЗЗСО.....	59
3.2.2. Особливості форм і методів краєзнавчого дослідження транспортної системи у позакласній краєзнавчій діяльності.....	63
ВИСНОВКИ.....	67
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	72
ДОДАТКИ	

ВСТУП

Актуальність дослідження. Краєзнавчі дослідження – потужний інструмент формування у здобувачів освіти глибшого розуміння «малої Батьківщини», її історії, культури, природи, господарства та сучасних викликів, відповідно включення теми з дослідження транспортної системи свого краю додає практичного виміру, який пов’язує теорію з реальним життям.

У сучасних умовах розвитку географічної науки та освіти особливого значення набуває краєзнавчий підхід, який дозволяє глибше пізнати особливості певної території через призму локальних досліджень.

Транспортна система є важливою складовою просторової організації регіону, що впливає на його економічний розвиток, мобільність населення, екологічну ситуацію та соціальні процеси, саме тому її вивчення з позицій краєзнавства дозволяє поєднати теоретичні знання з практичними спостереженнями, історичними та аналітичними джерелами, досвідом місцевих територіальних громад.

Мета дослідження – аналіз діяльності транспортної системи Волинської області з використанням краєзнавчого підходу, у тому числі методичні особливості використання зазначеного краєзнавчого матеріалу в навчальному процесі Закладів загальної середньої освіти.

Досягнення мети зумовлює вирішення таких **завдань**:

1. Визначити наукову суть краєзнавства та його роль у географічній освіті.
2. Розкрити теоретичні засади краєзнавчого підходу у методології географічних досліджень.
3. Охарактеризувати методику економіко-географічного дослідження транспортної системи регіону.
3. Проаналізувати історичні етапи розвитку, чиники формування й діяльності, сучасний стан та проблеми, перспективи транспортної системи Волинської області.
4. Визначити можливості використання результатів дослідження в освітній діяльності Закладів загальної середньої освіти.

Об'єктом дослідження є транспортна система регіону (Волинської області).

Предметом дослідження є особливості використання краєзнавчого підходу в процесі дослідження транспортної системи Волинської області.

Методи дослідження. Для вирішення поставлених завдань застосовано комплекс педагогічних методів дослідження: теоретичні – порівняння, аналіз та синтез педагогічної, методичної літератури для визначення поняттєво-категорійного апарату й обґрунтування теоретико-методичних засад дослідження; емпіричні – спостереження за освітнім процесом, анкетування, бесіда, бесіди з вчителями й учнями, для оцінки впливу використання краєзнавчого підходу в освітньому процесі; педагогічні – у методичних рекомендаціях навчального краєзнавчого матеріалу для проведення різних за методами використання уроків географії та для оцінки ефективності використання краєзнавчих принципів навчання. Для безпосереднього дослідження транспортної системи Волинської області використовувались історико-документальний, картіграфічний, польовий, соціологічний, статистичний, екологічний аналіз.

Теоретична значимість дослідження полягає в тому, що було теоретично обґрунтовано методичні умови використання краєзнавчого підходу, краєзнавчих принципів в освітньому процесі з географії для розвитку пізнавальної активності учнів.

Практичне значення одержаних результатів полягає у розробці методичних рекомендацій щодо використання результатів економіко-географічного дослідження транспортної системи регіону для шкільних уроків географії, підготовці навчальних екскурсій, проектів, різного роду опитувальників, формуванні краєзнавчої компетентності учнів та популяризації знань про регіон. Матеріал буде доречним у практичному використанні для подальших аналогічних досліджень, у навчальному процесі Закладів загальної середньої освіти, на курсах підвищення кваліфікації педагогів, викладанні здобувачам освіти у вищій школі.

Магістерська робота містить елементи наукової новизни, які полягають в обґрунтуванні використання краєзнавчого підходу на уроках географії для стимулювання розумової активності учнів та активізації в них інтересу до географічних знань про свій край шляхом застосування інтерактивних технологій в сучасних умовах розвитку освітнього процесу Нової української школи

Апробація роботи. Матеріали випускної кваліфікаційної роботи пройшли апробацію на X Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції «Суспільно-географічні чинники розвитку регіонів» (м. Луцьк, 15-16 травня 2025 р.), тема доповіді «Географічні компетентності краєзнавчих досліджень транспортної системи у шкільному курсі географії» та XI Міжнародній науково-практичній Інтернет-конференції «Суспільно-географічні чинники розвитку регіонів» (м. Луцьк, 6-7 листопада 2025 р), тема доповіді «Освітня цінність краєзнавчого підходу у дослідженні транспортної системи регіону» та інших наукових заходах.

Структура й обсяг роботи: Випускна кваліфікаційна робота складається із анотації, вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел та 17 додатків. Вона ілюстрована 4 рисунками і 4 таблицями. Обсяг основної частини дослідження становить 78 сторінок.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ КРАЄЗНАВЧОГО ПІДХОДУ НАУКОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ

1.1. Поняття краєзнавства та його роль в географічній освіті

Для того щоб по-справжньому пізнати свій рідний край, слід вивчати його історію, культуру, особливості довкілля, господарство тощо. Така комплексність у дослідженні різних аспектів життя свого краю притаманна краєзнавству.

В освітньому просторі значна увага педагогічних працівників зосереджена на реалізації «Концепції національно-патріотичного виховання дітей та молоді» (наказ МОН України від 16.06.2015 р. за № 641), де зазначається, що реформаційні зміни, які торкаються різних сфер суспільного життя «відбуваються на тлі сплеску інтересу і прояву патріотичних почуттів і нових ставлень до історії, культури, релігії, традицій і звичаїв українського народу»[18]. Тому, у шкільному процесі залишається актуальною пріоритетна роль краєзнавчої роботи, що посилює результативність освітнього процесу, отже, і національно-патріотичного виховання дітей та молоді.

Науковий аналіз географічної, педагогічної і фахової літератури відображає важливість в освіті молодих поколінь краєзнавчих принципів навчання і виховання, які узагальнені в науково-педагогічних роботах М. С. Грушевського, Я. І. Головацького, Г. С. Ващенко, С. Ф. Русової, В. О. Сухомлинського та багатьох інших українських учених які краєзнавчу діяльність вважають засобом формування національної свідомості учнів та молоді. Особливе значення у краєзнавчій науковій діяльності належить фундаторам українського краєзнавства Г. Денисюку Я. Жупанському, М. Костриці, Я. Мартиняку, М. Пістуну, О. Шаблійю та іншим вітчизняним дослідникам.

Метододогічно, розвиток краєзнавчих географічних знань, їх виховна значимість відображається у наукових публікаціях багатьох методистів-географів. Загалом, визначений напрямок наукових досліджень виник

наприкінці XIX – на початку XX ст., зокрема у становленні та розвитку географічних досліджень важливу роль відіграли праці вітчизняних педагогів і краєзнавців Н. Вахняніна (1873 р.), С. Калитовського (1900 р.), С. Рудницького (1910 р.), В. Кістяківського (1919 р.) та ін. Краєзнавчі дослідження окремих регіонів України, започатковані П. Чубинським, продовжили такі вчені, як Д. Багалій, П. Постоев, М. Сумцов, В. Талієв, С. Таранущенко, Ф. Федюченко та ін. Слід зазначити, що важливою особливістю краєзнавчих досліджень є їх освітня спрямованість, за якої вони є одним із елементів географічного освітнього процесу. Тому значення краєзнавства продовжує зростати для задоволення індивідуальних потреб учнів та формування їхніх географічних уявлень про світ.

У сучасний період серед науково-теоретичних напрацювань формування організаційного процесу краєзнавчої роботи (у тому числі географічної) у школі слід виділити такі: виділення етапів і структури роботи над краєзнавчими дослідженнями (наукові праці Ю. Бардилєва, О. Корнєєва, М. Костриці, В. Обозний та ін.); обґрунтування методики організації краєзнавчої роботи у школі (наукові праці Н. Білик, М. Борисов, О. Бугайова, М. Вострикова, О. Галактіонова, Л. Гомля, В. Жадан, І. Коломієць, Л. Кушнір, В. Петренко, Б. Пічугін, В. Покотило, І. Прус, Ю. Федченко та ін.); аналіз форм краєзнавчої роботи (наукові роботи С. Бондаренко, Л. Гайда, Л. Зубко, С. Китиченко, О. Ключєва, С. Корзун, А. Корчак, Н. Крюкова, В. Портретна, М. Швець та ін.); аналіз історії розвитку шкільного краєзнавства в різні історичні періоди (напрацювання В. Бугрій, Л. Войтова та ін.); актуалізація національно-патріотичного, екологічного та естетичного значення краєзнавчої роботи (наукові доробки М. Варшавська, М. Гаврюшин, Л. Золотніцька, Л. Ковальова, Є. Копилець та ін.); організація краєзнавчої роботи в початковій школі (наукові праці Т. Зибінська, І. Іванова, М. Кузьма- Качур та ін.); обґрунтування методології краєзнавства (О. Топузов та ін.)[3,8, 13.15,20,23,41,43].

Загалом на краєзнавство існують та існували різні погляди. Скажімо, воно вважається або науковою дисципліною, методом дослідження краю, або

дидактичним принципом, навчальним предметом, методом навчання і виховання тощо. На потрійному трактуванні терміну «краєзнавство» свого часу ще наголошував і К. Дубняк, зауважуючи, що: ...краєзнавство – це тільки метода наочно студіювати природничі й економічні науки;... – це пропедевтичний курс елементарної шкільної географії ("родиноведение");... – не тільки метода, але й самостійне, цілком визначене коло систематичного знання зі своєю власною методою"[9]. На основі цього, М. Костиця виокремив три основні функції географічного краєзнавства:

- Перша – педагогічна, яка визначає краєзнавство як метод, дидактичний принцип, за допомогою якого можна домогтися підвищення ефективності навчально-виховного процесу в освітніх закладах;
- Друга – пропедевтичну як курс елементарної шкільної географії;
- Третя – складову частину географічної науки з усіма притаманними для неї методами дослідження[21].

Аналіз наукових трактувань дозволяє стверджувати, що краєзнавство є сукупністю наукових дисциплін, різних за змістом і окремих за методами дослідження. З іншого боку – утворює собою могутній науковий ресурс із популяризації знань про край, регіон, виступає громадським рухом, основними завданнями якого є практичні дії зі збереження історико-культурної спадщини краю, відродження духовності, історичної пам'яті.

У структурному відношенні краєзнавство включає географічне краєзнавство, яке як єдина синтетично-географічної наука за змістовим наповненням включає:

- а) природні особливості території, як той фундамент, що на ньому базується господарський комплекс території;
- б) людину, як ту силу, що використовує природу території, впливає на неї, планує своє господарство, виходячи з властивостей і особливостей природи території...;
- в) економіку території, іншими словами, виробничий ефект дії людини на природу.

У трактуванні сутності географічного краєзнавства дотримуємось генетично-чинникового підходу, який передбачає для групування складових виділення сутнісної основи, яка стає їхньою вихідною базою, зокрема (за Я. Жупанським і В. Крулем) це – територія, час і людина [13]. Як фундатори національного краєзнавства науковці пропонують загальне національне краєзнавство диференціювати на, відповідно, географічне, історичне і соціальне краєзнавство (останнє, згодом, пропонується перейменувати у суспільне). Об'єднуючим тут є початковий елемент, тобто – територія, а отже, географічне краєзнавство виступає стрижнем національного краєзнавства.

Хоча географічне краєзнавство формально виступає основою загальної побудови краєзнавства, часово найрозвиненішим (за сумарною кількістю досліджень) є його історична складова.

З'ясувавши сутність краєзнавства і його структурний зміст, виявимо об'єктно-предметну основу краєзнавства та його основної складової – географічного краєзнавства. На думку П. Тронька, предметом дослідження краєзнавства виступає конкретний регіон, а об'єктом – його історія, природа, нааселення, господарство, культура, пам'ятки матеріальної і духовної культури. На нашу думку, тут має місце деяке об'єктно-предметне зміщення акцентів, адже територія (регіон) включає різноманітну краєзнавчі інформації (природи, населення, господарства тощо), тому вона є первинною стосовно своїх наповнювачів. Виходячи з цього, простір «демонструє» свою об'єктну (головну) сутність, а його характеристики – підрядний (предметний) зміст.

Науковці Я. Жупанський і В. Круль вважають, що оскільки територія для краєзнавства виступає в ролі «скелету», на який нарощується все інше – природа, населення, господарство, історія, мистецтво, література, архітектура тощо, то ці складники повинні оцінюватися за своїми яскравими характеристиками. В цьому й особливість об'єкту вивчення краєзнавства, бо він [об'єкт] є специфічним територіальним утворенням, універсальним за своєю суттю, який об'єднує різні за походженням складові, що разом становлять природно-історично-соціально-територіальний комплекс [13].

Географічне краєзнавство є інтегрованою дисципліною, яка поєднує елементи природничих і суспільних наук та виконує наукову, навчальну та виховну функції, зокрема:

- Наукова – сприяє розвитку географічної науки через локальні дослідження.
- Навчальна – є базовим курсом у шкільній географії, формує уявлення про навколишній світ.
- Педагогічна – використовується як дидактичний принцип у навчанні, сприяє формуванню патріотизму, екологічної свідомості, любові до рідного краю.

Таким чином, підсумовуючи дефініцію наукових трактувань краєзнавства, географічного краєзнавства (об'єкта, предмета дослідження) можемо підсумувати, що географічне краєзнавство — це галузь географічної науки, яка комплексно досліджує рідний край як природно-суспільну систему в межах адміністративно-територіального утворення (мезорайону), включаючи його мікрорайони (менші територіальні одиниці) та окремі населені пункти, громади, ландшафтні комплекси тощо. Об'єктом дослідження є: рідний край як цілісна природно-суспільна система, що включає природні умови, ресурси, населення, господарство, культуру, історію, екологічний стан. Основна мета краєзнавчих географічних досліджень є: всебічне пізнання території, формування уявлень про її унікальність, закономірності розвитку, взаємозв'язки між природними та соціальними компонентами.

Географічне краєзнавство має важливе значення для збереження культурної та природної спадщини; розвитку туризму; екологічного моніторингу; формування регіональної ідентичності; підтримки краєзнавчого руху та громадянської активності.

1.2. Краєзнавчий підхід як методологічна основа дослідження

Методологія визначає логіку будь-якого науково – педагогічного дослідження [46], тому зазначимо, що методологічним підґрунтям дослідження проблеми організації географічної краєзнавчої діяльності в навчальному

процесі освітніх закладів має стати краєзнавчий підхід і, відповідно, принцип, краєзнавства. Ми погоджуємося з твердженням науковців, що поняття «підхід», у більшості наукових джерел визначається як «принципова методологічна орієнтація дослідження, як точка зору, з якої розглядається об'єкт вивчення, як поняття або принцип, який керує загальною стратегією дослідження» [2]. У цьому контексті краєзнавчий підхід має яскраво виражений міждисциплінарний характер, виступає основою вивчення природничо-соціальних і суспільних об'єктів та явищ. Це вказує на загальнонауковий характер краєзнавчого підходу, що і донині є недостатньо вивченим і методологічно обґрунтованим. На наш погляд, краєзнавчий підхід не може бути віднесений тільки до вивчення географії у школі, оскільки природа й економіка рідного краю вивчається багатьма краєзнавчими і суспільними науками. Виходячи з цього положення, краєзнавчий підхід визначається як «комплекс методів певної наукової галузі досліджень, більшість яких, зазвичай, мають подібність із загальними методами інших підходів, хоча мають і спеціальні методи, які впливають зі специфічних законів і закономірностей даної галузі знань» [60]. Зрозуміло, що краєзнавчий підхід передбачає реалізацію краєзнавчого принципу, визначення якого, на думку Б. Чернова, має відповідати певним критеріям, що нині достатньо обґрунтовані в педагогічній науці. Учений небезпідставно вважає, що цей «принцип повинен: 1) сформуватися історично (принцип абстрагується на основі практики навчання); 2) мати єдину з процесом навчання і виховання наукову основу; 3) відповідати завданням навчання і виховання, які поставлені перед школою, суспільством; 4) визначати соціальну спрямованість освітнього процесу і діяльність учителя в ньому; 5) сприяти продуктивності навчання; 6) враховувати особливості діяльності учнів та її психологічну основу; 7) виявляти внутрішні сторони діяльності вчителя і учнів; 8) відображати цілісні властивості процесу навчання у єдності його функцій [57, с. 447].

Аналіз наукового трактування «краєзнавчий принцип» і «краєзнавчий підхід» дозволяє узагальнити різну методологічну сутність та функціональне призначення в освітньому процесі. Так, «краєзнавчий принцип» – це один із

дидактичних принципів навчання який передбачає системне використання знань про рідний край під час вивчення освітніх компонентів (навчальних дисциплін), що означає загальну методологічну суть – тобто, як слід організовувати навчання, щоб воно було пов’язане з місцевим контекстом.

Способом реалізації краєзнавчого принципу виступає краєзнавчий підхід, як методичний інструмент який включає конкретні методи, прийоми форми роботи, які дозволяють інтегрувати краєзнавчий матеріал у навчальний процес. Фактично, підхід – це практичний рівень, який реалізує принцип (теоретичну основу) і визначає як саме це реалізується і через які навчальні предмети і форми (екскурсії, проекти, дослідження). Краєзнавчий підхід залежить від навчального предмета (у нашому випадку – географія), віку учнів, цілей навчального заняття, але завжди базується на краєзнавчому принципі.

Краєзнавчий підхід має глибокий і багатогранний вплив на територіальний розвиток і це не лише інструмент дослідження, а й механізм посилення потенціалу конкретного локалітету (села, міста, територіальної громади). Це проявляється через – формування регіональної ідентичності (жители розуміють унікальність свого краю, його історію, культурні традиції, що загалом сприяє зміцненню локального патріотизму, що є важливою основою для сталого розвитку громади); збереження культурної спадщини; підтримку регіональної політики (краєзнавчі дослідження надають емпіричні дані для прийняття рішень у сфері планування, екології, економіки тобто враховують місцеві особливості, що дозволяє уникати шаблонних підходів у державному управлінні); освітній та просвітницький вплив (активно інтегрується в освітні програми, формуючи краще розуміння свого середовища, а це сприяє розвитку критичного мислення, дослідницьких навичок і громадянської активності); економічний розвиток (вивчення та знання особливостей інтегрального потенціалу свого краю може стати основою розвитку малого бізнесу, агротуризму, крафтового виробництва таким чином виявити конкурентні переваги території, що важливо для інвестиційної привабливості); громадська участь і соціальна згуртованість (краєзнавчі ініціативи часто реалізуються через

волонтерські рухи, громадські організації, місцеві проекти та грантову діяльність. Все це зміцнює соціальні зв'язки, формує довіру між мешканцями та владою, активізує місцеве самоврядування).

Розуміння та суть краєзнавчих принципів навчання розглянуто у багатьох наукових публікаціях і розгляд зазначеного науково-теоретичного питання не є завданням нашого комплексного кваліфікаційного дослідження. У нашому комплексному кваліфікаційному дослідженні ми спирались на такі принципи як – комплексність, локальність, історико-географічна глибина, емпіричність, ідентичність, або самотність регіону.

Загалом відмітимо, що при вивченні транспортних систем адміністративної області краєзнавчий підхід дозволяє дослідити розвиток, структуру та функціонування транспортної системи. Особливістю такого підходу є поєднання історичного аналізу (розвиток шляхів, залізниць, автостанцій), просторового аналізу (розміщення об'єктів транспорту), соціального аспекту (доступність, мобільність населення) та екологічного впливу. Краєзнавчий підхід передбачає використання картографічних матеріалів, польових досліджень, опитувань місцевих жителів, що забезпечує комплексне бачення транспортної системи як важливої складової регіонального розвитку. Такий підхід сприяє формуванню практичних рекомендацій щодо покращення транспортної інфраструктури з урахуванням локальних особливостей.

1. 3. Методи краєзнавчого економіко-географічного дослідження транспортної системи регіону

Краєзнавче дослідження транспортної системи відіграє важливу роль у розумінні особливостей територіальної організації населення та господарства регіонів, адже мережа шляхів сполучення разом із містами утворює, каркас, який формує територію, надає їй певну конфігурацію. Краєзнавчий підхід дослідження транспортних мереж за допомогою різних методів дає змогу показати як природно-географічні, історичні, соціально-економічні особливості певної

території впливають на формування систем транспортних комунікацій і як наявні транспортні мережі зумовлюють просторові відмінності в розселенні населення та розміщенні господарства.

Слово метод походить від гр. *methods* – «шлях до чого-небудь». Метод одночасно є й результатом процесу пізнання, і його передумовою, оскільки включає сукупність прийомів і операцій, за допомогою яких здійснюється якась конкретна практична або теоретична діяльність; це комплекс різноманітних прийомів, які використовуються в конкретній науці й дають змогу всебічно пізнати її предмет. Певна послідовність вирішення конкретного наукового й практичного завдання, сукупність, правила й порядок застосування використовуваних методів визначається таким поняттям, як методика наукового пізнання [2, с. 17–18]. Виділяють чотири рівні методів: 1) філософський (загальнонауковий); 2) міждисциплінарний (спільний для кількох галузей знань); 3) конкретно-науковий (спеціальний); 4) методико-технічний. На першому рівні будь-якого наукового дослідження використовуються загальнонаукові методи (системний метод, методи індукції та дедукції, узагальнення та ін.) До методів другого рівня належать історичний, математичний та ін., які використовуються для виявлення та аналізу динаміки розвитку процесів та явищ. Методи третього рівня використовуються для конкретно-наукових досліджень (наприклад, картографічний методи та ін.). Методи четвертого рівня дають змогу виконувати розрахунки різної складності [46].

Під час дослідження будь-якого явища чи проблеми можуть використовуватись різноманітні методичні підходи та прийоми, залежно від поставлених цілей і завдань дослідження. На першому етапі потрібно вивчити теоретико-методичні основи дослідження транспортної системи території. Другий етап є практичним дослідженням. На цьому етапі, по-перше, необхідно виявити економіко-географічні особливості досліджуваного регіону, охарактеризувати природні умови та ресурси, визначити рівень та структуру матеріального виробництва та їх вплив на розвиток різних видів транспорту. По-друге, доцільно проаналізувати галузеву структуру транспортної системи регіону за наявною транспортною інфраструктурою, розподіл вантажних і пасажирських перевезень між різними видами транспорту, їхню динаміку та взаємодію. Наступним етапом може бути аналіз особливостей розвитку кожного

виду транспорту регіону в територіальному й функціональному аспектах. Територіальний аспект передбачає дослідження мережі шляхів сполучення з їх інфраструктурою. За допомогою функціонального підходу визначається роль кожного виду транспорту у внутрідержавних, міждержавних та міжнародних перевезеннях, що залежить від рівня розвитку та структури господарського комплексу досліджуваного регіону. На третьому етапі вивчаються проблеми та перспективи функціонування транспортної системи регіону з позицій обґрунтування напрямів оптимізації рівня транспортної забезпеченості території й покращення ефективності роботи різних видів транспорту.

Під час дослідження транспортної системи регіону на кожному етапі дослідження доцільно використовувати систему таких основних наукових методів, як метод системно-структурного аналізу, статистичний, історичний, порівняльний, математичний, картографічний, методи класифікації й типізації, та ін. Кожен із методів являє собою систему засобів та прийомів, які окремо або в поєднанні один з одним дають змогу вирішувати різноманітні наукові та практичні завдання, котрі зумовлені предметом і метою дослідження.

На всіх етапах нашого дослідження застосовувалися такі загальнонаукові методи дослідження, як індукція, дедукція, узагальнення, абстрагування. Метод індукції застосовувався для отримання загальних знань (інформації) про об'єкт дослідження на основі окремих фактів та часткової інформації про транспортну освоєність області. Метод дедукції застосовувався для отримання конкретної інформації про транспортну систему Волині на основі загальних відомостей про неї. Ці методи використовуються у дослідженні комплексно.

Метод узагальнення тісно пов'язаний з індукцією та дедукцією й є способом переходу на більш високу ступінь абстракції шляхом виявлення загальних ознак (властивостей, відносин, тенденцій розвитку тощо), які властиві процесам й явищам досліджуваної сфери [46]. У нашому дослідженні цей метод неодноразово використовувався і дав змогу визначити особливості формування транспортної системи регіону, виявити тенденції, проблеми та перспективи розвитку транспортного комплексу області. На основі часткових

відомостей про певні види транспорту та застосування методу узагальнення проведено аналіз рівнів транспортної забезпеченості області.

Метод системно-структурного аналізу є одним із основних методів наукового дослідження, оскільки його основна суть зводиться до того, що об'єкт дослідження розглядається як єдине ціле (система) з урахуванням специфіки структури, взаємозв'язків, взаємовідносин усіх складових частин транспортної системи, виявлення ролі кожної з них у загальному процесі функціонування. Транспортну інфраструктуру регіону з позицій транспортної забезпеченості конкретної території слід розглядати як складну просторову систему, що складається з компонентів, які перебувають у тісних взаємозв'язках. Вивчення зв'язків дає змогу провести розчленування системи на структурні одиниці, тому під час дослідження транспортної системи регіону необхідною методологічною «перацією» є застосування структурного аналізу з виявленням особливостей компонентної (галузевої), територіальної, функціональної й організаційно-управлінської структур транспортного комплексу регіону. Так, наприклад у дослідженні елементів територіальної структури транспортної системи регіону нами виділено дві групи транспортних вузлів: інтегральні та спеціалізовані. За допомогою цього методу дослідження виявлено сторони територіальної організації й комплексно-пропорційного розвитку транспортної системи області.

Застосування статистичного методу означає збір та отримання первинних статистичних матеріалів по транспортному комплексу регіону, використання статистичних довідників, обробку та аналіз цих матеріалів відповідно до мети дослідження. У нашому дослідженні статистичний метод дав змогу проаналізувати протяжність транспортних мереж, динаміку перевезень вантажів, пасажирів, а також охарактеризувати динаміку показників експлуатаційної діяльності всіх видів транспорту тощо.

Не менш важливе значення має історичний метод дослідження. Сутність застосування історичного методу полягає у вивченні усіх змін, які стосуються різних історичних періодів розвитку транспорту в соціальному, економічному та географічному відношеннях. Завданням методу є визначення причин і

факторів, що зумовили виникнення того чи іншого об'єкта, вивчення стадій його розвитку аж до сучасного стану. Історичний метод нами використано для аналізу розвитку транспортної мережі Волинської області в історичному аспекті, адже кожному періоду історичного розвитку відповідає певний рівень розвитку транспортних засобів та зв'язку. Також визначено особливості зародження, розвитку та функціонування кожного виду транспорту області.

Порівняльний метод покликаний виявити найістотніші риси подібності та відмінності територій у різних аспектах. Використовується, зокрема, як базовий при класифікації, генералізації, оцінюванні та прогнозуванні. Пізнання будь-якого об'єкту або явища починається з виділення його подібностей і відмінностей від інших споріднених об'єктів і явищ [46]. Цей метод дав змогу порівняти рівень забезпеченості адміністративних районів Волинської області транспортною мережею, порівняти сучасний стан розвитку транспортної системи регіону з тим, який існував раніше.

У дослідженнях транспортних систем регіонів використовують також математичний метод, за допомогою якого можна виявити основні тенденції та зрушення в розвитку транспортної системи загалом, чи в окремих видах транспорту. Найчастіше цей метод використовується при дослідженні територіальної структури транспортної системи.

Дослідження транспортної забезпеченості території вимагає застосування методів просторового аналізу, одним з яких є картографічний. Картографічний метод – один із найважливіших в арсеналі дослідницького апарату. Основний інструмент картографічного методу – тематична карта. Із застосованих математичних прийомів карту можна використати як вихідний матеріал для наступних дослідницьких операцій і за допомогою тематичних карт можна охарактеризувати всі види транспорту, транспортну мережу регіону, транспортно-економічні зв'язки, транспортно-географічні відношення тощо.

Наукова систематизація має велике значення як у теорії, так і в практиці наукових досліджень та дає змогу простежити у досліджуваних явищах певний порядок, виявити подібності й відмінності, їх внутрішні закономірності. Основними видами систематизації є класифікація, типоло-

гізація, групування. Класифікація й типологізація переслідують одну мету – упорядкування об’єктів, які вивчаються з тією відмінністю, що в першому випадку сукупність об’єктів (явищ) розподіляється на групи (класи), а в другому – з розрізнених об’єктів (явищ) складаються групи (типи) [46]. Класифікація – це розподіл сукупності явищ або предметів певної належності на класи (групи) згідно з більшістю істотних прикмет. Метод класифікації застосовують також у дослідженнях транспортних систем регіонів, виділяючи різні види транспорту з урахуванням особливостей кожного з них; класифікують його за окремими ознаками (наприклад, класифікація транспортних пунктів за виконуваними функціями чи за переважанням у вантажообороті певних видів вантажів) тощо.

Типологізація – це метод наукової класифікації об’єктів за допомогою абстрактних теоретичних моделей (типів), у яких фіксуються найважливіші структурні або функціональні особливості об’єктів, що досліджуються.

Отже, дослідження транспортної системи регіонів вимагає застосування як загальнонаукових, так і конкретно-наукових методів, які дають змогу детально виявити й проаналізувати особливості розвитку транспортної системи та визначити рівні транспортно-інфраструктурного забезпечення досліджуваної території. Всі перераховані наукові методи, які використовувались у дослідженні транспортної системи Волинської області з метою виявлення ступеня забезпечення її території транспортними комунікаціями, дають змогу оптимально організувати науковий пошук.

РОЗДІЛ 2. КРАЄЗНАВЧЕ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ РЕГІОНУ (НА МАТЕРІАЛАХ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ)

2.1. Історичні етапи формування й розвитку транспортної системи

Історичні етапи формування й розвитку транспортної системи є важливим чинником у розумінні сучасного господарського механізму конкретної території дослідження та його інфраструктурного обслуговування. У різні історичні періоди формування транспортної мережі Волинської області залежало від географічного положення, економічних потреб та політичних обставин, завдяки чому активно будувались різноманітні шляхи сполучення. Транспортна система області завдяки наявності різновидової структури у XIX столітті впливала на економічне зростання та інтеграцію регіону в загальнодержавну транспортну систему.

Протягом багатьох століть дорожня мережа формувалася під впливом торгівлі та потреб розвитку економіки краю, а також проходження через її територію торговельних шляхів міжнародного значення [5]. Починаючи з XI ст., Волинь вела жваву торгівлю з країнами Балтії й Центральної Європи, як результат краєм пролягали торговельні шляхи з Києва – через Дорогобуж, Пересипницю, Луцьк, Володимир-Волинський – у Центральну та Західну Європу. Інший шлях проходив по Західному Бугу, а на північних рубежах від нього відгалужувався шлях, який тягнувся по Прип'яті до Дніпра. Третій, водний шлях прямував по Прип'яті, в околицях Бреста (Берестя) волоком з'єднувався із Західним Бугом, йшов далі по Віслі до Гданська й портів північного узбережжя Європи [26].

Після монголо-татарської навали у другій половині XIII – першій половині XIV ст. система транзитної торгівлі змінилася. Раніше стратегічний напрям зі сходу на захід змінився на новий напрям – із Балтійського до Чорного морів. Важливу роль відігравали водні шляхи, про що свідчать спеціально обладнані в

ті часи річкові пристані на Стиру й Лузі в Луцьку й Володимирі-Волинському [25]. Існували й інші важливі торговельні шляхи, зокрема «чумацькі».

У XIV–XVII ст. на розвиток мережі сухопутних і водних торговельних шляхів значний вплив мало введення торговельного мита й облаштування пунктів його стягнення (митниці у Луцьку, Володимирі, Ковелі, Хотячеві, Гіркій Полонці, Несвічі, Олиці та ін.). Транспортувались ліс, зерно, сіль, ремісничі товари, тканини, шкіра, віск, хутро, шовк, спеції тощо. Основним видом транспорту був гужовий. Найбільше товарів перевозили взимку, а найменше – навесні й восени під час бездоріжжя [25].

У XVII ст. з'явилися поштові дороги. Вперше таким трактом у кінці XVII ст. повезли пошту з Луцька до польського міста Замосць [5]. Пізніше, після входження території Волині до складу російської імперії в кінці XVIII ст., мережа поштових доріг значно розширилася.

У другій половині XIX ст. на Волині розпочалося будівництво залізниць. У 1860–1870 роках було розпочато спорудження Київсько-Брестської залізниці, 1873 р. – ділянки Здолбунів–Рівне–Ковель, а в 1877 р. – Варшава–Люблін–Холм–Ковель. У 1890 р. була побудована залізнична колія від Ківерець до Луцька, а в 1903 р. – Ковель–Сарни [16, с. 316]. До початку Першої світової війни була побудована залізниця Ковель–Володимир-Волинський (введена в експлуатацію в 1908 р.). Протягом 1913–1916 рр. будувалася одноколійна залізниця Ковель–Камінь-Каширський [12, с. 293]. У 1916–1917 рр. була побудована вузькоколійна залізниця Камінь-Каширський–Любешів–Янов Поліський (сучасне м. Іваново Брестської області Білорусі) [44]. Для військових потреб під час Першої світової війни (особливо в поліських районах) було побудовано залізничну лінію Володимир-Волинський–Війниця та ще декілька вузькоколійних залізниць, які після Другої світової війни були розібрані.

У кінці XIX ст. розпочалося будівництво шосейних і вимощених доріг. Зокрема, у 1898 р. велося будівництво дороги Володимир-Волинський–Ковель, а в 1899 р. було відремонтовано мости через р. Стир у Колках і Рожищах. У

1906 р. у Волинській губернії було 341 верств і 154 сажні шосейних і вимощених доріг та 4427 і 368 сажнів – ґрунтових доріг [5].

Перша світова війна перервала будівництво шляхів сполучення. Після її завершення на час входження території Волині до складу Польщі (у 1921 р.) шляхи сполучення перебували у дуже поганому стані й окрім того вони були побудовані за часів російської імперії без урахування локальних особливостей регіону й потреб населення. Починаючи з 1924 р., польська адміністрація питанню облаштування та будівництва шляхів сполучення приділяла особливу увагу [17, с. 86]. Так, у 1925 р. введено в дію залізницю Луцьк–Стоянів–Львів. У міжвоєнний період будувалася також низка вузькоколіїних, переважно лісовивізних залізничних ліній. Довжина залізничних ліній на Волині у 1940 р. становила 687 км [12, с. 293].

У міжвоєнний період будувалися бруківкові й білощебеневі шосейні дороги. Протягом 1924–1934 рр. у Волинському воєводстві було прокладено 271 км доріг із твердим покриттям. На кінець 1930–х рр. такі дороги існували в напрямку до Ковеля, Луцька, Ківерців, Рівного, Дубна й Володимира-Волинського. Загальна їх протяжність становила близько 400 км [5]. Між великими містами курсували маршрутні автобуси, які перевозили пасажирів і туристів. Зокрема, на постійній основі існували рейси з Ковеля до Луцька, Ратного, Бреста, Мельниці; із Луцька до Рівного, Дубна, Торчина, Ківерців і Колок та ін. [17, с. 88].

Автомобільні дороги в міжвоєнний період були двох видів – ґрунтові та з твердим покриттям. Населення переважно користувалося ґрунтовими дорогами, однак вони були доступні лише у суху погоду. На початок 1935 р. у Волинському воєводстві загальна довжина доріг із твердим покриттям становила 1227 км, з яких державні мали протяжність 720 км. Протяжність ґрунтових доріг у воєводстві становила 2993 км [25, с. 11]. Більше половини усіх автошляхів припадало на територію сучасної Волинської області. У містах Луцьку, Ковелі та Володимирі можна було скористатися таксі. Окрім залізничного та автомобільного транспорту на території сучасної Волині у

міжвоєнний період розвивався й річковий та повітряний транспорт. У Луцьку функціонував аеропорт, проте він не обслуговував регулярних рейсів, а лише приватні (індивідуальні). Річкова комунікація була лише на півночі області, звідки можна було дістатися до міст сусіднього Пінського воєводства. На найбільших річках можна було скористатися послугами приватних власників човнів, каяків і доплисти до найближчих населених пунктів [17, с. 89].

Друга світова війна перервала розвиток транспортної системи. Після війни в області не збереглося ділянок автошляхів, придатних для експлуатації, а залізничні колії на багатьох ділянках були пошкоджені. У перші післявоєнні роки дорожня мережа була відбудована. Особливого значення набула Ковельська залізниця, що обслуговувала промисловість й сільське господарство п'яти областей України (Волинської, Рівненської, Львівської, Тернопільської та Житомирської) й Пінської області білорусії. Через область спрямовувалася значна частина транзитного вантажного потоку до країн Центральної та Західної Європи.

За роки війни було зруйновано понад 250 км шосейних доріг, знищено мости на основних магістралях, які сполучали Луцьк із Рівним, Ковелем, Дубном і Володимиром-Волинським [52, с. 182]. У післявоєнний час зросла роль автотранспорту в економіці. Загальна довжина автомобільних шляхів у 1950–1953 рр. залишалася практично незмінною – 9,6 тис. км, у т. ч. з твердим покриттям – 0,6 км. Помітно зросли вантажні перевезення автотранспорту області. Відбувалося налагодження роботи й пасажирського транспорту, зростав автобусний й таксомоторний парк, почали діяти міжміські автобусні лінії, збільшувалися обсяги пасажироперевезень [50, с. 183].

Значного розквіту зазнав річковий транспорт, зокрема освоєння малих рік басейну Прип'яті – Стиру, Стоходу, Туриї та Прип'яті. Першочерговим завданням було освоєння р. Стир, зокрема на ділянці Луцьк–Берестечко довжиною 124 км., Берестечко–Пінськ 455 км. У 1950-х рр. обсяги перевезень річковим флотом області значно збільшилася [52, с. 181–182].

У наступні роки розширювалася мережа автошляхів, зростали обсяги вантажо- й пасажироперевезень. Так, за 1950–1995 рр. експлуатаційна довжина залізниць збільшилася на 11 %, а протяжність автодоріг із твердим покриттям зросла у понад 9 разів (табл. 2.1).

Інтенсивно транспорт області почав розвиватися з 1970-х рр. у зв'язку з будівництвом великих промислових підприємств у Луцьку, Ковелі, Нововолинську, Володимирі-Волинському та райцентрах області. Так, в 1976–1980 рр. було побудовано ще 656 км, зроблено 78 під'їздів до сільських населених пунктів, а з 1987 до 1990 рр. організаціями шляхового будівництва здано ще 545 км доріг [5]. У 1995 р. протяжність автошляхів із твердим покриттям становила 5540 км, а автошляхів загального користування – 6320 км (табл. 2.1). Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування збільшилася до 615 км проти 560 км у 1950 р. У 1979 р. була введена в дію т. зв. ширококолійна металургійна залізнична лінія Володимир-Волинський–Ізов–Грубешів–Катовіце (довжина на території області понад 30 км), призначена для вантажних перевезень залізної руди з України в Польщу. Збільшувалася також протяжність залізничних колій підприємств та організацій: із 106 км у 1970 р. до 262 км у 1995 р. (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Транспортна мережа Волинської області у 1950–1995 рр. (на кінець року),

км*

Показник	1950	1960	1970	1980	1990	1992	1995
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування	560	568	582	621	621	622	615
Розгорнута довжина залізничних колій підприємств та організацій	-	234	106	172	273	279	262
Автомобільні шляхи загального користування: всі шляхи у тому числі з твердим покриттям	9600 600	9600 800	7700 1861	5556 3334	6112 5108	6236 5392	6320 5540
Протяжність експлуатаційної тролейбусної лінії	-	-	-	52	85	85	92
Довжина внутрішніх водних шляхів**	332	563	494	788	676	676	48
Протяжність повітряних ліній	-	-	2240	3440	1120	600	240

* Складено за матеріалами Головного управління статистики у Волинській області.

** Протяжність водних шляхів у 1950–1992 рр. подана як балансова, що перебувала у віданні Стер-Горинського управління річкового флоту на території Волинської та Рівненської областей.

Також до 1980-х рр. збільшувалася довжина внутрішніх водних шляхів сполучення (788 км у 1980 р.). Проте в наступні роки їх протяжність почала зменшуватися й у 1992 р. вона становила 676 км, а наступні роки вона різко зменшилася після спаду в економічному розвитку області (до 48 км у 1995 р.) [12, с. 296]. Різко зменшилися показники вантажних перевезень. На початку 2000-х рр. річковий транспорт області перестав зовсім існувати.

У післявоєнний час до початку 1990-х рр. помітну роль у внутрішніх і зовнішніх транспортних зв'язках відігравав повітряний транспорт. У 1984 р. почав діяти новий Луцький аеропорт, побудований біля сіл Крупа та Лище Луцького району. З початку 1990-х рр. авіаційні перевезення почали різко скорочуватися, а у 2000-х рр. Луцький аеропорт припинив свою діяльність.

Сучасна мережа трубопровідного транспорту на території області почала розвиватися з початком прокладання транзитних газопроводів у 1970–1980-х рр. та будівництвом місцевих трубопроводів, які постачають газ до населених пунктів, нафтопродукти до Луцька й Ковеля, воду для потреб населення й промислових підприємств. У 1995 р. загальна експлуатаційна довжина місцевих газопроводів загального користування становила 2360 км. Місцевими газопроводами було транспортовано 689,8 млн м³ газу [12, с. 306]. У наступні роки мережа місцевих сільських газопроводів значно розширилася.

Значення міського пасажирського транспорту зросло у зв'язку із збільшенням рухливості населення області й дальності поїздок. Провідна роль у міському транспорті належить автобусним перевезенням, які організовані в Луцьку, Ковелі, Нововолинську й Володимирі. Із початку 2000-х рр. зросло значення роботи маршрутних таксі та таксомоторного парку. З 1972 р. в м. Луцьку почав функціонувати тролейбусний транспорт і протяжність ліній збільшувалася й у 1995 р. вона уже становила 92 км [12, с. 308].

Отже, історичні фактори мають вагоме значення у формуванні транспортної мережі території, оскільки протягом тривалого історичного часу

транспортна мережа визначеного регіону формувалася під впливом розвитку внутрішньої та зовнішньої торгівлі на основі розвитку сухопутних і водних шляхів сполучення. Із кінця XIX ст. на території почав розвиватися залізничний й автомобільний транспорт. У міжвоєнний період певна увага приділялася будівництву вузькоколіїних залізниць та автошляхів із твердим покриттям. У другій половині ХХІ ст. значно розширилася мережа автомобільних шляхів сполучення з твердим покриттям, було започатковано розвиток річкового, трубопровідного, повітряного й міського пасажирського транспорту, що дало змогу сформувати сучасну транспортну систему області.

2.2. Природні умови та соціально-економічні чинники розвитку транспортної системи

Природні умови. Умовами транспортного освоєння Волинської області є природно-географічні, які діють на всіх етапах формування транспортної системи, переважно опосередковано і по різному. До таких умов належать фізико-географічне положення території, геологічна будова, рельєф, кліматичні умови, мінерально-сировинні, водні, лісові, земельні, біологічні та природно-рекреаційні ресурси.

Волинська область розміщена на крайньому північному заході України. Її територія за конфігурацією є компактною (коефіцієнт компактності – 0,39) [61]. Площа території області становить 20,2 тис. км² (3,3 % від площі території України). Протяжність області з півночі на південь становить 187 км, із заходу на схід – 163 км.

Особливістю природно-географічного положення території області є розміщення на західних окраїнах Східноєвропейської рівнини в межах двох фізико-географічних зон – Полісся й Лісостепу, що обумовлює відмінності в геологічній будові, рельєфі, ландшафтах, флорі та фауні території, спеціалізації господарства й визначає специфіку господарського освоєння регіону.

Рельєф території впливає на густоту та конфігурацію транспортної мережі, прокладання автомобільних і залізничних шляхів сполучення.

Особливості рельєфу Волинської області визначають її положення на стику

двох геоморфологічних об'єктів: Волинської акумулятивної рівнини (Поліська низовина) і Волинської ерозійної височини [5]. Північну, найбільшу частину займає Поліська низовина, яка є залісненою заболоченою рівниною, слабо нахиленою на північ, а південну – Волинська височина, рельєф якої має характер горбистого плато. Менше поширення на території Поліської низовини мають денудаційні форми рельєфу, а також наявні площі боліт, що утруднює прокладання шляхів сполучення і вимагає проведення меліоративних робіт.

Підвищений рельєф лісостепової частини області значно розчленований, властиві різноманітні ерозійні форми рельєфу: яри, балки, річкові долини різної будови і розмірів. Крутизна схилів, дрібноконтурність ділянок створюють труднощі для прокладання доріг.

Отже, область має слабонахилену в північно-західному напрямку рівнинну поверхню, що в цілому не створює перешкод для прокладання залізничних і автомобільних шляхів. Загалом рівнинний характер рельєфу території Волинської області виступає сприятливим фактором формування густої транспортної мережі. Низинний характер рельєфу поліських районів області зумовив заболоченість території, що ускладнює їхнє транспортне освоєння. Проте з проведенням меліоративних робіт, у результаті яких було осушено значні площі боліт, негативний вплив заболоченості території зменшився.

Мінерально-сировинні ресурси є матеріальною базою для розвитку господарства області та формування її транспортної мережі і потенціал яких є незначний, оскільки у надрах наявні 18 видів корисних копалин [30]. В області добувають кам'яне вугілля, торф, природний газ, сировину для випалювання вапна та цементу, цегельно-черепичну сировину, будівельні та баластні піски, гончарні глини та ін. Експлуатація родовищ зумовлює необхідність будівництва під'їзних залізничних колій й автошляхів, а також можливого використання р. Стир (річковий транспорт використовувався до середини 1990-х рр.). Такі види, як будівельні та баластні піски поширені в північній частині області, широко використовуються для будівництва та реконструкції автошляхів різного призначення. Запаси цегельно-черепичної сировини сконцентровані в

південній частині області[30, с. 79]. Значні запаси будівельної сировини та розробка їх родовищ сприяють розвитку промисловості будівельних матеріалів, продукція якої використовується на різних господарських об'єктах і перевезення яких вимагає ефективної діяльності транспортних підприємств. Окрім того, будівництво самих доріг залежить від розміщення родовищ будівельних матеріалів. На території практично немає родовищ гравійної та щебеневої сировини, що потребує значних витрат на їх транспортування з інших регіонів для укладки полотна залізниць та автошляхів із твердим покриттям.

Погодно-кліматичні умови впливають на експлуатацію залізничного та автомобільного транспорту: там, де сильні морози, збільшуються витрати палива на обігрівання пасажирських вагонів і автобусних салонів; снігові замети, хуртовини, тумани, ожеледиця ускладнюють рух поїздів і автомобілів. Впливають кліматичні умови на роботу повітряного транспорту.

Клімат Волинської області помірно-континентальний: зима м'яка, з нестійкими морозами і частими відлигами; літо коротке, нежарке; затяжні весна і осінь із значними опадами. У зв'язку з рівнинним характером поверхні не спостерігається значних контрастів у розподілі температури повітря та кількості опадів по території.

Середньорічна температура повітря становить близько 7°C тепла, середня температура найхолоднішого місяця січня -5°C, найтеплішого липня - +18°C. Абсолютний максимум температури складає +38°C, абсолютний мінімум - 35-37°C морозу. Зима продовжується в середньому з 25 листопада по 13 березня. Середня тривалість безморозного періоду 156-171 день.

На території за рік у середньому випадає 536-600 мм опадів. У розподілі опадів протягом року найменша їх кількість припадає на зимові місяці і на березень, а найбільша кількість дощів випадає в літній період (липень). По території кількість опадів зростає з північного заходу на південний схід. Протягом року спостерігається 160-180 днів з опадами. Все це впливає на діяльність транспортної системи. Інколи в області випадає град – явище рідке і короткочасне, але інколи наносить значні збитки дорожньому господарству.

Отже, погодно-кліматичні особливості області у переважній більшості не створюють значних перешкод у функціонуванні транспортної системи.

У діяльності водного транспорту велике значення мають тривалість й умови навігації. Так, не будь-яка річка може бути природною водною магістраллю, оскільки для судноплавства необхідні достатні (гарантійні) глибини і ширина. Водний транспорт діяв у Волинській області до 1990-х років, а на теперішній момент ведеться мова про його відновлення на частині р.Стир (район м.Луцька), для розважальних екскурсійних подорожей. Найсприятливіші умови для розвитку річкового транспорту має р. Стир, можливий на базі річок Турія і Прип'ять.

На розміщення і конфігурацію автомобільних шляхів впливає гідрологічна мережа та гідрологічні особливості території. Річкова мережа вимагає будівництва мостів, крім цього автомобільні шляхи часто будують вздовж річок. Волинська область володіє значними водними ресурсами. Тут нараховується понад 130 річок протяжністю 3464 км, через які побудовано 351 автомобільний міст. Також значні запаси підземних вод, які досить часто створюють ускладнення для вибору і підготовки ділянок під будівництво автомобільних шляхів. З ними пов'язані зсуви і заболоченість, що призводить до здорожчання шляхового будівництва. Наприклад, магістраль М – 19 (Доманове – Ковель – Чернівці – Мамалига) прокладена через річки Прип'ять, Виживка, Стохід, Турія, Стир, і в окремих долинах Прип'яті та Виживки часто дорога підтоплюється і руйнується, тому такі ділянки вимагають систематичної реконструкції для запобігання підтоплення та руйнування магістралі.

Високий рівень ґрунтових вод на найнижчих ділянках трас призводить до промерзання верхньої товщі ґрунту, збільшення об'єму маси та випучування (покороблення) дорожнього полотна. В результаті відбувається розмерзання під навантаженням автотранспорту верхнього шару дороги, яка також ущільнюється і утворюються заглибини, які слугують перепнами для швидкісної їзди. Тому необхідно штучно понижувати рівень ґрунтових вод шляхом закладання вертикального та горизонтального дренажу.

Для роботи транспортної системи велике значення мають ґрунтові умови, які впливають передусім на стан автомобільних доріг без твердого покриття, особливо в поліських районах. У весняний та осінній періоди ґрунт пересичується вологою і на ґрунтових дорогах настає період бездоріжжя.

Отже, природно-географічні умови мають переважно опосередкований вплив на формування транспортної системи Волинської області. Вони виступають, насамперед, як передумова транспортного освоєння території, а вже потім як результат їх дії. Певний вплив на розвиток транспортної системи й транспортне освоєння території області мають природно-географічне положення та рельєф території, потенціал мінеральних, ґрунтово-кліматичних і водних ресурсів.

Соціально-економічні чинники є провідними у формуванні транспортної системи регіону, здійснюючи значний вплив на розвиток транспортних мереж у процесі господарського освоєння території, що пояснюється сильною взаємозалежністю процесів соціально-економічного розвитку регіону від роботи різних видів транспорту.

Розмір вантажопотоків і пасажиропотоків визначають такі основні соціально-економічні фактори: 1) рівень соціально-економічного розвитку регіону; 2) економіко-географічне положення території регіону; 3) розміщення продуктивних сил; 4) комплексний розвиток господарського комплексу регіону; 5) концентрація галузей економіки у великих і середніх містах та промислових вузлах; 6) внутрірегіональний баланс виробництва та споживання тощо.

Формування транспорту в просторову систему починається на певному рівні розвитку продуктивних сил і досягнень науково-технічного прогресу, що значною мірою впливають на галузеву й територіальну структуру регіональної транспортної системи, а також між рівнем розвитку матеріального виробництва й транспорту. Так, до початку ХХ ст. на Волині, яка була аграрним краєм, транспорт був розвинутий недостатньо: мало було шляхів сполучення з домінуванням ґрунтових доріг, технічні засоби транспорту перебували на дуже

низькому рівні розвитку, автомобільного, трубопровідного й повітряного видів транспорту майже не було, а залізничний працював із низькою продуктивністю.

В післявоєнний час у другій половині XX ст. з розвитком продуктивних сил області, будівництвом промислових підприємств вугільної, машинобудівної та інших галузей промисловості поліпшилася структура транспорту, були побудовані нові транспортні мережі автомобільних шляхів і трубопроводів, скоротилися витрати на перевезення, підвищилася насиченість і забезпеченість території шляхами сполучення. Перетворення Волинської області в аграрно-промислову зону зумовило підняття рівня її соціально-економічного розвитку, що значно вплинуло на збільшення вантажопотоків і пасажиропотоків, на розвиток мережі шляхів сполучення. Транспорт став важливою складовою частиною господарського комплексу й необхідною умовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери послуг області.

Розвиток господарства Волинської області відобразився на обсягах вантажо- й пасажиропотоків. Найбільші обсяги їх спостерігалися в кінці 1980-х років. Після здобуття незалежності України показники роботи усіх видів транспорту значно зменшилися через розрив економічних зв'язків із господарськими партнерами в колишніх республіках СРСР[12, с. 292]. У наступні роки обсяги перевезень вантажів усіма видами транспорту ще більше скоротилися через економічні негаразди та зменшення вантажопотоків на залізничному транспорті[32, с. 111]. Нині показники вантажної роботи транспорту дещо збільшилися, незважаючи на економічну депресію в умовах ведення військових дій України, тоді як пасажиропотік дещо зменшився переважно через зменшення чисельності населення [54, с. 18, с. 24].

Важливий фактор формування транспортної системи Волині – економіко-географічне положення (ЕГП) її території[59, с. 175]. Є зовнішнім фактором формування та функціонування, відповідно, транспортна система формувалася з урахуванням прикордонного положення та розвитку зовнішньоторговельних і транзитних зв'язків.

Просторова близькість Волинської області до промислово розвинутих і густозаселених територій України та сусідніх держав сприяє розвитку її транспортної системи. Межуючи з областями України на півдні та сході, вона має вихід по транспортних магістралях у центральні, південні та східні області України, а через них у росію й Молдову. На півночі область мала змогу здійснювати торговельно-економічні зв'язки з білоруссю, державами Балтії та північно-західними областями росії. На заході область має контактну зону з Люблінським воєводством Польщі з подальшим виходом на транспортні мережі країн Центральної та Західної Європи [12, с. 17]. Водночас, положення щодо системи економічних районів України характеризується віддаленістю та периферійністю, що певною мірою стримують транспортне освоєння регіону. Феномен контактності положення області як прикордонного регіону України в зоні контактної взаємодії на стику територіально-господарських структур України, Польщі визначає близькість до європейських ринків і соціально-економічну своєрідність території, даючи стимул для її господарського освоєння й розвитку транспортної системи [12, с. 18; 28, с. 112].

Особливістю ЕГП території області є також його вигідність за рахунок положення на перехресті трансконтинентальних транспортних магістралей, які з'єднують регіон з областями України та сусідніми державами. Через територію області проходять найкоротші транспортні шляхи в широтному й меридіональному напрямках, що забезпечують експортно-імпортні перевезення та транзитні зв'язки між країнами не тільки Центрально-Східної, а й Західної та Північної Європи, Центральної Азії та Чорноморського регіону [28, с. 112]. Область перетинається важливими залізничними й автомобільними шляхами міжнародного та державного значення, що сходяться в центрі області в Ковельському транспортному вузлі. Найбільш чітко й різнопланово вплив ЕГП проявляється в місцях перетину та стику транзитних залізничних магістралей з автомобільними шляхами [12, с. 18].

Матеріальне виробництво й сфера послуг впливають на формування транспортної системи регіону в трьох аспектах: галузевому, територіальному й

функціональному. У галузевому аспекті матеріальне виробництво Волинської області зумовило видову структуру транспортної системи з домінуванням автомобільного транспорту у перевезеннях вантажів і пасажирів. Оскільки область є переважно аграрною, то рівень розвитку й спеціалізація сільськогосподарського виробництва визначають важливу роль сільського господарства у формування транспортної системи області. Територіальні громади області потребують шляхів сполучення, зокрема автомобільних, і рухомого складу для малотранспортабельної сільськогосподарської продукції й своєчасної доставки на переробні підприємства та до споживачів. Автотранспорт найкраще відповідає вимогам щодо навантажувально-розвантажувальних операцій сільгосппродуктів та його маневреності.

Спеціалізація Волинської області на машинобудуванні й металообробці, промисловості будівельних матеріалів певним чином позначається насамперед на розвитку залізничного транспорту. Оскільки в області відсутня місцева сировинна база для розвитку машинобудування, то у свій час сюди спрямовувалися потоки чорних металів, а в зворотному порядку – готова продукція машинобудування.

Важливу роль у формуванні транспортної системи області відіграє населення, зокрема такий його фактор, як рухомість. Оскільки всі населені пункти області повинні мати стійкий транспортний зв'язок, виникає потреба в розбудові шляхової мережі й технічних видах транспорту, які б забезпечували певний обсяг вантажо- й пасажиропотоків. Зі зростанням величини населеного пункту збільшується потреба в розвитку різних видів транспорту, у тому числі й міського пасажирського.

На території Волинської області сформувалася складна система розселення, представлена 11 містами (із них обласний центр Луцьк – велике місто з 217 тис. жителями, три – середні й сім – малі), 22 селищами міського типу та 1054 сільськими населеними пунктами [50]. Майже 72 % населення сконцентровано у центральних і південних районах області, де густота сягає 75,3 особи на 1 км². Північна частина області заселена рідше – 22,0–36,2 особи

на 1 км², а в середньому по області цей показник становить 51,4 особи на 1 км². Найбільш густозаселеним є м. Луцьк (5,2 тис. осіб на 1 км²), найменш – Турійська територіальна громада (21,6 особи на 1 км²) [50, с. 21].

Кількість населених пунктів, чисельність населення в них і густота поселень є фактором, який визначає густоту шляхів сполучення та рівень розвинутої транспортної системи, напрямки й потужність основних внутрі- й міжрегіональних пасажирських зв'язків. Збільшення чисельності населення у містах обласного значення (Луцьк, Ковель, Нововолинськ і Володимир) зумовив збільшення внутріобласних і внутріміських пасажиропотоків. Під впливом обласної й районних систем розселення в області сформувалася радіально-концентрична транспортна мережа, яку можна вважати не досить оптимальною через периферійне та ексцентральне розміщення обласного центру – м. Луцька, що зумовлює незручності в транспортній доступності його для населення периферійних населених пунктів півночі області. В деяких районних системах розселення автомобільний транспорт залишається єдиним видом пасажирського та вантажного транспорту (Шацька, Локачинська, Любешівська територіальні громади). Найзручніші транспортні умови мають поселення в приміських зонах Луцька, Ковеля, Нововолинська й Володимира. Вплив розселення на розвиток транспорту особливо проявляється у сільській місцевості, оскільки населені пункти, які мають необхідні елементи соціальної інфраструктури, стають центрами, які «притягують» до себе пасажиропотоки із навколишніх сіл, де таких елементів немає. Відсутність необхідної соціальної інфраструктури або низький рівень її розвитку зумовлюють додаткові потреби населення в поїздках, а значить – збільшують транспортну рухомість населення, особливо в поліських районах.

Розмір вантажопотоків в області залежить від розміщення продуктивних сил, тобто від розміщення великих промислових центрів відносно джерел сировини, палива і допоміжних продуктів, до споживачів їх готової продукції. Раціональна концентрація виробництва в області дає певний економічний ефект за рахунок вдалого підбору підприємств і більш повного використання вихідної

сировини. Завдяки формуванню трьох промислових вузлів (Луцький, Нововолинський і Ковельський) в області збільшилися внутріобластні вантажопотоки.

На структуру вантажообороту безпосередньо впливають господарська спеціалізація районів і поєднання в них галузей господарства. Тому кожному району області властива своя структура вантажних перевезень. Так, для поліських районів характерні переважно перевезення автомобільним транспортом лісових і сільськогосподарських вантажів, а для південних – промислових і сільськогосподарських вантажів. Економіко-географічні особливості виробництва й споживання проявляються в транспортних балансах.

Отже, соціально-економічні фактори є провідними у формуванні транспортної системи Волинської області, адже вони визначають рівень її розвитку й впливають на формування густоти шляхів сполучення й основних напрямків їх прокладання.. Соціально-економічні фактори значною мірою вплинули на галузеву й територіальну структуру обласної транспортної системи, а також на співвідношення між рівнем соціально-економічного розвитку території й транспорту як інфраструктурної галузі господарства області.

2.3.Економіко-географічна характеристика транспортної системи Волинської області

На території Волинської області існує розгалужена транспортна мережа, яка забезпечує зовнішні і внутрішні транспортно-економічні зв'язки господарського комплексу області. Транспортна система області представлена такими видами транспорту: залізничним, автомобільним і трубопровідним, а у м. Луцьку ще й міським електротранспортом. Донедавна функціонував річковий та повітряний (м. Луцьк). Загалом, усі види транспорту утворюють складне, багатогалузеве господарство з певними особливостями розміщення, технічного оснащення, експлуатаційної діяльності, форм організації праці.

Процес господарського освоєння визначеного регіону носить яскраво виражений просторовий характер. Головним складником цього процесу є транспортне освоєння території протягом тривалого історичного часу, в результаті якого і сформувалася сучасна транспортна система області, яка до початку ХХІ ст. мала таку структуру, що основний потік вантажів йшов по залізницях, більшість пасажирів перевозилася автомобільним транспортом, а річковий і трубопровідний транспорт доповнювали залізничний транспорт. Таким чином, види транспорту були розділені як функціонально, так і просторово. На початку ХХІ ст. система перевезень почала змінюватися через зменшення вантажообігу по залізницях і зростання роботи автомобільного транспорту.

Транспорт суспільно-географічного комплексу Волинської області, як ні одна інша галузь господарства, розміщений по всій території та забезпечує внутрішні й зовнішні транспортно-економічні зв'язки господарського комплексу як території дослідження так й України.

На сьогодні транспортна мережа Волинської області включає 593,1 км магістральних залізничних шляхів і 262,1 км залізничних колій на промислових підприємствах, автомобільних доріг загального користування 6195,3 км, у тому числі з твердим покриттям 5802,8 км, понад 300 км магістральних газопроводів, понад 3000 км місцевих газопроводів і 499 км місцевих водопроводів, а також 109,2 км тролейбусних шляхів (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

**Основні показники роботи транспорту Волинської області у 2000-2022 рр.
(на початок року),***

Показник	Роки						
	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022
Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування, на кінець року, км	615,1	612,3	596,8	593,1	593,1	593,1	593,1
Довжина автомобільних доріг загального користування, на кінець року, км	6297,3	6199,0	6199,3	6195,3	6195,3	6195,3	6191,4

у тому числі з твердим покриттям	5636,2	5728,9	5751,5	5796,2	5796,2	5802,8	5798,9
Експлуатаційна довжина тролейбусних ліній (в однопутному обчисленні), на кінець року, км	109,2	109,2	109,2	109,2	109,2	109,2	109,2
Перевезено вантажів транспортом усього, млн т	9,1	12,1	11,2	11,6	13,5	14,0	14,5
автомобільним	7,6	10,3	10,1	10,6	12,5	12,9	13,4
залізничним	1,5	1,8	1,1	1,0	1,0	1,1	1,1
Перевезено (відправлено) пасажирів транспортом усього, млн осіб	102,4	151,0	118,3	116,8	110,9	105,6	103,3
автомобільним	49,4	106,2	93,6	83,1	80,5	74,1	69,2
міським електричним	47,7	39,7	19,5	29,0	25,9	29,1	31,0
залізничним	5,3	5,1	5,2	4,7	4,5	2,4	2,3

*Складено за даними Головного управління статистики у Волинській області

За останніх 25 років експлуатаційна довжина залізничних колій зменшилася на 22 км., у зв'язку із виведенням з експлуатації нерентабельних колій. Також через виведення з експлуатації місцевих шляхів зменшилась експлуатаційна довжина автодоріг загального користування на 102 км., проте протяжність автошляхів із твердим покриттям збільшилася на 166,6 км (табл. 3.1).

Щільність залізничних колій становить 29,5 км., на 1000 км² території, що значно менше, ніж в середньому по Україні (38 км., на 1000 км²). Щільність автомобільних доріг з твердим покриттям становить 284,6 км., на 1000 км² території, причому порівняно з 2000 р., вона зросла на 9 км (табл. 3.1).

Значні вантажо- й пасажиропотоки завжди були характерні для Волинської області. До 2022 р., обсяги вантажних перевезень зростали з 9,1 млн. т у 2000 р. до 14,5 млн. т у 2021 р., що свідчило про позитивну тенденцію до зростання при загальній тенденції зменшення обсягів вантажних перевезень залізничним транспортом та помітному збільшенні обсягів перевезень автомобільним транспортом (табл. 3.1).

Обсяги пасажирських перевезень усіма видами транспорту дещо зменшилися в ХХІ ст. Так, на кінець 2021 р. було перевезено 105,6 млн.

пасажирів проти 151 млн. осіб у 2005 р., що пояснюється помітним зменшенням перевезень пасажирів залізничним транспортом (більше, ніж у 2 рази) й зменшенням обсягів роботи автомобільного й міського електричного транспорту (табл. 3.1).

Автомобільний транспорт. На сучасному етапі розвитку транспортної системи Волинської області провідну роль відіграє автомобільний транспорт, адже на території сформувалася розгалужена мережа автомобільних шляхів загального користування, яка за своєю конфігурацією відповідає напрямкам більшості існуючих вантажо- та пасажиропотоків. Станом на 1.01.2022 р. загальна протяжність усіх автошляхів становила 6195,3 км, у тому числі з твердим покриттям – 5802,8 км (93,7 %). За рівнем забезпеченості автошляхами з твердим покриттям (288,7 км на 1 тис. км²) Волинська область перевищує загальнодержавний показник (277 км на 1 тис. км²). Довжина автошляхів у 2022 р. становила 3,1 % від загальної довжини автомережі України [10].

Основна частина перевезень вантажів (90,1 %) і пасажирів (76,2 %) в області здійснюється також автомобільним транспортом (рис. 3.1, 3.2.).

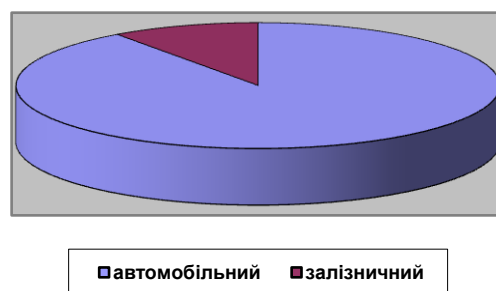


Рис. 3.1. Структура перевезених вантажів у Волинській області за видами транспорту в 2021 р., %

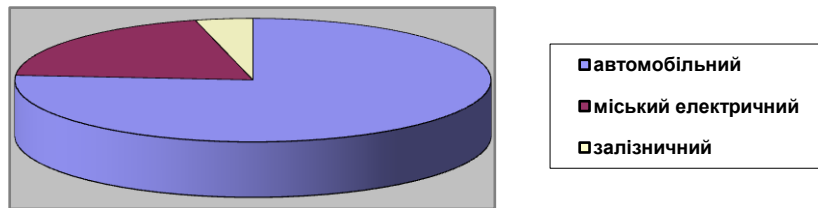


Рис. 3.2. Структура перевезених пасажирів у Волинській області за видами транспорту у 2021 р., %

Високий рівень розвитку цього виду транспорту пояснюється його високою маневреністю, можливістю швидко доставляти вантажі на незначні відстані.

У транспортній системі за функціональним призначенням чітко розмежовуються державні й місцеві автошляхи загального користування. У свою чергу автошляхи державного значення поділяються на міжнародні, державні, регіональні й територіальні, а місцевого – на обласні та районні. Мережа магістральних автошляхів Волинської області сформувалася завдяки розвитку великих і середніх міст, а саме Луцька, Ковеля, Нововолинська, Володимира та районних центрів, центрів великих територіальних громад, оскільки через них проходять шляхи міжнародного й загальнодержавного значення. Мережа місцевих автошляхів за протяжністю в кілька разів більша від магістральних, однак значною мірою вона поступається магістральній і за експлуатаційними характеристиками, й за інтенсивністю руху. Окрім того, нараховується понад 1,5 тис. км доріг незагального користування (ґрунтові, сільські, лісовозні, під'їдні та ін.), з яких понад 50 % мають асфальто-бетонне або чорне покриття [10].

Станом на 1.01.2022 р. загальна протяжність усіх автошляхів становила 6195,3 км, у тому числі з твердим покриттям – 5802,8 км (93,7 %). За рівнем забезпеченості автошляхами з твердим покриттям (288,7 км на 1 тис. км²) область перевищує загальнодержавний показник (277 на 1 тис. км²). Довжина автошляхів області у 2022 р. становила 3,1 % від загальної довжини автомережі України.

Загальна протяжність автодоріг державного значення на 1.01.2022 р. становила 1795,7 км, у тому числі із твердим покриттям – 1792 км (99,8 %) (табл. 3.2). У структурі автодоріг державного значення основна частка (58,0 %) припадає на територіальні дороги (табл. 3.2), які функціонують на території усіх районів області, забезпечуючи транспортно-економічні зв'язки переважно внутріобласного значення.

Частка автодоріг міжнародного значення в області у структурі автодоріг державного значення є невеликою – 17,9 %. Їх загальна протяжність становить 321,1 км (табл. 3.2). Вони є транзитними автошляхами, забезпечуючи міжнародні транспортно-економічні зв'язки.

Таблиця 3.2

**Функціональна структура автодоріг загального користування
та їх протяжність у Волинській області на 1.01.2022 р.***

Показник	Станом на 1.01.2022 р.
Всього автодоріг, км	6195,3
у т. ч. з твердим покриттям	5802,8
Дороги державного значення всього, км	1795,7
у т. ч. з твердим покриттям	1792,0
із них: міжнародні	321,3
у т. ч. з твердим покриттям	321,3
національні	189,9
у т. ч. з твердим покриттям	189,9
регіональні	241,7
у т. ч. з твердим покриттям	241,7
територіальні	1042,8
у т. ч. з твердим покриттям	1039,1
Дороги місцевого значення всього, км	4399,6
у т. ч. з твердим покриттям	4010,8
із них: обласні	2107,5
у т. ч. з твердим покриттям	1999,9
районні	2292,1
у т. ч. з твердим покриттям	2010,9

* Складено за даними Служби автомобільних доріг у Волинській області.

Також невеликою є частка автодоріг національного значення – 189,9 км (табл. 3.2), або 10,6 % від загальної протяжності доріг державного значення.

Автодороги регіонального значення 241,7 км (табл. 3.2) становлять 13,5 % від усієї протяжності державного значення в області.

Шляхи загальнодержавного значення виступають опорним каркасом транспортної системи області, навколо яких сформована мережа автомобільних доріг обласного та районного значення. Це, насамперед, автошляхи, які зв'язують районні центри (центри окремих територіальних громад) між собою, з обласним центром, з опорними залізничними станціями тощо. Найбільша інтенсивність руху автотранспорту спостерігається на шляхах міжнародного значення М-07, М-08 і М-19, а саме навколо м. Луцька, та на ділянках Луцьк–Ковель, Київ–Ковель–Ягодин (держкордон), Луцьк–Рівне, Луцьк–Горохів–Львів, Луцьк–Устилуг, Ковель–Доманове (держкордон) (рис. 3.1). Найважливіше значення має автомагістраль М-07 «Київ – Коростень – Сарни – Ковель – Ягодин» (рис. 3.1), яка забезпечує транспортно-економічні зв'язки із центральними, північними та східними областями України та країнами ЄС. Найменшу інтенсивність руху мають автошляхи місцевого значення.

Мережа автодоріг місцевого значення в області є досить протяжною. На 1.01.2022 р. загальна довжина цих автодоріг становила 4399,6 км, або 71 % від усієї довжини автодоріг загального користування в області. Причому, автодороги обласного й районного значення мають майже однакову загальну протяжність, відповідно 2170,5 км., і 2292,1 км (табл. 3.2).

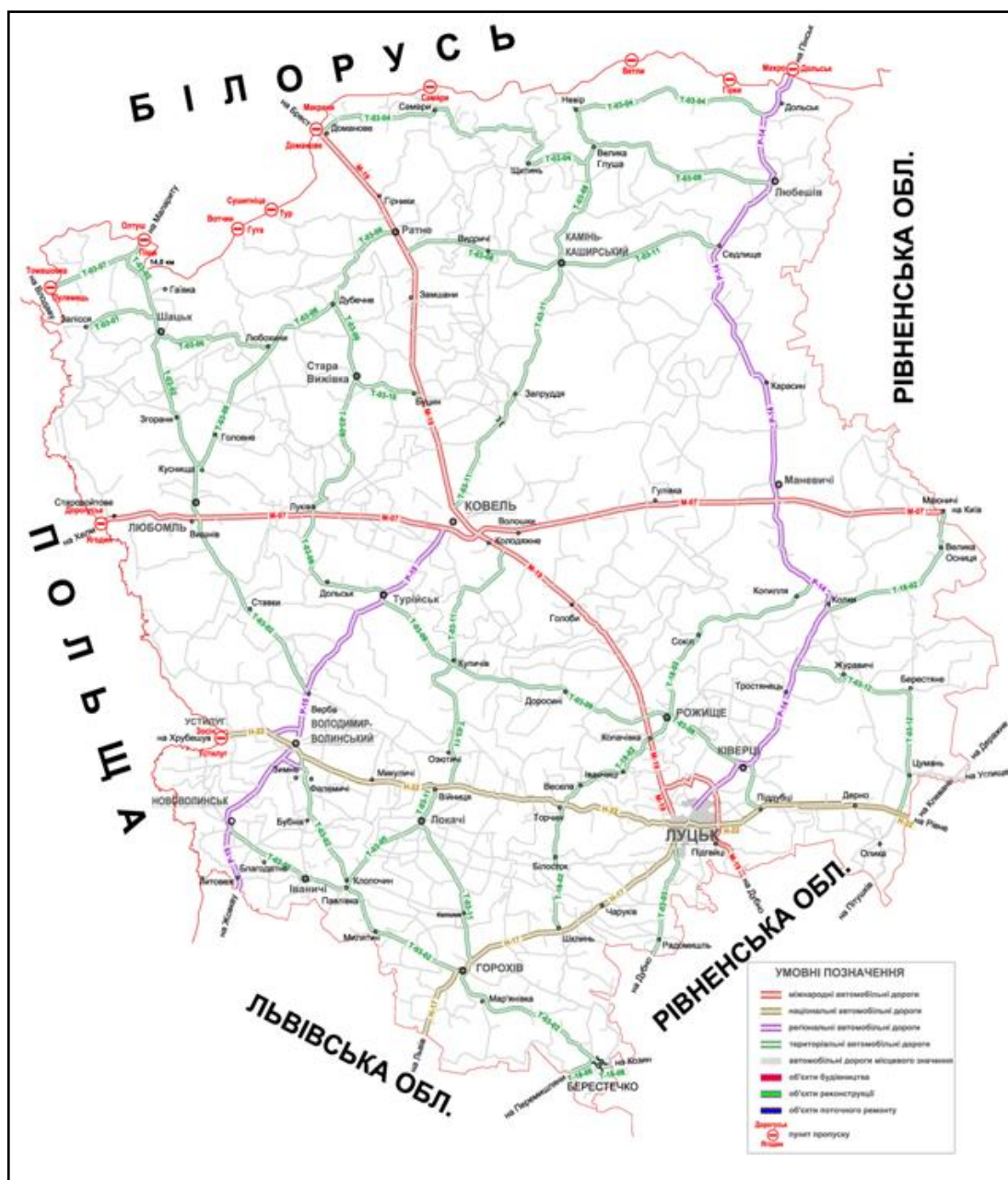


Рис. 3.3. Картосхема автодоріг державного значення загального користування у Волинській області

Вони функціонують на території усіх територіальних громад області (рис. 3.3), мають внутріобласне та внутрірайонне значення й використовуються переважно для внутрішніх автомобільних перевезень вантажів і пасажирів.

Існуюча мережа автомобільних доріг загального користування області обслуговується 12 філіями ДП «Волинський облавтодор», у тому числі 4 філії дорожно-експлуатаційних діляниць обслуговують дороги державного значення, а 8 філій обслуговують дороги місцевого значення та державні територіальні дороги.

Важливу роль для Волинської області має її вигідне транспортно-географічне положення поблизу кордонів та транзитний потенціал, адже через територію області проходять найкоротші транспортні шляхи, які ведуть до держав Східної та Західної Європи. В цьому аспекті важливого значення набуває формування міжнародного транспортного коридору (МТК) «Балтика – Чорне море» (автомобільний та залізничний транспорт) [31]. Ці міжнародні транспортні коридори знаною мірою проходять паралельно: МТК для автомобільного транспорту Ягодин – Ковель – Луцьк і МТК для залізничного транспорту Ягодин – Ковель – Ківерці – Рівне – Здолбунів.

Залізничний транспорт посідає друге місце за обсягами вантажо- й пасажирообороту. На території існує мережа залізничних магістралей загального значення, яка за своєю конфігурацією загалом відповідає напрямкам більшості існуючих і перспективних вантажо- й пасажиропотоків.

Загальна експлуатаційна довжина залізничних колій на 1.01.2022р. становила 593,1 км (табл. 3.1), а їх густота – 29,1 км на 1 тис. км² території. За рівнем забезпеченості залізницями область поступається загальнодержавному показнику (34 км. на 1 тис. км²) [54]. З початку XXI ст. залізнична мережа області скоротилася з 615,1 км., у 2000 р. до 593,1 км., внаслідок виведення з експлуатації нерентабельних ділянок залізничних колій. Довжина найбільш технічно обладнаних електрифікованих ділянок складає 17,8 %, двоколійних – 6 %. Основними залізничними станціями є Ковель, як сортувальна станція, та Луцьк і Ківерці, як вантажні станції 1 класу. Експортно-імпортні перевезення обслуговують 5 залізничних станцій [54].

На частку залізничного транспорту припадає лише 9,9 % від загального обсягу перевезених вантажів та 3,9 % перевезених пасажирів (рис. 3.1, 3.2). Сучасна залізнична мережа області забезпечує внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки, а також має важливе транзитне значення в системі міжнародних перевезень. Транзитне значення території області й роль Ковеля, як провідного залізничного вузла в Західному регіоні України,

відіграли вирішальну роль у формуванні залізничної мережі та територіальної організації господарства й населення.

Основу залізничної мережі формують 6 магістралей, які радіально розходяться в центрі області від Ковельського залізничного вузла. Характерним є різке зростання щільності залізниць в центрі та на південному сході області через високу зцентрованість залізничних ліній навколо Ковеля та Луцька (проста міра зцентрованості за О. Г. Топчієвим становить 1,55) [53, с. 293].

Залізнична мережа в області поширена нерівномірно. Найбільшу протяжність й щільність залізниць має Ковельський район (57 км на 1 тис. км²). Північна частина має негусту мережу залізниць, а Локачинська, Любешівська та Шацька територіальні громади їх не мають, хоча у міжвоєнний період діяли вузькоколіїні залізниці, зруйновані під час Другої світової війни.

Найважливіше значення в транспортній системі області має одноколіїна залізнична лінія Ковель – Здолбунів – Київ (у межах області 101 км або 16 % від усієї довжини залізниць області), яка має двоколіїні вставки. Вона є електрифікованою й має транспортні виходи у центральні, південні та східні області України, Молдову, росію, країни Закавказзя. Ця лінія є найбільш вантажо- та пасажиронапруженою в транспортній системі регіону. В Ковельському районі від станції Голоби є відгалуження (12 км) до станції Радошин, яке використовується для транспортування будівельного піску. Широтна магістраль Київ – Сарни – Ковель – Хелм – Варшава відіграє важливе значення в міжнародних перевезеннях, оскільки дає вихід на транспортну мережу країн Європейського Союзу. В межах області ділянка цієї залізниці Ковель – Ягодин (держкордон) – Хелм (Польща) має важливе експортно-імпортне значення, оскільки між Ковелем і Хелмом прокладена суміщена залізнична колія загальноєвропейської ширини. На ділянці Ковель – Ягодин – Держкордон вона є електрифікованою. У січні 2019 р. розпочалися роботи з електрифікації ділянки Ковель–Повурськ [47].

На території області функціонують також одноколіїні неелектрифіковані залізничні лінії. Так, залізнична лінія Ковель – Заболоття – Держкордон

забезпечувала у свій час транспортні потоки до білорусі. Одноколійна залізниця Ковель – Володимир – Червоноград – Львів дає вихід області у Прикарпаття, Закарпаття та країни Центрально-Східної Європи. Вона має відмикання у Володимирі: Володимир – Ізов – Грубешів – Катовіце, яке дає прямий вихід у Польщу, оскільки там прокладена колія ширини 1524 мм. Ця залізниця має міжнародне значення, виконуючи виключно транзитні експортно-імпортні вантажні перевезення (залізна руда, кокс, кам'яне вугілля, метали тощо). Ділянка залізниці Ізов – Ковель – Ківерці – Рівне розглядається як складова частина Євразійського транспортного коридору. Також на цій залізничній лінії від станції Іваничі відходять під'їзні колії до Іваничівського цукрового заводу, нововолинських шахт Львівсько-Волинського вугільного басейну. Залізнична лінія Ківерці – Луцьк – Стоянів – Кам'янка-Бузька – Львів забезпечує транспортно-економічні зв'язки із західними територіями України. На ділянці від Ківерець до Луцька ця залізнична лінія електрифікована. Одноколійна залізнична лінія Ковель – Камінь-Каширський має виключно внутрібласне значення, забезпечуючи транспортні потоки в північні райони (зараз не діє).

Поряд із магістральними залізничними шляхами загального користування в області експлуатується понад 250 км., відомчих залізничних колій незагального користування. Це під'їзні й вантажувально-розвантажувальні колії промислових підприємств і різних організацій, які зв'язані із залізничними станціями, обслуговуючи транспортні потреби цих підприємств та організацій. По відомчих коліях перевозиться значна частка вантажів із середньою дальністю до 2 км. Нині обсяги перевезень по цих коліях значно скоротилися через значне падіння обсягів виробленої продукції на промислових підприємствах.

Залізничний транспорт в останні два десятиліття значно зменшив обсяги вантажо- і пасажироперевезень. Якщо у 2005 р. було перевезено 1,8 млн. т вантажів і 5,1 млн пасажирів, то в 2021 р. ці показники були значно меншими – відповідно, 1,1 млн т і 2,4 млн пасажирів [54]. Зменшення ролі залізничного

транспорту пов'язане зі спадом обсягів виробництва на підприємствах області та конкуренцією з боку автотранспорту, який нині є більш рентабельним.

Залізнична інфраструктура області обслуговується низкою підприємств та організацій: вагонним і пасажирським депо в Ковелі, локомотивними депо в Ківерцях і Ковелі та спеціалізованими закладами залізничного транспорту, розміщеними в Ковелі та Ківерцях.

Міський пасажирський транспорт, як містообслуговуюча база, до складу якої відноситься міський пасажирський транспорт (МПТ), який здійснює перевезення пасажирів і пасажирських вантажів у межах території міст. З ростом чисельності населення міст та їх територій обсяги роботи МПТ зростають швидкими темпами, тому що збільшується рухливість населення і дальність поїздок. Одночасно прослідковується і зворотний зв'язок: удосконалення роботи транспорту сприяє підвищенню швидкості поїздок, що дозволяє розширити міську територію.

Міський пасажирський транспорт обслуговує населення найбільших 4 міст області: Луцька, Ковеля, Володимира, Нововолинська і реалізується за рахунок роботи автомобільного транспорту. Основними видами транспорту, які обслуговують міста, є автобусний (рейсовий та маршрутний), тролейбусний транспорт, а також маршрутні таксі, таксі. Причому електричний (тролейбусний) транспорт розвинувся лише в обласному центрі. На автобусний припадає більше половини пасажироперевезень. Слід зазначити, що у Ковелі, Нововолинську та Володимирі автобуси, легкові й маршрутні таксомотори є єдиним видом масового пасажирського транспорту. Загальна експлуатаційна довжина міських автомобільних ліній в області становить більше 300 км., і у м. Луцьку є найбільшою.

Рух міського пасажирського транспорту організовано за маршрутним принципом, курсують тролейбуси, автобуси і маршрутні таксі.

Найбільшу питому вагу в пасажирських перевезеннях відіграють суб'єкти підприємництва – фізичні особи, автотранспортом яких перевезено майже 70 % всіх пасажирських перевезень.

У м. Луцьку значного розвитку набув електричний вид міського пасажирського транспорту – тролейбусний. Перевезення пасажирів тролейбусами здійснює КП «Луцьке підприємство електротранспорту», яке функціонує з 1972 р. Розміщення тролейбусних ліній у плані міста узгоджено з автобусними лініями. Вони мають витягнуто-кільцеву структуру. Основні тролейбусні лінії Луцька за положенням у плані міста відносяться до внутрішньоміських, тобто з обома кінцевими пунктами в межах міста і мають довжину, яка відповідає лінійним розмірам обласного центру.

Автобусний транспорт у м. Луцьку представлений маршрутними таксі. До 2004 р. працювало більш як 500 автобусів. Починаючи з 2007 р. було розпочато поступовий перехід на автобуси великої пасажиромісткості (пасажиромісткість більше 22 місць)[54].

У галузевій структурі міських пасажирських перевезень збільшується частка перевезень легковими таксомоторами. Таксі перевозять пасажирів у 6 містах: Луцьку, Ковелі, Володимирі, Нововолинську, Горохові, Ківерцях.

Аналіз роботи міських перевезень засвідчує, що найбільш завантажені ділянки міських пасажирських ліній знаходяться в центральних, промислових і густозаселених районах міст області. Міські перевезення забезпечують, в першу чергу, здійснення трудових зв'язків між виробничими і житловими районами. Міський транспорт здійснює також культурно-побутові і рекреаційні перевезення населення в межах міст. Характерною особливістю міського транспорту є нерівномірність перевезень в часі. У структурі міських перевезень пасажирів максимум припадає на осінньо-зимовий період, мінімум – на літній. Значна нерівномірність перевезень характерна і для окремих днів тижня. В цьому випадку максимум перевезень спостерігається в робочі дні тижня, мінімум – у вихідні. Ще більша нерівномірність перевезення пасажирів спостерігається у вранішні години (7-9 год), які мають трудовий характер (так звані години «пік»). Друга хвиля годин «пік» припадає на обідній час (13-15 год.). Третя хвиля годин «пік» припадає на вечірні години (17-19 год.) [54].

Отже, міський пасажирський транспорт обслуговує населення найбільших міст області: Луцька, Ковеля, Володимира і Нововолинська. Його розвиток реалізується за рахунок роботи автомобільного транспорту. Основними видами транспорту, які обслуговують міста, є автобусний, тролейбусний транспорт, а також маршрутні таксі і таксі. Причому електричний (тролейбусний) транспорт розвинувся лише в обласному центрі.

Річковий та повітряний транспорт. До кінця 1990-х рр. певну роль виконував водний (річковий) транспорт, який функціонував на р. Стир і був представлений орендним підприємством «Волиньрічфлот» річкового пароплавства «Укррічфлот». У 1995 р. довжина судноплавних шляхів, які експлуатувалися, становила 48 км, хоча для регулярного судноплавства р. Стир може використовуватися у межах області від Луцька до межі з Рівненською областю. Через низьку рентабельність перевезень вантажів і зменшення протяжності судноплавних шляхів на початку XXI ст. річковий транспорт Волині перестав функціонувати, хоча нині піднімається питання про відродження річкового судноплавства на р. Стир з метою перевезення будівельних матеріалів та пасажирських туристичних поїздок.

Повітряний транспорт області, як і річковий, після інтенсивного розвитку в 1980-ті роки з середини 1990-х рр. на базі Луцького аеропорту, який був побудований на початку 1980-х рр. поблизу сіл Крупа та Лище, почав втрачати своє значення у транспортній системі області й нині фактично не функціонує. Проте є можливості для подальшого розвитку повітряного транспорту на базі цього аеропорту за умови вкладення певних інвестицій в його розвиток. Донедавна розроблялося також питання використання Луцького військового аеродрому для створення пасажирського терміналу, проте це питання залишилося до сьогодні не вирішеним.

Трубопровідний транспорту. Місцеві водопроводи. Сучасна мережа трубопровідного транспорту, забезпечуючи частково зовнішні та переважно внутрішні транспортно-економічні зв'язки, включає магістральні газопроводи міжнародного та державного значення, по яких здійснюється транзит газу за

межі області, та місцеві трубопроводи та продуктопроводи, по яких здійснюється газо-, водо- та нафтопостачання господарського комплексу.

Розвиток магістральних газопроводів реалізується за рахунок її транзитності по відношенню до родовищ добування газу (які знаходяться поза межами області), з одного боку, і основних споживачів, з другого.

Головний транзитний газопровід високого тиску, який перетинав область з півночі на південь, – це Міжнародний газопровід «Сяйво півночі»:газопровід Івацевичі (білорусь)–Ковель–Долина (має дві нитки й тягнеться в межах області на 162 км) і два відгалуження регіонального значення: Турійськ–Рожище–Ківерці–Рівне (106 км у межах області) та Ратне–Камінь-Каширський (30 км) [12, с. 305]. Від цього газопроводу та його відгалужень є місцеві відгалуження газопроводів високого, середнього й низького тиску, які забезпечують населені пункти, промислові й комунальні підприємства регіону. Саме ця магістраль відіграє найважливіше значення у структурі вантажоперевезень газу в області [12].Окрім того, до обласного центру прокладено газопровід від м. Дубно. Загальна експлуатаційна довжина місцевих газопроводів загального користування нині складає понад 3 тис. км. Основні комунікації трубопроводів місцевої газової мережі зосереджені в містах області. Частка використання газу в таких містах як Луцьк, Ковель, Володимир, Нововолинськ складає 75 % від загальної в структурі газоспоживання Волинської області. Із них частка Луцька становить більше 50 % подачі і 44 % споживання газу.

Окрім розгорнутої мережі газопроводів, в області функціонує також продуктопровід, який є відгалуженням від нафтопроводу «Дружба», по якому постачаються нафтопродукти на Луцьку й Ковельську нафтобази [36]. Нафтопроводів на території Волинської області немає.

Система місцевих водопроводів забезпечує населення й господарство питною й технічною водою. Загальна експлуатаційна довжина водопроводів загального користування й вуличної водопровідної мережі становить понад 2 тис. км. Структурі водопостачання провідна роль належить міським водопроводам (понад 90 % протяжності й транспортної роботи). Понад 70 %

переміщеної й використаної води припадає на міста – Луцьк, Ковель, Нововолинськ і Володимир. Основну масу води споживає населення (понад 80 %), а решта використовується на комунально-побутові й господарські потреби.

Таким чином, аналіз розвитку і роботи трубопровідного транспорту визначеної території показує, що він виконує великі обсяги транспортної роботи по переміщенню газу і води. Одна з головних особливостей розвитку трубопроводів полягає у зростанні концентрації потоків. Все більш вагомий внесок у вантажообіг транспорту області здійснюють магістральні і місцеві трубопроводи. Роста протяжність і розширюється мережа цих трубопроводів, а разом з тим буде зростати об'єм роботи на них.

Територіальна структура – як форма прояву територіальної організації. Головними елементами територіальної структури транспортної системи Волинської області є транспортні вузли і центри, транспортні лінії і політранспортні магістралі, формування яких значною мірою визначається економіко-географічним положенням в прикордонній зоні України, розміщенням населених пунктів і рівнем господарського освоєння території.

Лінійними елементами територіальної структури транспортної мережі області за протяжністю складають автомобільні шляхи, оскільки недостатньо висока щільність залізничної мережі компенсується наявністю розгорнутої мережі автомобільних шляхів різного значення.

Перерахунок довжини шляхів сполучення на еквівалентну довжину залізниць показав, що райони області мають різний ступінь забезпеченості шляхами сполучення (рис. 3.3; 3.4). Найнижчий рівень забезпеченості шляхами сполучення мають периферійні територіальні громади (Камінь-Каширська, Любомльська) і громади, в яких відсутні залізниці – Шацька, Локачинська, Любешівська. Рівень забезпеченості цих регіонів становить менше 7 км на 100 км² території. Середній рівень забезпеченості шляхами сполучення мають Старовижівська, Турійська, Маневицька територіальні громади, а найвищий – Ковельська, Луцька, Боратинська, Підгаєцька, Іваничівська і Володимирська

територіальні громади, в яких густота шляхів сполучення (в перерахунку на еквівалентну довжину залізниць) становить більше 15 км., на 100 км² території.

До лінійних форм територіальної структури належать політранспортні магістралі (рис. 3.4). В області функціонує 5 політранспортних магістральних ліній: Володимир – Ковель – Камінь-Каширський, Сарни – Ковель – Любомль – Ягодин, Стоянів – Луцьк, Луцьк – Рівне, Ковель – Луцьк. Наявність поліфункціональних транспортних магістральних ліній має важливе значення, адже через територію Волині проходять магістралі, які в перспективі можуть стати складовою частиною міжнародного транспортного коридору (МТК) «Балтика – Чорне море», особливо МТК для автомобільного транспорту на лінії Ягодин–Ковель–Луцьк і МТК для залізничного транспорту на лінії Ягодин–Ковель–Ківерці–Рівне.

До точкових елементів територіальної структури належать транспортні вузли і центри. За поєднанням різних чи однакових видів транспорту у Волинській області виділяються інтегральні та спеціалізовані транспортні вузли. До інтегральних (поліфункціональних) відносяться 13 залізнично-автомобільних вузлів (Ковельський, Луцький, Володимирський, Іваничівський, Ківерцівський, Любомльський, Маневицький, Камінь-Каширський, Голобський, Нововолинський, Рожищенський, Турійський, Старовижівський).) і 1 залізнично-автомобільно-газопровідний (Ковельський) вузол.

Серед спеціалізованих транспортних вузлів функціонує 11 автомобільних вузлів (Горохівський, Ратнівський, Любешівський, Піщанський, Шацький, Павлівський, Берестечківський, Колківський, Ратнівський, Локачинський, Торчинський). Крім того, в області виділяють 10 залізнично-автомобільних центрів (Іваничівський, Турійський, Мар'янівський, Сенкевичівський, Переспівський, Голобський, Дернівський, Старовижівський, Заболоттівський і Луківський).

На залізничному транспорті функціонує 31 вантажно-пасажирська станція та 32 залізничних платформи для забезпечення пасажирських перевезень, а також 6 залізничних вузлів. На фоні всіх залізнично-автомобільних вузлів можна

виділити два найбільших інтегральних вузла – Ковельський і Луцький. Ковельський залізнично-автомобільний вузол сформувався завдяки виключно сприятливому транспортно-географічному положен. та виконує всі види робіт: пасажирську, вантажну, господарську, маневрову. Цей вузол найбільший у північно-Західній частині України, де сходиться 6 залізничних ліній і 6 автомагістралей, має глибокий вхід західноєвропейської колії з шириною 1435 мм, що забезпечує захід західноєвропейського рухомого складу до навантажувально-розвантажувальних станцій Ковель і Вербка.

Другий за величиною і обсягом робіт – Луцький залізнично-автомобільний вузол. Розвиток цього вузла зумовлено роллю Луцька як обласного центра. Цей вузол виконує пасажирську, вантажну і господарську роботи [29].

Серед спеціалізованих автомобільних вузлів найбільший обсяг робіт виконують Горохівський і Нововолинський автомобільні вузли. Вони здійснюють господарську, вантажну і пасажирську роботу.

Крім цього, на кордоні з Польщею і білоруссю функціонували два залізничних (Ягодин і Ізов) та два автомобільних переходи (Ягодин, Устилуг), які обслуговують пасажиро- і вантажоперевезення у сполученні із зарубіжними країнами.

Отже, головними елементами територіальної структури транспортної системи Волинської області є транспортні вузли і центри, транспортні лінії і політранспортні магістралі. Найбільшими інтегральними залізнично-автомобільними вузлами є Ковельський і Луцький вузли.

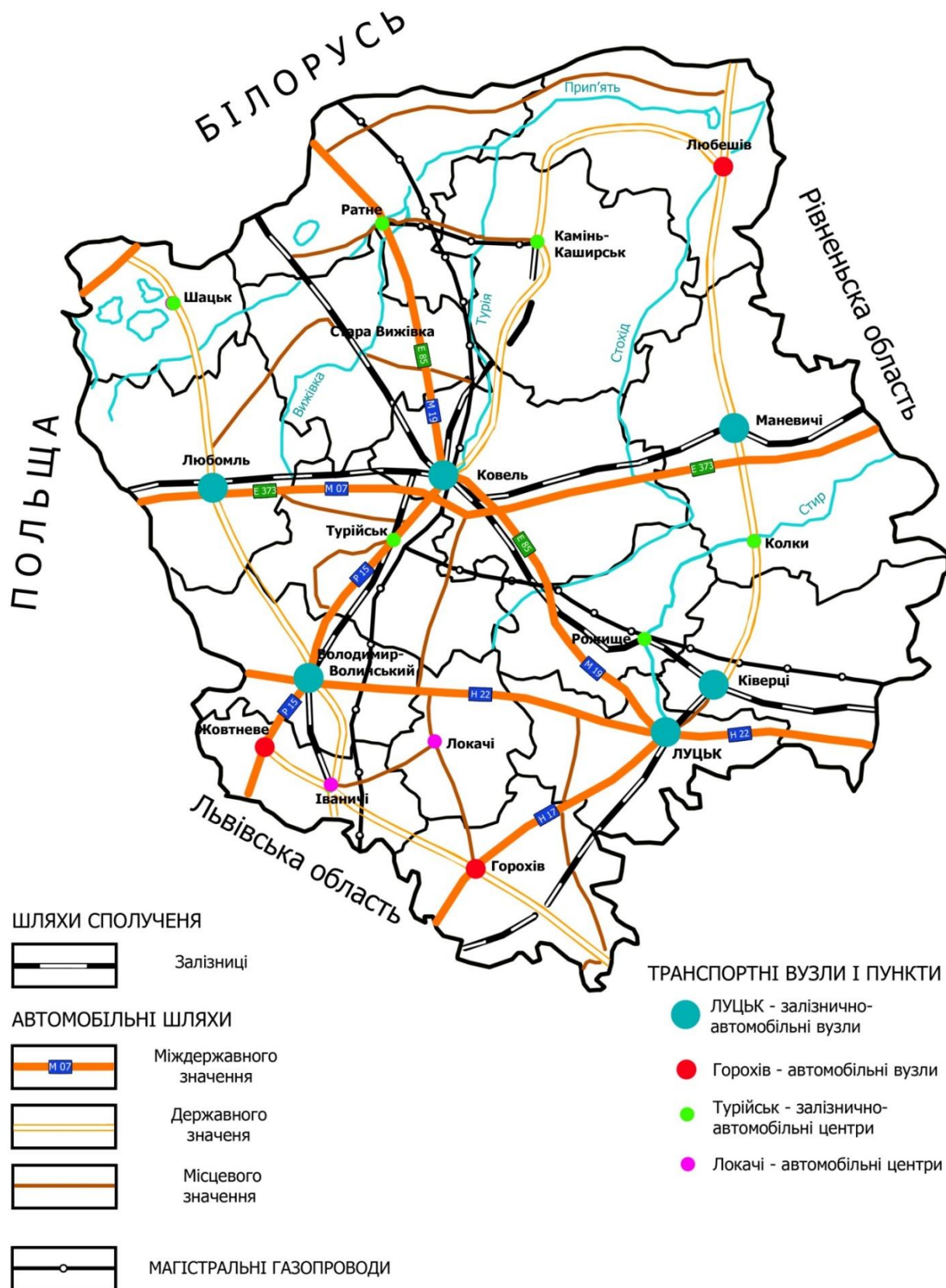


Рис. 3.4. Територіальна структура транспортної системи Волинської області

Проблеми та перспективи функціонування транспортної системи Волинської області. Волинська область знаходиться на перехресті важливих транспортних коридорів із Східної Європи в Центральну та Західну Європу й має вигідне транспортно-географічне положення. Це створює вигідні умови для активної участі регіону в процесах міжнародної взаємодії та співпраці.

Основними проблемами розвитку транспортної системи Волинської області:

- 1) поганий стан транспортної інфраструктури, порівняно з сусідніми країнами та регіонами України, що знижує обсяги транзитних вантажо- та пасажиропотоків; 2) значна зношеність рухомого складу транспорту, що призводить до зменшення його швидкості та якості надання транспортних послуг (особливо велика зношеність автошляхів загального користування (близько 50 %)) ; 3) низька частка автошляхів 1-ої категорії у мережі усіх доріг із твердим покриттям загального користування (менше 1%) ; 4) вкрай незадовільний стан та недостатність автодоріг на рівні територіальних громад (особливо поліських); 5) різке зменшення питомої ваги залізничної мережі у вантажних і пасажирських перевезеннях; 6) мала кількість автозаправних станцій на дорогах місцевого значення; 7) високий ступінь зносу основних фондів, особливо на залізничному й міському електричному транспорті; 8) незадовільна пропускна спроможність контрольно-пропускних пунктів на державному кордоні з Польщею та потреба їх модернізації з метою пришвидшення процедури проходження митного й прикордонного контролю; 9) неналежна інфраструктура місць відпочинку водіїв та пасажирів уздовж основних автомобільних доріг; 10) низький рівень забезпеченості транспорту мобільними сервісними службами ; 11) припинення роботи річкового й повітряного транспорту, відсутність сучасного аеропорту; 12) недофінансування дорожнього господарства й несвоєчасне проведення ремонтних робіт, як доріг загального користування, так і комунальних доріг, що призводить до руйнування їх покриття тощо.

Важливою проблемою залишається невідповідність експлуатаційних характеристик автодоріг загального користування сучасним вимогам щодо рівності та твердості, неузгодження їх розвитку з темпами автомобілізації регіону. Це різко позначається на зниженні рівнів пропускної спроможності

основних автомагістралей, транспортної зв'язаності й доступності особливо периферійних територій і населених пунктів. Найгірша ситуація нині склалася на автошляхах М-19 «Доманове–Ковель–Чернівці–Тереблече», Р-15 «Ковель–Володимир–Жовква», «Маюничі–Велика Осниця–Колки–Рожище–Торчин–Шклінь», М-07 «Київ–Ковель–Ягодин». На них є ділянки, вражені напливами, колійністю, нерівністю та просадками покриття проїзної частини [51].

Потребує розбудови й прикордонна інфраструктура на міжнародних контрольно-пропускних пунктах на кордонах із Польщею (Ягодин–Дорогуськ й Устилуг–Зосін). Є потреба в розбудові нових пунктів пропуску на кордоні з Польщею у районі Нововолинська та Шацька.

В останні роки намітилася тенденція щодо погіршення показників роботи залізничного транспорту. Різко зменшилися обсяги вантажної роботи на залізничних лініях Ковель–Камінь-Каширський і Ковель–Заболоття. Фактично не здійснюються вантажні й пасажирські перевезення на лінії Ковель–Камінь-Каширський. До 10 квітня 2010 р. на цій лінії курсувало два потяги. Станом на 2018 р. в ході був єдиний вантажно-пасажирський потяг, який згодом зовсім скасували. Також зменшився пасажиропотік на лінії Ковель–Заболоття.

Транспортна система Волинської області через недостатню розвиненість потребує окремого комплексного й системного підходу щодо її вдосконалення та реформування, оптимізації її функціонування та підвищення рівня транспортної забезпеченості районів і населених пунктів області.

Серед інших перспективних пріоритетів розвитку транспортної системи й покращення транспортної забезпеченості області слід виділити такі, як:

- забезпечення високого рівня транспортної доступності територій районів і населених пунктів та якості транспортних послуг для населення області за рахунок збільшення та вдосконалення мережі автошляхів й структури автопарку;
- поліпшення експлуатаційного стану автодоріг та створення сучасних автошляхів обласного й місцевого значення за рахунок реконструкції та

модернізації старих автодоріг, а також збільшення доріг із твердим покриттям, особливо в північних районах області;

- інтеграція до європейської та світової транспортної системи у контексті розвитку міжнародних транспортних коридорів на основі відкриття нових пунктів пропуску на українсько-польському кордоні Адомчуки–Збереже в районі Шацька та Кречів–Крилів в районі м. Нововолинська;

- будівництво об'їзних шляхів навколо поселень та під'їздів до прикордонних пунктів пропуску, розміщених на головних магістральних напрямках;

- удосконалення маршрутної мережі пасажирського транспорту;

- відновлення роботи річкового та повітряного транспорту, насамперед відновлення авіаційного сполучення в області шляхом розбудови Луцького аеропорту(у післявоєнний період), будівництва гелікоптерних майданчиків у районних центрах, рекреаційних та оздоровчих пунктах, віддалених північних поселеннях області;

- підтримка соціальних стандартів транспортного обслуговування населення;

- розробка планів капітального та поточного ремонтів автодоріг місцевого значення залежно від ступеня зносу їх транспортно-експлуатаційних властивостей;

- прокладання нових тролейбусних маршрутів, включаючи приміські;

- проведення реконструкції та капітального ремонту великої кількості існуючих мостів, шляхопроводів, автобусних станцій, гідропоруд тощо.

Для вирішення зазначених проблем необхідно розробити на державному й регіональному рівнях чіткий перелік конкретних програм, залучити європейські інвестиції для їх реалізації. Тому для досягнення успіху необхідно докласти чимало зусиль, спрямованих на вдосконалення усіх складників транспортного потенціалу області з метою покращення транспортної забезпеченості території області.

РОЗДІЛ 3. ПРАКТИЧНЕ ЗАСТОСУВАННЯ РЕЗУЛЬТАТІВ КРАЄЗНАВЧОГО ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ В НАВЧАЛЬНОМУ ПРОЦЕСІ

3.1. Освітня цінність краєзнавчих досліджень регіональної транспортної системи

В основі формування краєзнавчої компетентності лежать географічні краєзнавчі дослідження, як потужний інструмент для формування в учнів глибшого розуміння свого краю, його історії, культури, природи, господарства та сучасних викликів, відповідно включення теми транспортної системи «малої Батьківщини» додає практичного виміру, який пов'язує теорію з реальним життям.

Дослідження транспортної системи Волинської області є ефективним засобом формування й розвитку власне краєзнавчої компетентності, оскільки дозволяє здобувачам освіти працювати з реальними аналітико-статистичними даними, аналізувати локальні проблеми (адміністративних районів, територіальних громад), пропонувати шляхи їх вирішення. Залучення учнів до краєзнавчих досліджень сприяє розвитку критичного мислення, навичок аналізу, синтезу та презентації інформації. У процесі навчання можна використовувати результати дослідження для створення краєзнавчих міні-проектів, презентацій, картографічних робіт, що сприяє глибшому засвоєнню навчального матеріалу та формуванню активної громадянської позиції.

Освітнє значення географічного краєзнавства у навчальній та позакласній діяльності проявляється через:

- формування локальної ідентичності: учні краще усвідомлюють свою приналежність до своєї «малої Батьківщини», розуміють його унікальність;
- інтеграцію знань: взаємодія та поєднання географії з історією, біологією, економікою, екологією та навіть літературою при активних міжпредметних зв'язках географії – передусім фізичної (рельєф, клімат, водойми) з соціально-економічною (населення, господарство, інфраструктура, дослідження на пряму шляхів сполучення, транспортних вузлів, станцій і. т. д.), математики (час, відстань, вартість транспортних перевезень), інформатики (створення цифрових

карт, анкет, презентацій), громадянської освіти (обговорення прав й обов'язків пасажирів, доступності транспорту)

- розвиток критичного мислення: дослідження місцевих явищ та процесів вимагає аналізу різноманітних інформаційних джерел, порівняння фактів, формування висновків;
- забезпечення практичного застосування знань (учні досліджують маршрути громадського транспорту, географію логістичних перевезення місцевої продукції, вплив транспорту на екологічну ситуацію місцевості, роль й особливості господарської діяльності і т.д.);
- реалізацію проектної діяльності (створення карти шкільного маршруту, аналіз безпеки пішохідних переходів, опитування мешканців щодо якості транспортних послуг, екологічної безпеки, поведінки з відходами) і т. д.

Шкільні краєзнавчі дослідження транспорту регіону містять у собі значний виховний потенціал, який проявляється у формуванні поваги до спадщини, оскільки учням завжди цікаво вивчати історичні шляхи, старі станції й роль транспорту в розвитку їх краю. Також ці дослідження сприяють соціальній активності – як результат учні можуть ініціювати покращення умов пересування, безпекові заходи, а також аналіз впливу транспорту на довкілля, пошук альтернативних рішень однозначно формуватиме екологічну свідомість учасників освітнього процесу.

Таким чином, освітній ефект від краєзнавчих географічних досліджень сприяє розвитку критичного мислення, навичок цікавості власних досліджень, патріотизму та екологічної відповідальності.

3.2. Особливості форм і методів краєзнавчого дослідження транспортної системи у навчальному краєзнавстві

Навчальне (програмне) краєзнавство регламентується у своєму змісті й завданнях освітньою програмою школи та є обов'язковим для усіх учнів, має два напрямки роботи – урочний й позаурочний.

Робота вчителя та учнів під час уроку може включати і поєднувати різні форми і методи навчання, в тому числі й знання, які учні отримують під час краєзнавчих досліджень, які відіграють чи не найбільшу роль у вивченні рідного краю.

Досить поширеною в освітньому процесі Закладів загальної середньої освіти є позаурочна, або її ще називають позакласна робота, яку прийнято розрізняти за систематичністю, напрямком, кількістю учасників, місцем проведення роботи тощо. Зміст та завдання позаурочної діяльності визначаються річним планом роботи школи.

Заклади загальної середньої освіти мають право при фінансовій можливості, проводити краєзнавчі за змістом факультативи та курси за вибором. Це особлива організаційна форма освітнього процесу, яка відрізняється від уроку і від позакласної роботи. Особливості факультативних курсів: - добровільність вибору учнями; - оригінальність змісту, вихід за межі тематики навчальних предметів інваріантної складової; - використання активних форм і методів навчальної діяльності; - відсутність оцінювання навчальних досягнень учнів у балах; - зміст навчальних занять фіксується записами у Журналі обліку роботи факультативу. Це одна з ефективних форм диференційованого навчання, яка розрахована на розвиток пізнавальних інтересів, здібностей та формування професійної орієнтації учнів, оволодіння методами наукових досліджень. Міністерством освіти і науки України рекомендовано до використання програму краєзнавчого факультативу для 6-11 класів «Юний географ-краєзнавець» (2019 р.).

До найпоширеніших форм організації шкільної краєзнавчої дослідницької діяльності належать прогулянки, екскурсії, експедиції, гуртки, секції, клуби, товариства. Дослідницька робота може проводитись за різноманітною тематикою залежно від віку школярів, рівня їхньої підготовленості до виконання певних завдань, а також від проблем використання досліджуваної

теорії. Особливості організації та проведення проведення форм краєзнавчої діяльності детально описано у наступних джерелах[21,33,36,37,41,43,58].

3.2.1. Методичні особливості вивчення транспортної системи Волинської області у курсі географії ЗЗСО

Традиційною формою впровадження та використання краєзнавчого підходу у навчальній діяльності загальноосвітньої школи є урок. Тема *«Транспортна система регіону (на матеріалах конкретної області)»* може бути інтегрована як елемент уроку (або його складова) Модельної навчальної програми *«Географія. 6-9 класи»* для закладів загальної середньої освіти (автори: Кобернік С. Г., Коваленко Р.Р., Гільберт Т.Г., Даценко Л.М.) 9 класу *«Україна у світовій економіці»*, у структурі Розділу IV *«Третинний сектор економіки»*, зокрема в темі 1 *«Транспорт»*[38].

Слід зазначити наступне – краєзнавчий підхід прослідковується у всіх складових визначеної теми уроку, зокрема:

– Очікувані результати навчання: учень називає види транспорту; розрізняє і пояснює істотні ознаки понять «транспортний вузол», «транспортна магістраль», «обсяг перевезень», «вантажобіг»; розуміє значення кожного виду транспорту для перевезення вантажів та пасажирів в Україні (адміністративній області); наводить приклади найбільших транспортних вузлів в Україні (адміністративній області); оцінює самостійно / з допомогою вчителя /вчительки транзитне значення транспортних магістралей в Україні (адміністративній області); моделює раціональне використання різних видів транспорту під час планування поїздок; знаходить на карті: найбільші за вантажобігом морські порти Східної Азії, Європи; найвідоміші морські судноплавні канали; найбільші за пасажирообігом аеропорти світу; країни з надшвидкісними залізницями; країни з найбільшою протяжністю автомобільних шляхів; основні залізниці, автомагістралі, морські й річкові порти, аеропорти, міжнародні транспортні коридори в Україні

(адміністративній області); моделює самостійно / в групі оптимальний варіант здійснення подорожі зі свого населеного пункту до місця відпочинку; визначає перспективи модернізації транспортної системи своєї місцевості; оцінює вплив різних видів транспорту на довкілля та здоров'я населення; визначає та обґрунтовує переваги екологічно чистих видів транспорту.

Зміст навчального уроку визначає, який матеріал необхідно вивчити: Транспорт, його роль у національній економіці та формуванні світової економіки. Види транспорту, їхні переваги й недоліки. Транспорт України (адміністративної області). Залізничний транспорт – основний вид транспорту України (за наявності адміністративної області). Найважливіші автомагістралі України (адміністративної області). Водні шляхи, найбільші морські та річкові порти України (за наявності адміністративної області). Повітряний транспорт. Транспортні вузли. Міжнародні транспортні коридори на території України (за наявності адміністративної області). Транспорт свого населеного пункту. Транспорт світу. Країни, що вирізняються високим рівнем розвитку мережі залізниць й автомобільних шляхів. Найбільші морські порти, їх вплив на розміщення промисловості. Найбільші аеропорти світу. Міжнародні транспортні коридори.

Види навчальної діяльності:

- Спостереження: спостереження за роботою наявних у своїй місцевості видів вантажного та пасажирського транспорту, їхнім впливом на довкілля та рівень комфортності життя;
- Дослідження: складання схеми «Види послуг: третинний, четвертинний, п'ятий сектори економіки». Порівняння видів транспорту за різними показниками (швидкість, собівартість перевезень, вантажообіг, пасажирообіг, залежність від погодних умов, ступінь впливу на навколишнє середовище) на основі аналізу статистичних даних та власного досвіду. Переваги та недоліки різних видів транспорту; Визначення за статистичними даними частки різних видів транспорту в транспортній системі України (адміністративної області).

Провідна роль залізничного транспорту в Україні. Значення окремих морських і річкових басейнів світу в роботі водних видів транспорту.

- Навчальні проекти: вплив різних видів транспорту на природне середовище. Переваги й недоліки екологічно чистих видів транспорту. Значення наявності транспортних магістралей у виборі людьми місця проживання. Перспективи модернізації транспортної інфраструктури своєї місцевості. Добирання оптимального варіанта (враховуючи вартість, тривалість і комфортність) здійснення подорожі зі свого населеного пункту до місця відпочинку. «Від паровоза до гіперлупа».

Краєзнавчі дослідження транспортної системи Волинської області, її особливостей та перспектив також можуть бути інтегровані як елемент уроку (або його складова) у 9 класі *Модельної навчальної програми «Географія. 6-9 класи»* для закладів загальної середньої освіти (автори: Запотоцький С.П., Карп'юк Г.І., Гладковський Р.В., Довгань А.І., Совенко В.В., Даценко Л.М., Назаренко Т.Г., Гільберт Т.Г., Савчук І.Г., Нікитчук А.В., Яценко В.С., Довгань Г.Д., Грома В.Д., Горовий О.В.) у розділі II «Національна і світова економіка», у темі 4 «Просторова організація виробництва третинного сектора економіки. Транспорт»[39].

Краєзнавчого підходу у висвітленні матеріалу зазначеної теми та формуванню опорних знань учнів потребують передусім Види навчальної діяльності (орієнтовні/на вибір), де необхідно дослідити свою місцевість, зокрема згідно Модельної програми:

– Робота у групі для розв'язання проблем: Як оптимізувати роботу транспорту у своїй громаді? ... необхідно здійснити проєктну діяльність: Розроблення проєкту туристичного кластера свого населеного пункту, територіальної громади

– Дискусії: Переваги й недоліки транзитності транспортної системи України (адміністративної області). Технопарк у своїй місцевості: можливості, профіль, проблеми.

– Користування моделями: Ідентифікування форми просторової організації прикладних наукових досліджень в Україні (адміністративній області), своїй місцевості (технополіс, технопарк, інноваційний парк, інкубатор, університетське містечко тощо).

Незалежно від особливостей двох Модельних програм з вивчення «Географії» у ЗЗСО тематика особливостей транспортної системи Волинської області може бути подана, як

- регіональний приклад до загальної теми про транспорт України;
- практичне завдання: дослідження транспортної мережі області;
- проектна робота: «Волинська область – транзитний регіон України»;
- картографічна вправа: нанесення міжнародних коридорів (М07, М19, Е373) на карту.

Для ілюстрації красназавчого матеріалу економіко-географічної характеристики транспортної системи регіону (на матеріалах Волинської області) нами розроблено приклади різних типів конспектів уроків з географії (як традиційні, так і з використанням інтерактивних методів навчання), які можуть проводитись як окремо, так і у структурі тематичного планування вчителя відповідно тієї, або іншої Модельної програми (Додатки А, Б, В, Г, Д, Е, Ж).

Отже, використання краєзнавчих матеріалів на уроках географії сприяє підвищенню мотивації учнів до навчання, формуванню просторового мислення та глибшому розумінню географічних процесів. Матеріали, отримані в ході дослідження транспортної системи Волинської області, можуть бути імplementовані в зміст уроків з тематики «Географія України», «Географія регіонів» та інші. Крім загального змістового матеріалу щодо особливостей розвитку транспорту Волинської області, учні зможуть порівнювати рівень розвитку транспорту свого краю, робити певні аналітичні дослідження й висновки, можуть узагальнювати реальні карти транспортної інфраструктури, статистичні дані про перевезення, обговорювати проблеми та перспективи розвитку транспорту в регіонах різних таксономічних рівнів. Це дозволяє

пов'язати теоретичні знання з практичними прикладами, що є важливим елементом компетентнісного підходу в освіті.

В процесі дослідження, або на основі певних результатів дослідження можлива розробка навчальних екскурсій до ключових об'єктів транспортної інфраструктури Волинської області, таких як залізничні вокзали, автостанції, автошляхи, логістичні центри. Такі екскурсії сприяють розвитку дослідницьких навичок учнів, формуванню уявлень про функціонування транспортної системи та її значення для регіонального розвитку. Крім того, учні можуть виконувати проєктні роботи, пов'язані з аналізом транспортної доступності населених пунктів, створенням маршрутів екологічного транспорту, оцінкою впливу транспорту на довкілля. Проєктна діяльність дозволяє інтегрувати знання з географії, екології, економіки та інформатики, сприяючи формуванню міжпредметних компетентностей.

Сучасні оновлені навчальні програми з географії враховують краєзнавчий принцип і підхід у навчальному процесі вивчення географії, також поряд з цим дають можливість для творчості вчителя у застосуванні даного принципу навчання для досягнення необхідних компетентностей з географії у контексті Нової української школи.

3.2.2. Особливості форм і методів краєзнавчого дослідження транспортної системи у позакласній краєзнавчій діяльності

Краєзнавчі знання, отримані учнями на уроках стають основою реалізації краєзнавчих досліджень в позакласній діяльності. Позакласна краєзнавча діяльність у шкільному географічному краєзнавстві – це не просто додаток до уроків, а потужний засіб формування світогляду, патріотизму та дослідницьких навичок учнів.

Тема «Краєзнавчий підхід у дослідженні транспортної системи регіону», як загалом, так і по окремих розділах може розкриватись через діяльність різноманітних форм організації позакласної краєзнавчо-пізнавальної роботи. До

них належать – написання наукових робіт, складова екскурсії, прогулянки, експедиції, у гуртковій діяльності, та багатьох інших позакласних заходах, які можуть бути не лише пізнавальними, а й захопливими, інтерактивними та емоційно насиченими.

У наших Додатках А, Б, В, Г, Д, Е, Ж ми розглядали різні види уроків (навчальних занять) з використанням значної кількості сучасних дидактичних форм і методів навчання щодо визначеної теми. Також нами було розроблено і запропоновано різну методику проведення позаурочних краєзнавчих занять, опитувальників, навчальних проектів, побудови інтерактивних карт, шкільних досліджень на тему «Транспортна система Волинської області: вивчаємо, досліджуємо, змінюємо» які можна проводити з учнями у позаурочний час, в тому числі і з жителями територіальних громад для виявлення проблемних питань діяльності галузі (Додаток З, К, Л, М, Н, О, П, Р, С, Т).

Доповнюємо перелік методичних форм позакласних заходів, які можна реалізувати в школі для глибшого розуміння транспортної системи конкретного регіону:

1. *Екскурсійно-дослідницькі заходи:*

- пішохідна екскурсія «Транспортна карта міста». Учні досліджують маршрути громадського транспорту, логістичні об'єкти, зупинки, інтервали руху, створюють власну карту з рекомендаціями;
- візит до автостанції або залізничного вокзалу. Знайомство з логістикою, розкладом, видами перевезень, інтерв'ю з працівниками.
- спостереження за дорожнім рухом. Учні фіксують інтенсивність руху, типи транспорту, порушення правил, складають статистику, спостерігають за дорожнім рухом на магістралях М07, М19, вивчають стан дорожнього покриття

2. *Аналітичні та проектні заходи:*

- міні-дослідження «Як ми добираємось до школи, садочка». Опитування, побудова діаграм, аналіз безпеки маршрутів, пропозиції щодо покращення.

- проект «Екологічний слід транспорту». Вивчення впливу транспорту на довкілля, шумове та вібраційне забруднення, розробка еко-рішень;
- проект, онлайн-екскурсія (цифрова мандрівка) «Транспортна інфраструктура моєї територіальної громади» сучасне пізнання транспортної інфраструктури регіону через цифрові ресурси, як то Google Earth, цифрові музеї;
- проект «Транспортна карта моєї територіальної громади» (Додаток Н);
- створення макету «Місто майбутнього». Учні моделюють транспортну інфраструктуру з урахуванням сталого розвитку, велодоріжок, електротранспорту;
- моделювання та макетування. Побудова макету транспортної мережі області, візуалізація міжнародних транспортних коридорів через Волинську область.

3. *Інтелектуальні та творчі заходи:*

- дебати «Автомобіль чи велосипед: що краще для місцевості де я живу». Аргументи з точки зору екології, економіки, комфорту.
- географічна вікторина «Транспорт світу». Питання про найшвидші, найдовші, найекзотичніші види транспорту та можливість їх використання у своїй місцевості;
- організація квесту «Знайди шлях до Ягодина» з використанням реальних маршрутів;
- провести брейн-ринг «Транспортна система Волинської області» з акцентом на свій адміністративний район, або територіальну громаду;
- фотоконкурс «Транспорт у моєму краї». Учні фотографують транспортні об'єкти, їх різноманітність, створюють виставку.

4. *Інтерв'ювання та соціологічні опитування:*

- опитування місцевих жителів щодо якості транспортного забезпечення свого міста/ села/територіальної громади (Додаток Р);
- інтерв'ю з працівниками вокзалів, автостанцій, водіями на визначену тему.

5. Краєзнавчі конференції та круглі столи:

- Проведення учнівської конференції на тему «Транспортна інфраструктура регіону у структурі сталого розвитку: проблеми та перспективи»
- Обговорення результатів досліджень у формі дебатів.

6. Створення мультимедійних продуктів:

- відеоекскурсії, подкасти, презентації транспортної системи краю;
- онлайн-карти з позначенням ключових об'єктів, у т.ч. з QR-кодами до відео чи фото, інтерактивні карти (Покрокова інструкція Додаток О).

У роботі вчителя дуже важливо знати наскільки цікавим є позаурочне заняття, чи засвоюють учні нові знання і що змінити, чи що нового можна запропонувати на наступне засідання гуртка (факультативу і т.д.). Для цього ми розробили Анкету учасника (Додаток Л) і Блок оцінювання знань учнів (Додаток М).

Досить часто позакласна діяльність виконує своєрідну громадянську ініціативу та має реальний вплив на суспільне життя своєї «малої Батьківщини». Для цього можна етапно реалізовувати шкільний краєзнавчий проект, коли розпочинається він у школі, а потім результати презентуються територіальній громаді (Додаток П, Додаток Р, Додаток С, Додаток Т).

Отже, краєзнавчий підхід має глибокий та багатогранний вплив на територіальний розвиток і не лише як інструмент дослідження, а як і механізм активізації місцевого потенціалу.

Шкільне освітнє середовище є фундаментом проведення краєзнавчої діяльності, у тому числі й географічної та має у своєму, як традиційні, так і сучасні форми та методи.

ВИСНОВКИ

Географічне краєзнавство – це галузь географічної науки, яка комплексно досліджує рідний край як природно-суспільну систему в межах адміністративно-територіального утворення (мезорайону), включаючи його мікрорайони (менші територіальні одиниці) та окремі населені пункти, громади, ландшафтні комплекси тощо. Об'єктом дослідження є: рідний край як цілісна природно-суспільна система, що включає природні умови, ресурси, населення, господарство, культуру, історію, екологічний стан. Основна мета дослідницької діяльності з географічного краєзнавства – всебічне пізнання території, формування уявлень про її унікальність, закономірності розвитку, взаємозв'язки між природними та соціальними компонентами, тому це – інтегрована дисципліна, яка поєднує елементи природничих і суспільних наук, виконує наукову, навчальну та виховну функції, формує громадянську активність, підтримує краєзнавчий рух.

Краєзнавчий принцип – це один із дидактичних принципів навчання який передбачає системне використання знань про рідний край під час вивчення освітніх компонентів, що означає загальну методологічну суть – тобто, як слід організовувати навчання, щоб воно було пов'язане з місцевим контекстом.

Способом реалізації краєзнавчого принципу виступає краєзнавчий підхід, як методичний інструмент який включає конкретні методи, прийоми форми роботи, які дозволяють інтегрувати краєзнавчий матеріал у навчальний процес. Фактично, підхід – це практичний рівень, який реалізує принцип (теоретичну основу) і визначає як саме це реалізується і через які навчальні предмети і форми (екскурсії, проекти, дослідження). Краєзнавчий підхід залежить від навчального предмета (у нашому випадку – географія), віку учнів, цілей навчального заняття, але завжди базується на краєзнавчому принципі.

Краєзнавчий підхід має глибокий і багатогранний вплив на територіальний розвиток і це не лише інструмент дослідження, а й механізм посилення потенціалу конкретного локалітету (села, міста, територіальної громади). Це проявляється через – формування регіональної ідентичності

(жителі розуміють унікальність свого краю, його історію, культурні традиції, що загалом сприяє зміцненню місцевого патріотизму і є важливою основою для сталого розвитку громади); збереження культурної спадщини; підтримку регіональної політики (краєзнавчі дослідження надають емпіричні дані для прийняття рішень у сфері планування, екології, економіки тобто враховують місцеві особливості, що дозволяє уникати шаблонних підходів у державному управлінні); освітній та просвітницький вплив (активно інтегрується в освітні програми, формуючи краще розуміння свого середовища, а це сприяє розвитку критичного мислення, дослідницьких навичок і громадянської активності); економічний розвиток (вивчення та знання особливостей інтегрального потенціалу свого краю може стати основою розвитку малого бізнесу, агротуризму, крафтового виробництва – таким чином виявити конкурентні переваги території, що важливо для інвестиційної привабливості); громадська участь і соціальну згуртованість (краєзнавчі ініціативи часто реалізуються через волонтерські рухи, громадські організації, місцеві проекти та грантову діяльність. Все це зміцнює соціальні зв'язки, формує довіру між мешканцями та владою, активізує місцеве самоврядування).

При вивченні транспортної системи Волинської області краєзнавчий підхід дозволяє у 2 Розділі дослідити розвиток, структуру та функціонування транспортної галузі, історичні етапи формування (розвиток шляхів, залізниць, автостанцій), здійснити просторовий аналіз (розміщення об'єктів транспорту, лінійних шляхів сполучення)), визначити соціальний аспект (доступність, мобільність населення) та екологічний вплив. Таке дослідження стало можливим завдяки використанню картографічних матеріалів, польових досліджень, що обумовлює комплексне бачення транспортної системи як важливої складової регіонального розвитку і сприяє формуванню практичних рекомендацій щодо покращення транспортної інфраструктури з урахуванням локальних особливостей.

Транспортна система Волинської області є достатньо розвинутою і представлена автомобільним, залізничним, трубопровідним і міським

електричним транспортом, розгалуженою мережею автомобільних шляхів сполучення й залізничними магістралями, які сходяться у центрі області, а також системою транзитних і місцевих газопроводів та водопроводів.

Найкращу транспортну забезпеченість Волинської області мають центральні та південні територіальні громади, тоді як поліські недостатньо забезпечені транспортною інфраструктурою через залісненість, заболоченість та невисокий рівень господарської освоєності території. Найкращу транспортну доступність мають центральні територіальні громади територією яких проходять автомагістралі державного значення та залізниці і які займають центральне положення у транспортній мережі регіону. Периферійна частина області має найгірші показники транспортної доступності через невелику кількість транспортних виходів у сусідні регіони України та в зарубіжні країни.

Головними проблемами функціонування сучасної транспортної системи області є потреба реконструкції та ремонту дорожнього покриття автошляхів територіального й місцевого значення, недостатність автодоріг у поліських районах, зменшення значення залізниць у транспортних перевезеннях, відсутність авіаційного сполучення тощо. Оптимізація рівня транспортного забезпечення території області можлива на основі поліпшення експлуатаційного стану автодоріг та створення сучасних автошляхів, інтеграції до європейської та світової транспортної системи, покращення транзитного потенціалу території області та її територіальних громад.

В основі краєзнавчої компетентності дослідження транспортної системи Волинської області закладено освітнє значення для формування в учнів локальної ідентичності, можливості інтеграції знань й міжпредметних зв'язків, розвитку критичного мислення, використання знань з теми на практиці, реалізації проектної діяльності. Знання краєзнавчого матеріалу з географії транспорту містить виховний потенціал, сприяє соціальній активності та екологічній свідомості.

Навчальне (програмне) географічне краєзнавство регламентується у своєму змісті й завданнях освітньою програмою школи та є обов'язковим для усіх учнів, має два напрямки роботи – урочний й позаурочний. Робота вчителя

та учнів під час уроку може включати і поєднувати різні форми і методи навчання, в тому числі й географічних краєзнавчих досліджень.

Досить поширеною в освітньому процесі Закладів загальної середньої освіти є позаурочна, або її ще називають позакласна робота, яку прийнято розрізняти за систематичністю, напрямком, кількістю учасників, місцем проведення роботи тощо. До найпоширеніших форм організації шкільної дослідницької діяльності з географічного краєзнавства належать наукові роботи, прогулянки, екскурсії, експедиції, гуртки, секції, клуби, товариства.

Тема «Транспортна система регіону (на матеріалах конкретної області» може бути інтегрована як елемент уроку (або його складова) Модельної навчальної програми «Географія. 6-9 класи» для закладів загальної середньої освіти (автори: Кобернік С. Г., Коваленко Р.Р., Гільберт Т.Г., Даценко Л.М.) 9 класу «Україна у світовій економіці», у структурі Розділу IV «Третинний сектор економіки», зокрема в темі 1 «Транспорт».

Краєзнавчі дослідження транспортної системи Волинської області, її особливостей та перспектив також можуть бути інтегровані як елемент уроку (або його складова) у 9 класі Модельної навчальної програми «Географія. 6-9 класи» для закладів загальної середньої освіти (автори: Запотоцький С.П., Карп'юк Г.І., Гладковський Р.В., Довгань А.І., Совенко В.В., Даценко Л.М., Назаренко Т.Г., Гільберт Т.Г., Савчук І.Г., Нікитчук А.В., Яценко В.С., Довгань Г.Д., Грома В.Д., Горовий О.В.) у розділі II «Національна і світова економіка», у темі 4 «Просторова організація виробництв третинного сектора економіки. Транспорт». Зазначена тема та її складові імплементовано у структурі уроку (Очікувані результати навчання, Зміст навчального уроку, Види навчальної діяльності, Робота у групі для розв'язання проблем). Найбільш поширеними формами використання є регіональні приклади і порівняння, практичні завдання, приклади можливих проектів, картографічні вправи і т.п.

Для ілюстрації використання краєзнавчого матеріалу економіко-географічної характеристики транспортної системи регіону (на матеріалах Волинської області) нами розроблено 7 прикладів різних типів конспектів

уроків з географії (як традиційні, так і з використанням інтерактивних методів навчання), які можуть проводитись як окремо, так і у структурі тематичного планування вчителя відповідно тієї, або іншої Модельної програми. Було методично розроблено і запропоновано 10 прикладів різноманітної навчальної діяльності, яка може реалізовуватись на позаурочних краєзнавчих заняттях. Запропоновано ряд форм проведення позакласних заходів і їх теми – 3 теми Екскурсійно-дослідницьких заходів, 6 тем Аналітичних та проектних заходів, 5 тем Інтелектуальних та творчих заходів, 2 види Інтерв'ювання та соціологічних опитувань, тематику Краєзнавчих конференцій та круглих столів, мультимедійних продуктів.

Для розуміння шкільної краєзнавчої діяльності, її цікавості та результативності розроблено Анкету учасника і Блок оцінювання знань учнів.

Досить часто позакласна діяльність виконує своєрідну громадянську ініціативу та має реальний вплив на суспільне життя своєї «малої Батьківщини». Для цього розроблено етапи двох шкільних краєзнавчих проектів, коли розпочинаються у школі з наступним презентуванням територіальній громаді.

Краєзнавчий підхід має глибокий та багатогранний вплив на територіальний розвиток і не лише як інструмент дослідження, а як і механізм фктивізації місцевого потенціалу.

Шкільне освітнє середовище є фундаментом проведення краєзнавчої діяльності, у тому числі й географічної та має у своєму, як традиційні, так і сучасні форми та методи.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Автомобільні дороги України. URL: <http://euro2012highway.blogspot.com/2025/08/highway-yagodin-khmelnitskiy.html>
2. Баскаков А. Я., Туленков Н.В. Методологія наукового дослідження: навч. Посібник: МАУП, 2002. 216 с.
3. Бугрій В. С. Шкільне краєзнавство в Україні (друга половина ХХ – початок ХХІ ст.): монографія. Суми: МакДен, 2011р. 340 с.
4. Верменич Я. В. Теоретико-методологічні проблеми історичної регіоналістики в Україні. К.: Ін-т історії України НАН України. 2003. 516 с.
5. Волошин Іван, Лепкий Михайло, Матвійчук Леся. Історичні аспекти формування сучасних шляхів Волинської області. *Історія української географії*. Тернопіль: Підручники і посібники. 2006. Вип. 2 (14). С. 58–61.
6. Волинська область. Політико-адміністративна карта. Масштаб 1:250000. Київ : ДНВП «Картографія»; Укргеодезкартографія, 2006.
7. Воропай Л. І., Куниця М. М., Куниця М. О. Еволюційно-географічні основи краєзнавства. *Географічне краєзнавство: сучасний стан і перспективи*. Житомир, Льонок, 1992. С. 8-9.
8. Денисик Г., Чиж О. Рівні краєзнавчого пізнання. *Історія української географії*. Тернопіль: Підручники і посібники, 2003. Вип. 1 (7). С. 40-41.
9. Дубняк Кость. Що таке краєзнавство. *Історія української географії*, 2005. Вип. 12. С. 44-47.
10. Експлуатаційна довжина шляхів сполучення загального користування / Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
11. Експлуатаційна довжина шляхів сполучення загального користування / Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua/>

- 12.Єврорегіон Буг: Волинська область / за ред. Б. П. Клімчука, П.В.Луцишина, В. Й. Лажніка. Луцьк : Ред.-вид. відд. Волин. ун-ту, 1997. 448 с.
- 13.Жупанський Я. І., Круль В. П. Про об'єкт і предмет вивчення національного краєзнавства. *Краєзнавство*, 1994. Ч. 1-2. С. 3-6.
- 14.Жупанський Я. І., Круль В. П. Роль і місце географічного краєзнавства у структурі національного краєзнавства . *Географічне краєзнавство: сучасний стан і перспективи*. Житомир: Льонок, 1992. С. 3-4.
- 15.Заставний Ф. Виховний потенціал географічного краєзнавства в Україні. *Географія та основи економіки в школі*, 2007р. №2 . с.40.
- 16.Історія міст і сіл Української РСР. Волинська область. К. Голов. редакція Укр. радян. Енциклопедії, 1970. 746 с.
- 17.Ковальчук Тетяна. Транспортна система Волинського воєводства у міжвоєнний період як складова туристичної інфраструктури краю. *Краєзнавство*, 2014. № 1. С. 86–91.
- 18.Концепція національно-патріотичного виховання дітей та молоді: затв. Наказом Міністерство освіти і науки України від 16.06.2015 р. за № 641
- 19.Корнєєв О.В. Методика шкільного географічного краєзнавства. Харків. Вид. група «Основа», 2007. 144 с.
- 20.Корнєєв О.В. Розвиток географічного краєзнавства: історичний аспект і завдання на сучасному етапі. Херсон: Основа, 2005. 120 с.
- 21.Костриця М. Ю. Шкільна краєзнавчо-туристична робота. К. 1995.
- 22.Кравець Н. В. Краєзнавча робота в контексті навчально-виховної діяльності сучасного закладу освіти : методичний посібник. Дубно, 2016. - 156 с.
- 23.Краєзнавство в Україні : сучасний стан та перспективи. Науковий збірник. - Київ : Видавничий центр «Академія», 2023. 232 с.
- 24.Крамська З.М. Методологічні вимоги щодо реалізації принципу краєзнавства в умовах Нової Української школи. *Вісник Черкаського університету*, 2018. № 12. С.52-56.

- 25.Кучинко М. М. Волинська земля Х – середини XIV століття. Луцьк: Вежа, 2002. 303 с.
- 26.Кучинко М. М. Нариси стародавньої історії.Луцьк:Надстир'я, 1994. 207 с.
- 27.Кушнір Л., Гомля Л. Особливості проведення краєзнавчої роботи в школі. *Витоки педагогічної майстерності*. 2022. Випуск 10. С.166-169.
- 28.Лажнік В. Й. Волинська область у геополітичному просторі Центрально-Східної Європи. *Актуальні проблеми міжнародних відносин і зовнішньої політики країн світу* : матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., Луцьк, 13–14 жовти. 2011 р. / за ред. В. Й. Лажніка та С. В. Федонюка. Луцьк: Волин. нац. ун-т ім. Лесі Українки, 2011. С. 111–113.
- 29.Майстер А. А. Геопросторова диференціація господарської освоєності території Волинської області: монографія. Луцьк: Терен, 2017. 196 с.
- 30.Майстер А. А. Транспортна освоєність території Волинської області. *Часопис соціально-економічної географії*, 2015. Вип. 19(2). С. 188–192.
- 31.Маковецька Л.О. Географія транспорту: навч. посібник. Луцьк: Вежа-Друк, 2021.212 с.
- 32.Маковецька Л. О., Пугач С.О., Сосницька Я.С. Транспортний комплекс Волинської області як складник регіональної конкурентоспроможності та євроінтеграційних процесів. *Актуальні проблеми країнознавчої науки* : матеріали IV Міжнар. наук.-практ. інтернет-конференції (м. Луцьк, 15–16 лист. 2016 р.) / за ред. В. Й. Лажніка. Луцьк : Вежа-Друк, 2016. С. 110–113.
- 33.Манько І. В. Реалізація краєзнавчого принципу в урочній та позакласній роботі з географії. Кривий Ріг, 2009. 36 с.
- 34.Маньковська Р. Краєзнавство і освіта : витоки і перспективи співбуття. *Краєзнавство*. 2011. Ч. 3. С. 16-23.
- 35.Матяш В. В. Функції та принципи педагогічного краєзнавства. URL: <http://naukam.triada.in.ua/index.php/konferentsiii/4Q-desvata-vseukrajinskapraktichno-piznavalna-internet-konferentsiva/147-funktsiii-ta-printsipi-pedagogichnogo-kreznnavstva>

- 36.Мачинська Н.І., Стельмах С.С. Сучасні форми організації навчального процесу у вищій школі: навчально-методичний посібник. Львів: Львівський державний університет внутрішніх справ, 2012. 180 с.
- 37.Методичні рекомендації «Реалізація краєзнавчого принципу на уроках географії». URL: <https://naurok.com.ua/metodichni-rekomendaci-realizacijakraeznavchogoprincipu-na-urokah-geografi-39741.html>
- 38.Модельна навчальна програма «Географія. 6-9 класи» для закладів загальної середньої освіти (автори: Кобернік С. Г., Коваленко Р.Р., Гільберт Т.Г., Даценко Л.М.): **затв.** Наказом Міністерства освіти і науки України від 12.07.2021 р. за № 795, у редакції наказу Міністерства освіти і науки України від 09.02.2022 № 143
39. Модельної навчальної програми «Географія. 6-9 класи» для закладів загальної середньої освіти (автори: Запотоцький С.П., Карп'юк Г.І., Гладковський Р.В., Довгань А.І., Совенко В.В., Даценко Л.М., Назаренко Т.Г., Гільберт Т.Г., Савчук І.Г., Нікитчук А.В., Яценко В.С., Довгань Г.Д., Грома В.Д., Горовий О.В.) **затв.** Наказом Міністерства освіти і науки України від 12.07.2021 р. за № 795, у редакції наказу Міністерства освіти і науки України від 11.04.2022 № 324
- 40.На Волині з'явиться власний «Шовковий шлях». Офіційний сайт Волинської обласної державної адміністрації. URL: <https://voladm.gov.ua/new/na-volini-zyavitsya-vlasniy-shovkoviy-shlyah/>
- 41.Олішевська Ю.А. Шкільне географічне краєзнавство. Навчальний посібник . К. «ФО-П Кравченко». 2020. 175 с.
- 42.Основи краєзнавства: підруч. для студ. закладів вищ. освіти / НАН України, Національна спілка краєзнавців України; за ред. О.П. Рєєнта; вид.2-ге, доп. Київ, 2021. 376 с.
- 43.Павловська Т. С., Бенедюк В. В., Григор'єва Н. В. Географічне краєзнавство в закладах загальної середньої освіти: навч. посіб. Луцьк: ФОП Мажула Ю. М., 2023. 224 с.

- 44.Пась Наталія. З історії залізниці на Камінь-Каширщині (частина І). *Полісся*, 2016. 30 квітня.
- 45.Пікулик О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції. Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. 2008. № 7. С. 284–291.(64)
- 46.Пілюшенко В. Л., Шкрабак І.В., Славенко Е.І. Наукове дослідження: організація, методологія, інформаційне забезпечення. К: Либідь, 2004. 344 с.
- 47.Повурськ (станція). URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Повурськ_\(станція\)](https://uk.wikipedia.org/wiki/Повурськ_(станція)) ...
- 48.Прокопчук В. Деякі аспекти теорії і методології шкільного краєзнавства. Краєзнавство, 2011. Ч. 3. С. 29-36.
49. Прокопчук В. С. Шкільне краєзнавство: навч. посібник. К.: Кам'янець-Подільський: Кондор. 2010. 167 с.
- 50.Статистичний щорічник Волинь 2022 / за ред. В. Науменка, Луцьк: Голов. упр. статистики у Волинській області. 2022. 444 с. (77)
- 51.Стратегія розвитку Волинської області на 2021 – 2027 роки. Луцьк : Волин. обл. держ. адміністрація, 2021. 183 с.
- 52.Сушик І. В. Транспортна інфраструктура повоєнної Волині: проблеми відбудови та функціонування . Вісн. Львів. торг.-екон. ун-ту : *Гуманітарні науки*. Львів: Вид-во Львів. торг.-екон. ун-ту, 2014. Вип. 12. С. 178–184.
- 53.Топчієв О. Г. Суспільно-географічні дослідження: методологія, методи, методики : навч. посібник. Одеса. Астропринт, 2005. 632 с.
- 54.Транспорт і зв'язок Волині 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 : статист. зб. / за ред. Л. Баранюк. Луцьк. Голов. упр. статистики у Волинській області, 2022. 46 с.
- 55.Тронько П. Історичне краєзнавство : крок у нове тисячоліття (досвід проблеми перспективи). Київ, 2000. 270 с.
- 56.Тронько П. Краєзнавство України : здобутки і проблеми. Київ : Інститут історії України, 2003. 125 с.

- 57.Чернов Б. О. Історіографічний огляд становлення краєзнавчого принципу навчання. *Young Scientist*. № 5 (45). May, 2017. С. 443-449.
- 58.Шабанова Л. С. Застосування краєзнавчого принципу у формуванні предметних компетентностей учнів на уроках географії. URL: <https://vseosvita.ua/librarv/zastosuvanna-kraeznavcogo-principu-u-formuvanni-predmetnihkompetentnostei-ucniv-na-urokah-geograFii-55849.html> References:
- 59.Шаблій О. І. Основи загальної суспільної географії. Підручник. Львів: Вид. центр ЛНУ ім. І. Франка. 2003. 444 с.
- 60.Шпак В. П. Значення джерельної бази в методології історико-педагогічного дослідження . *Педагогічний дискурс* : зб. наук. праць Хмельницької гуманітарно-педагогічної академії. Хмельницький: ХГПА, 2013. С. 766-771.
- 61.Lazhnik V. Yo., Makovetska L. O., Sosnytska Y. S. Transport sufficiency of administrative districts of volyn region. *Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Серія « Геологія. Географія. Екологія»*. 2020. № 53. С. 151 – 162.

ДОДАТКИ

Урок географії для 9 класу на тему «Транспортна система Волинської області», розроблений згідно з положеннями Модельної навчальної програми Географія 6–9 класи (автори: С.П. Запотоцький, Г.І. Карпюк, Гладковський Р.В., Довгань А.І., Совенко В.В., Дашенко Л.М., Назаренко Т.Г., Гільберт Т.Г., Савчук І.Г., Нікитчук А.В., Яценко В.С., Довгань Г.Д., Грома В.Д., Горовий О.В.).

Загальна характеристика уроку

- **Тип уроку:** Комбінований (вивчення нового матеріалу + закріплення)
- **Тривалість:** 45 хвилин
- **Форма проведення:** Традиційна (класно-урочна)
- **Місце в програмі:** Розділ «Господарство України», тема «Транспорт»

Освітні цілі

Очікувані результати:

- Учень/учениця:
 - розрізняє види транспорту, що функціонують у Волинській області;
 - пояснює значення транспортної системи для економіки регіону;
 - аналізує карту транспортних шляхів області;
 - оцінює перспективи розвитку транспорту Волинської області.

Ключові компетентності:

- Просторове мислення
- Критичне мислення
- Екологічна та економічна грамотність
- Громадянська відповідальність

Структура уроку

1. Організаційний момент (2 хв)

- Привітання
- Перевірка присутності
- Мотивація: коротке відео або фото з залізничного вокзалу Луцька

2. Актуалізація знань (5 хв)

- Фронтальне опитування:
 - Які види транспорту ви знаєте?
 - Який транспорт переважає у вашому населеному пункті?
- Робота з картою України: знайти Волинську область, визначити її географічне положення

3. Вивчення нового матеріалу (20 хв)

Види транспорту Волинської області:

- **Автомобільний транспорт:** густота дорожньої мережі, міжнародні траси (М19, М07)
- **Залізничний транспорт:** станції Луцьк, Ковель (вузлова), сполучення з Польщею
- **Повітряний транспорт:** Луцький аеропорт (перспективи розвитку)
- **Водний транспорт:** річка Стир (обмежене використання)

Значення транспорту:

- Для торгівлі, логістики, туризму
- Роль Ковеля як логістичного хабу

Робота з картою:

- Учні позначають основні транспортні вузли на контурній карті Волині

4. Закріплення знань (10 хв)

- **Міні-тест:** 5 запитань на вибір правильної відповіді
- **Групова робота:** створення короткої презентації «Який транспорт потрібен моєму району?»
- **Обговорення:** екологічні проблеми транспорту в області

5. Підсумок уроку (5 хв)

- Рефлексія: «Що нового я дізнався?»
- Домашнє завдання:
 - Написати коротке есе: «Майбутнє транспорту Волині»
 - Дослідити історію однієї транспортної артерії області

Додатково

- **Інтеграція з краєзнавчим підходом:** використання місцевих прикладів, залучення учнів до дослідження власного населеного пункту
- **Можливість розширення:** екскурсія на вокзал, зустріч з працівником транспортної сфери

Додаток Б

9 клас

Інтерактивний урок: «Транспортна система Волинської області» (поєднує навчання, гру, дослідження та рефлексію. Його можна провести як у класі, так і онлайн).

Мета уроку:

- Ознайомити учнів з особливостями транспортної системи Волинської області
- Розвивати навички аналізу карт, критичного мислення та роботи в групах
- Формувати уявлення про роль транспорту в економіці та житті населення

Ключові компетентності:

- Просторове мислення
- Критичне мислення
- Екологічна та економічна грамотність
- Громадянська відповідальність

Тривалість: 45 хвилин

Структура уроку

Вступ (5 хв)

Активізація уваги

- Запитання: «Як ви сьогодні добралися до школи? Який транспорт найзручніший у Луцьку?»
- Коротке відео або слайд-шоу: «Транспорт Волині — в цифрах і фактах»

2. Основна частина (25 хв)

Модуль 1: «Карта транспортних шляхів» (10 хв)

- Робота з інтерактивною картою області (Google Maps або друкована)
- Завдання: знайти основні автошляхи, залізничні вузли, прикордонні переходи
- Обговорення: «Які шляхи з'єднують Волинь із Європою?»

Модуль 2: «Транспортна вікторина» (10 хв)

- Гра на платформі **Kahoot / Wordwall / Quizizz**
- 10 запитань з варіантами відповіді (можна використати попередній тест)
- Учні грають індивідуально або в командах

Модуль 3: «Міні-дослідження» (5 хв)

- Завдання в групах:
 - Група 1: Автомобільний транспорт
 - Група 2: Залізничний
 - Група 3: Повітряний
 - Група 4: Водний
- Кожна група готує коротку презентацію (2–3 речення) про стан і проблеми свого виду транспорту

3. Заключна частина (10 хв)

Рефлексія

- Запитання:

- «Який вид транспорту найважливіший для Волині?»
- «Що можна покращити в транспортній системі нашого краю?»

Домашнє завдання

- Створити **інфографіку** або **постер**: «Транспорт Волинської області у 2030 році»
- Або написати коротке есе: «Яким я бачу майбутнє транспорту в Луцьку»

Інструменти та ресурси

Тип	Ресурс	Призначення
Карта	Google Maps	Аналіз транспортних шляхів
Гра	Kahoot / Wordwall	Вікторина
Презентація	Canva / PowerPoint	Візуалізація
Дослідження	Wikipedia / Укрзалізниця	Факти та статистика

Додаток В

Клас 9 ТЕМА УРОКУ: Транспорт, його роль у національній економіці та формуванні світового господарства. Види транспорту, їхні переваги й недоліки

Підручник (Г. Д. Довгань, О. Г. Стадник)

Мета: формувати предметні компетентності:

сформувати поняття про роль транспорту в розвитку господарств країн світу та в міжнародних перевезеннях; визначити рівень забезпеченості регіонів світу транспортними магістралями

Формування компетентностей: інформаційно-цифрова, математична, екологічна грамотність і здорове життя, ініціативність і підприємливість, основні компетентності у природничих науках і технологіях, уміння вчитися впродовж життя.

Тип уроку. Комбінований

Методи та прийоми:

1). *Пояснювально-ілюстративні (інформаційно-рецептивні):* бесіда, розповідь, бліц-опитування, презентація.

2). *Репродуктивні:* робота з підручником, картами, зошитами, складання пазлів, порівняння, тести.

3). *Проблемно-пошукові:* дослідження, повідомлення учнів з додаткових джерел, географічний практикум, моделювання.

Наскрізнi змістові лінії:

Громадянська відповідальність

Формування діяльного члена громади й суспільства, який:

- розуміє принципи й механізми функціонування суспільства;
- є вільною особистістю;
- визнає загальнолюдські й національні цінності;
- керується морально-етичними критеріями й почуттям громадянської відповідальності у власній поведінці.

Екологічна безпека та сталий розвиток

- формування в учнів соціальної активності, відповідальності та екологічної свідомості.

Матеріали та обладнання: підручники, схеми, контурні карти України, презентація, екран, проектор. Таблиця для порівняння видів транспорту. Відео/схеми

ХІД УРОКУ

I. Організаційний етап

Любі діти, посміхніться один одному; зберіться з думками; будьте уважні, активні на уроці, доброзичливі. Робіть висновки, порівнюйте, активно працюйте з першоджерелами; не бійтеся помилитися, висловлюючи свої думки.

Девіз уроку: Знання — це скарб, а вміння вчитись — ключ до нього».

Отже, здобуйте знання, вчіться. Ви можете, ви здібні, вам це під силу. Тож я зичу вам успіху.

II. Актуалізація опорних знань. Мотивація навчальної діяльності

Транспорт посідає одне з головних місць у нашому житті. Ним ми користуємося майже кожного дня, не залежно від того, якою є сфера нашої діяльності. Будь-хто: школяр чи студент, працююча людина чи пенсіонер — кожен користується громадським транспортом. Він є своєрідною «кровоносною системою» великого організму — країни, області міста. Транспорт забезпечує зв'язки між виробництвом і споживанням, задовольняє потреби населення в перевезеннях, має велике оборонне значення. За обсягом і структурою транспортних перевезень визначають рівень розвитку та особливості структури господарства країни чи регіону, а за конфігурацією транспортної мережі — особливості та закономірності розміщення господарської діяльності. З цього випливає, що попит на транспорт є, і він досить великий.

III. Вивчення нового матеріалу

Транспорт — одна з найважливіших галузей економіки будь-якої країни. Це важлива система в складному механізмі господарства країни, що забезпечує виробничі зв'язки між окремими галузями та районами країни, здійснює перевезення вантажів і пасажирів. Усі види транспорту взаємодіють, доповнюють один одного, утворюючи складну транспортну систему.

Транспортна система — це сукупність усіх видів транспорту, об'єднаних між собою транспортними вузлами. У транспортних вузлах сходяться декілька видів транспорту, здійснюється обмін вантажами. В Україні працюють усі види транспорту: наземні — залізничний, автомобільний; водні — морський та річковий; повітряний, або авіаційний; трубопровідний та електронний.

Рівень і характер розвитку транспортної системи залежать від багатьох факторів — від рівня розвитку економіки, розмірів і заселеності території, ступеня участі країни у світовому господарстві та міжнародному поділі праці.

Для характеристики роботи транспортної системи використовуються такі показники, як обсяг перевезених вантажів, вантажообіг (ураховує вагу й дальність транспортування вантажів), пасажирооборот, густота транспортної інфраструктури, собівартість перевезень, швидкість, залежність від погодних умов та сезонних змін, маневреність та ін.

«Види транспорту»



Характерною особливістю залізничного транспорту є його незалежність від сезонних та погодних коливань, терміновість доставки вантажів і людей, масовість перевезень.

Автомобільний транспорт швидкий і маневрений, але має значну собівартість перевезень унаслідок високих цін на паливо. Крім того, автомобіль вимагає певних умов (стан шляхів).

Морський транспорт має складне господарство: флот, порти, судноремонтні заводи, потребує додаткового обслуговування, висококваліфікованих працівників, але це найдешевший вид транспорту завдяки великій вантажопідйомності суден.

Річковий транспорт порівняно більш дешевий у результаті природності його шляхів. Головним недоліком річкових шляхів є те, що вони мають певний напрям, їх використання залежить від пір року.

Повітряний транспорт відрізняється найбільшою швидкістю руху, але від дуже дорогої та потребує висококваліфікованого обслуговування.

Трубопровідний транспорт призначений тільки для певних видів вантажів — нафти, газу та деяких хімічних речовин (аміаку, етилену).

Значення для національної економіки: особливо важливий для масових вантажів (вугілля, зерна, руди), які споживають у значних обсягах за межами регіону їхнього виробництва. Усі великі морські торговельні порти світу є водночас важливими промисловими й торговельними центрами. Розвиток міжнародного пасажирського авіаційного та морського сполучення. Значні стабільні потоки пасажирів і вантажів об'єднують в одне ціле головні центри світової економіки. Також відбувається постійний обмін цінними тарно-штучними вантажами в контейнерах, які перевозять літаками й морськими судами.

Волинська область має добре розвинену транспортну систему завдяки діяльності автомобільного, залізничного, а у минулому повітряного та водного видам транспорту. Наявна мережа газопроводів й водопроводів для забезпечення господарських потреб й потреб населення. (див.матеріал 2 Розділу)

V. Узагальнення і систематизація вивченого

Географічний диктант

«Який вид транспорту використає?»

автомобільний – Е

залізничний – З

водний – Н

повітряний – П
метро – Я
електронний – В
трубопровідний - Р

1. Гуманітарна допомога постраждалим від землетрусу на Гаїті.
2. Хліб до віддалених сіл області.
3. Газ із Туркменістану.
4. Тиждень екскурсія мальовничими куточками України.
5. Електроенергія для шкільного дзвінка.
6. Троянди з Голландії.
7. Зерно на експорт до європейських країн.
8. Кондитерські вироби з фабрики «Рошен» по Україні.
9. Марганцева руда, добрива.
10. Червоний та жовтий перець з Болгарії.
11. Найшвидше пересувається по Києву в години-пік.

КЛЮЧ: П Е Р Е В Е З Е Н Н Я

VI. Підсумки уроку

«Діамант»

Учні по черзі висловлюються про урок – те що на їхню думку, було найбільш цікавим і корисним, - за допомогою слів: «Справжній діамант уроку сьогодні – це...»

VII. Домашнє завдання. Підготувати міні-проект: «Найближчий до мого міста/села транспортний вузол»

Додаток Г

9 клас. Конспект уроку на тему: "Транспортна система України"

За підручником: "Географія України" (автор: О.Г. Топузов, О.Ф. Надтока, Л.П. Покась)

I. Організаційний момент

Мета уроку:

Навчальна: сформувати уявлення про транспортну систему України, її структуру та особливості різних видів транспорту;

Розвивальна: розвивати вміння аналізувати картографічні матеріали, порівнювати різні види транспорту, встановлювати причинно-наслідкові зв'язки;

Виховна: формувати екологічну свідомість, розуміння значення транспортної інфраструктури для розвитку економіки країни.

Обладнання: карта "Транспортна система України", атласи, проєктор, презентація, статистичні матеріали.

Вступне слово вчителя: "Уявіть собі на мить, що всі види транспорту в країні раптом зупинилися... Що відбудеться? Як це вплине на життя кожного з нас?"

Інтерактивна вправа "Транспортний колаж":

1. Учні отримують стікери та маркери.
2. Завдання: написати на стікерах, якими видами транспорту вони користувалися протягом останнього місяця і розмістити їх на великому плакаті-карті України.
3. Колективний аналіз: які види транспорту використовуються найчастіше? Чому?

II. Актуалізація опорних знань

Фронтальне опитування:

1. Яке значення має транспорт для економіки країни?
2. Які види транспорту вам відомі?
3. Які транспортні вузли та магістралі вашої області ви знаєте?

III. Вивчення нового матеріалу

1. Загальна характеристика транспортної системи України

Транспортна система – це сукупність усіх видів транспорту, які об'єднані транспортними вузлами, магістралями та пунктами й забезпечують перевезення вантажів і пасажирів.

Структура транспортної системи України:

- Наземний транспорт (залізничний, автомобільний, трубопровідний)
- Водний транспорт (морський, річковий)
- Повітряний транспорт
- Міський транспорт

Основні показники роботи транспорту:

- Вантажообіг (тонно-кілометри)
- Пасажирообіг (пасажиро-кілометри)
- Густота транспортної мережі (км/км²)

2. Характеристика основних видів транспорту

Залізничний транспорт

- Частка у вантажо- та пасажирообігу: понад 50% від загального вантажообігу і близько 40% пасажирообігу
- Довжина залізниць: близько 20 тис. км
- Найважливіші магістралі: Київ–Харків, Київ–Львів, Київ–Одеса, Харків–Дніпро
- Найбільші залізничні вузли: Київ, Харків, Львів, Дніпро, Одеса, Запоріжжя
- Перспективи розвитку: електрифікація, збільшення швидкості руху, оновлення рухомого складу

Автомобільний транспорт

- Довжина автомобільних шляхів: понад 170 тис. км, з них з твердим покриттям — близько 165 тис. км
- Основні автомагістралі: Київ–Одеса, Київ–Львів, Київ–Харків, Харків–Сімферополь
- Міжнародні транспортні коридори: "Європа–Азія", "Балтика–Чорне море"
- Проблеми розвитку: низька якість доріг, застарілий автопарк, висока аварійність

Морський транспорт

- Основні порти Чорного моря: Одеса, Чорноморськ, Южний, Миколаїв, Херсон
- Основні порти Азовського моря: Маріуполь, Бердянськ
- Вантажі: руда, вугілля, метал, зерно, нафтопродукти
- Особливості: сезонність перевезень, залежність від міжнародної ситуації

Річковий транспорт

- Основні судноплавні річки: Дніпро, Дунай, Південний Буг
- Найбільші річкові порти: Київ, Дніпро, Запоріжжя, Херсон, Ізмаїл
- Переваги: екологічність, низька собівартість перевезень
- Проблеми: сезонність, обмеженість мережі, застаріла інфраструктура

Повітряний транспорт

- Найбільші аеропорти: "Бориспіль" (Київ), "Жуляни" (Київ), Львів, Одеса, Харків, Дніпро
- Особливості: висока швидкість перевезень, висока вартість, залежність від погодних умов
- Перспективи: розширення географії міжнародних рейсів, модернізація аеропортів

Трубопровідний транспорт

- Нафтопроводи: "Дружба", Одеса–Броди
- Газопроводи: "Союз", "Прогрес", "Уренгой–Помари–Ужгород"
- Особливості: низька собівартість, екологічність, висока пропускна здатність
- Проблеми: залежність від експортерів сировини, застаріла інфраструктура

3. Транспортні вузли України

Транспортний вузол – це комплекс транспортних споруд у пункті, де сходяться, перетинаються або розгалужуються не менше ніж три лінії одного або двох видів магістрального транспорту.

Найбільші транспортні вузли України:

- Київ (усі види транспорту)
- Харків (залізничний, автомобільний, повітряний)
- Одеса (залізничний, автомобільний, морський, річковий)

- Львів (залізничний, автомобільний, повітряний)
- Дніпро (залізничний, автомобільний, річковий, повітряний)

4. Міжнародні транспортні коридори

На території України проходять такі міжнародні транспортні коридори:

- №3: Берлін–Дрезден–Вроцлав–Львів–Київ
- №5: Трієст–Любляна–Будапешт–Братислава–Львів
- №9: Гельсінкі–Санкт-Петербург–Мінськ–Київ–Кишинів
- Європа–Кавказ–Азія (ТРАСЕКА)
- Балтика–Чорне море

5. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи України

Проблеми:

- Зношеність рухомого складу та інфраструктури
- Низька якість транспортних послуг
- Недостатнє фінансування
- Екологічні проблеми
- Недостатня інтеграція у європейську транспортну систему

Перспективи:

- Модернізація транспортної інфраструктури
- Інтеграція до європейської транспортної мережі
- Розвиток мультимодальних перевезень
- Впровадження екологічних видів транспорту
- Удосконалення транспортної логістики

Використання краснавчого принципу: вчитель акцентує увагу учнів на особливостях та ролі транспортної системи Волині, її роль у забезпеченні господарського механізму області(див.2 Розділ)

IV. Закріплення знань

Інтерактивна вправа "Знайди пару":

- Учні отримують картки з назвами транспортних вузлів та видів транспорту
- Завдання: об'єднати їх у правильні пари відповідно до спеціалізації транспортних вузлів
- Перевірка: презентація результатів на дошці з використанням магнітної карти

Завдання для учнів:

1. Позначте на контурній карті основні транспортні магістралі та вузли України.
2. Порівняйте різні види транспорту за їхніми перевагами та недоліками.
3. Охарактеризуйте транспортну систему вашої області.

Проблемне питання: Які зміни у транспортній системі України необхідні для її успішної інтеграції до європейської транспортної мережі?

V. Підсумки уроку

Транспортна система України є важливою складовою національної економіки. Найрозвиненішими видами транспорту є залізничний та автомобільний. Географічне положення України сприяє розвитку транспортних коридорів. Основними проблемами транспортної системи є зношеність інфраструктури та недостатнє фінансування

VI. Домашнє завдання

1. Опрацювати відповідний параграф підручника.
2. Підготувати повідомлення про один із видів транспорту в Україні (на вибір).
3. Скласти порівняльну таблицю "Переваги та недоліки різних видів транспорту".

Корисні ресурси:

- Сайт Міністерства інфраструктури України <https://mindev.gov.ua>
- Статистичні дані Державної служби статистики України щодо роботи транспорту https://stat.gov.ua/uk/search?f%5B0%5D=dataset%3A3085&items_per_page=20&sort_by=search_api_relevance&utm_source=chatgpt.com

Додаток Д

Урок географії для 9 класу на тему: Міжнародні транспортні коридори, які проходять через Волинську область».

Розроблено відповідно до Модельної навчальної програми (автори: С.П. Запотоцький, Г.І. Карпюк та ін..)

Загальна інформація

- **Тип уроку:** Комбінований (пояснення нового матеріалу + закріплення знань)
- **Тривалість:** 45 хвилин
- **Форма проведення:** Традиційна (з використанням карти, презентації, таблиць)
- **Обладнання:** Атласи, мультимедійна презентація, карта України, роздаткові матеріали.

Мета уроку

Навчальна:

Ознайомити учнів з поняттям міжнародного транспортного коридору

- Визначити коридори, що проходять через Волинську область
- Пояснити їх значення для економіки та міжнародного співробітництва

Розвивальна:

- Розвивати навички роботи з картою, логічного мислення, аналізу просторової інформації

Виховна:

- Формувати почуття патріотизму, розуміння геополітичного значення регіону.

Структура уроку

1. Організаційний момент (2 хв)

- Привітання, перевірка присутності
- Налаштування на роботу: *«Сьогодні ми дізнаємось, як Волинська область пов'язана з Європою через транспорт»*

2. Актуалізація знань (5 хв)

- Бліц-опитування:
 - Що таке транспортна система?
 - Які види транспорту є у Волинській області?
 - Які міжнародні шляхи ви знаєте?

3. Вивчення нового матеріалу (20 хв)

Пояснення терміну:

Міжнародний транспортний коридор — це система шляхів, що забезпечує транскордонні перевезення між країнами, сприяє торгівлі, туризму та інтеграції.

Основні міжнародні транспортні коридори Волинської області

Назва коридору	Напрямок	Основні елементи	Значення
МТК № 3 (Берлін – Київ)	Захід – Схід	Автошлях М07, залізниця через Ковель	Зв'язок з Польщею, ЄС
МТК № 9 (Гельсінкі – Одеса)	Північ – Південь	Автошлях М19, залізниця Луцьк – Тернопіль	Вихід до Чорного моря
Європейський маршрут Е373	Варшава – Київ	Перетинає Ягодин	Важливий для вантажних перевезень

Географічне положення Волинської області:

- Прикордонна область
- Наявність пунктів пропуску: **Ягодин, Доманове**
- Вузлові міста: **Ковель, Луцьк, Любомль**

Значення для України:

- Експорт/імпорт товарів
- Туризм, транзит
- Євроінтеграція

4. Закріплення знань (10 хв)**Робота з картою:**

- Учні позначають на контурній карті:
 - Міжнародні автошляхи (М07, М19)
 - Залізничні вузли
 - Пункти пропуску

Запитання для обговорення:

- Чому Волинська область має стратегічне значення?
- Які переваги та виклики має транзитний статус області?

5. Підсумок уроку (5 хв)

- Повторення ключових понять: МТК, транзит, коридор
- Висновок: *«Волинська область — це не лише край лісів і озер, а й важливий транспортний міст між Україною та Європою»*

Домашнє завдання

- Варіант 1: Написати коротке есе «Яким я бачу майбутнє транспортних коридорів Волинської області»
- Варіант 2: Створити міні-плакат «Волинська область на транспортній карті Європи»
-

Приклад структури презентації PowerPoint або Google Slides до уроку географії на тему:**«Міжнародні транспортні коридори, які проходять через Волинську область»**

Презентація містить **10 слайдів**, які логічно супроводжують пояснення вчителя, ілюструють матеріал та активізують увагу учнів.

Слайд 1: Титульний

Заголовок: Міжнародні транспортні коридори які проходять через територію Волинської області

Підзаголовок: Географія, 9 клас

Зображення: Карта України з виділеною Волинською областю

Автор: [Ім'я вчителя]

Слайд 2: Актуалізація**Запитання:**

- Що таке транспортна система?
- Які види транспорту є у Волинській області?
- Чи знаєте ви, які шляхи ведуть до Польщі?

Мета: Визначити рівень знань учнів

Слайд 3: Визначення

Заголовок: Що таке міжнародний транспортний коридор?

Визначення:

Міжнародний транспортний коридор — це система шляхів, що забезпечує транскордонні перевезення між країнами.

Ілюстрація: Схема коридору з позначенням країн

Слайд 4: Географічне положення Волинської області

Карта області з позначенням:

- Ковель
- Луцьк
- Ягодин
- Доманове

Текст: Волинська область — прикордонна область, що межує з Польщею та білоруссю

Слайд 5: МТК №3 — Берлін–Київ

Напрямок: Захід–Схід

Шляхи: Автошлях М07, залізниця через Ковель

Значення: Зв'язок з ЄС, транзит товарів

Фото: Залізнична станція Ковель

Слайд 6: МТК №9 – Гельсінкі – Одеса

Напрямок: Північ–Південь

Шляхи: Автошлях М19, залізниця Луцьк–Тернопіль

Значення: Вихід до Чорного моря

Ілюстрація: Схема маршруту

Слайд 7: Європейський маршрут E373

Напрямок: Варшава–Київ

Пункт пропуску: Ягодин

Значення: Вантажні перевезення, митний контроль

Фото: КПП «Ягодин»

Слайд 8: Значення коридорів для Волинської області

Пункти:

- Розвиток економіки
- Туризм
- Євроінтеграція
- Робочі місця

Іконки: вантажівка, поїзд, кордон, валюта

Слайд 9: Робота з картою

Завдання:

- Позначити М07, М19
- Визначити залізничні вузли
- Знайти пункти пропуску
- Інтерактивна карта або скріншот Google Maps

Слайд 10: Підсумок

Ключові поняття:

- МТК
- транзит
- коридор

Домашнє завдання:

Есе або постер: «Волинь — транспортний міст»

Додаток Е

Урок-гра з географії для 9 класу на тему:

«Транспортна система Волинської області: особливості та перспективи»

Цей урок сформовано відповідно до Модельної навчальної програми «Географія 6-9 класи» (автори: Кобернік С.Г., Коваленко Р.Р., та ін.), розділ «Господарство України», тема

«Транспорт»

Загальна характеристика

- **Тип уроку:** Урок-гра (інтерактивний, з елементами змагання)

- **Тривалість:** 45 хвилин
- **Форма проведення:** Очна або онлайн
- **Обладнання:** Атласи, карта Волинської області, комп'ютер/проектор, картки, маркери, доступ до Wordwall або Kahoot

Мета уроку

- Закріпити знання про транспортну систему Волинської області
- Розвивати навички роботи з картою, логічного мислення
- Формувати командну взаємодію та інтерес до регіональної географії

Структура уроку

1.Вступ (5 хв)

Вчитель:

«Сьогодні ми вирушаємо у географічну експедицію Волиню. На вас чекають маршрути, коридори, логістичні вузли — і, звісно, змагання!»

Поділ на команди:

- 2–4 команди по 4–6 учнів
- Кожна команда обирає назву (наприклад: «Логісти», «Транзит», «Магістраль», «Ковель-Експрес»)

2.Раунд 1: «Картографічний виклик» (10 хв)

Завдання:

- На контурній карті Волинської області позначити:
 - Міжнародні автошляхи М07, М19
 - Залізничні вузли (Ковель, Луцьк)
 - Пункти пропуску (Ягодин, Доманове)
 - Річку Стир

Оцінювання:

- 1 бал за кожну правильну позначку
- Додатковий бал за акуратність і пояснення

3. Раунд 2: «Вікторина» (10 хв)

Формат: Wordwall або Kahoot

Кількість запитань: 10

Приклади:

- Який міжнародний коридор проходить через Ягодин?
- Який вид транспорту найменш розвинений у Волинській області?
- Яке місто є залізничним вузлом міжнародного значення?

Оцінювання:

- 1 бал за правильну відповідь
- Таймер додає азарт

4.Раунд 3: «Логістичний квест» (10 хв)

Завдання:

- Кожна команда отримує ситуацію:
«Вам потрібно доставити вантаж з Луцька до Варшави. Який маршрут оберете? Який транспорт використаєте? Які труднощі можуть виникнути?»

Форма відповіді: коротка усна презентація (2 хв)

Оцінювання:

- 3 бали за логіку
- 2 бали за креативність
- 1 бал за екологічність рішення

5.Раунд 4: «Транспортний кросворд» (5 хв)

Формат: Роздатковий аркуш або інтерактивна гра

Ключові слова: Ковель, М19, Ягодин, логістика, Стир

Оцінювання:

- 1 бал за кожне правильне слово

6. Підсумок і нагородження (5 хв)

- Підрахунок балів
- Оголошення переможців
- Нагороди: грамоти, аплодисменти, бонуси на наступному уроці

Рефлексія:

«Що нового ви дізналися про транспорт Волинської області? Які перспективи розвитку ви бачите?»

Домашнє завдання

- Створити міні-плакат «Волинська область — транспортний міст до Європи»
- Або написати есе: *«Яким я бачу майбутнє транспорту в Луцьку»*

Додаток Ж

Урок географії для 9 класу на тему «Транспортна система Волинської області: особливості та перспективи». Відповідає Модельній навчальній програмі (автори: Кобернік С.Г., Коваленко Р.Р.), розділ «Господарство України», тема «Транспорт».

Загальна характеристика уроку:

Тип уроку: Комбінований (вивчення нового матеріалу + закріплення знань)

Тривалість: 45 хвилин

Форма проведення: Традиційна (з елементами інтерактиву).

Обладнання: Атласи, карта України, презентація, роздаткові матеріали, маркери

Мета уроку**Навчальна:**

- Ознайомити учнів з особливостями транспортної системи Волинської області
- Визначити перспективи її розвитку
- Пояснити роль Волині у міжнародних транспортних коридорах

Розвивальна:

- Розвивати навички роботи з картою, аналізу просторової інформації
- Формувати критичне мислення щодо регіонального розвитку.

Виховна:

Виховувати патріотизм, інтерес до рідного краю.

Формувати екологічну та економічну свідомість

Структура уроку**1.Організаційний момент (2 хв)**

- Привітання
- Перевірка присутності
- Налаштування на тему: *«Сьогодні ми дізнаємось, як Волинська область пов'язана з Європою через транспорт»*

2.Актуалізація знань (5 хв)

Запитання до учнів:

- Які види транспорту є у Волинській області?
- Чи знаєте ви, які автошляхи ведуть до Польщі?
- Чи є у нас залізничні вузли?

Міні-опитування: «Транспорт Волинської області – що я знаю»

3.Вивчення нового матеріалу (20 хв)**Поняття «транспортна система»**

- Види транспорту: автомобільний, залізничний, повітряний, водний
- Роль транспорту в економіці області

Особливості транспортної системи Волинської області

- Автомобільний транспорт:

- Міжнародні автошляхи: М07 (Ягодин), М19
- Проблеми: стан доріг, перевантаження
- **Залізничний транспорт:**
 - Вузол: Ковель
 - Напрямки: Київ, Львів, Польща
 - Вантажні перевезення
- **Повітряний транспорт:**
 - Аеропорт Луцьк (обмежене використання)
 - Перспективи розвитку
- **Водний транспорт:**
 - Річка Стир — потенціал для внутрішніх перевезень

Міжнародні транспортні коридори

- МТК №3: Берлін–Київ
- МТК №9: Гельсінкі–Одеса
- Е373: Варшава–Київ
- Пункти пропуску: Ягодин, Доманове

4. Закріплення знань (10 хв)

Робота з картою:

- Позначити автошляхи М07, М19
- Визначити залізничні вузли
- Знайти пункти пропуску

Запитання:

- Чому Волинь має стратегічне значення?
- Які переваги та виклики має транзитний статус області?

5. Підсумок уроку (5 хв)

Ключові поняття:

- Транспортна система
- Міжнародний коридор
- Логістика
- Перспективи розвитку

Висновок:

Волинська область — це не лише край природи, а й важливий транспортний вузол, що з'єднує Україну з Європою.

Домашнє завдання

- Варіант 1: Написати есе «Майбутнє транспорту Волинської області»
- Варіант 2: Створити постер «Волинська область – транспортний міст до Європи»
- Варіант 3: Підготувати міні-презентацію про один із міжнародних коридорів.

Додаток 3

Позаурочне краєзнавче заняття на тему:

«Транспортна система Волинської області / Ківерцівської територіальної громади: вивчаємо, досліджуємо, змінюємо»

Мета заняття:

- Ознайомити учнів з особливостями транспортної системи Волинської області (Ківерцівської територіальної громади)
- Розвивати навички дослідження, аналізу та презентації краєзнавчої інформації
- Формувати активну громадянську позицію щодо розвитку інфраструктури регіону

Тривалість:

90 хвилин (2 академічні години)

Цільова аудиторія: Учні 8–10 класів, гурток «Юні географи» або «Мандрівники Ківерцівщини»

Структура заняття:

1. Вступне слово вчителя (10 хв)

- Привітання, оголошення теми
- Мотивація: «Чи знаєш ти, як дістатися з Луцька (Ківерець) до Варшави?»
- Коротке відео або слайд-презентація про транспорт Волинської області, або Ківерцівської територіальної громади

2. Інтерактивна гра «Транспортна мозайка» (15 хв)

- Учні отримують картки з назвами об'єктів: дороги, вокзали, річки, коридори
- Завдання: скласти логічну схему транспортної системи області
- Обговорення: які елементи є ключовими, які — проблемними

3. Робота в групах «Дослідники на маршруті» (30 хв)

- Кожна група отримує тему:
 - Автомобільні шляхи
 - Залізничні вузли
 - Прикордонні переходи
 - Перспективи авіації та водного транспорту

Завдання: створити міні-проект (плакат, карта, презентація)

Джерела: карти, планшети, друковані матеріали

4. Презентація результатів (20 хв)

- Кожна група презентує свої висновки
- Обговорення: що здивувало, що хочеться змінити
- Вчитель доповнює інформацію, наводить приклади з реального життя

5. Підсумкова рефлексія «Транспорт очима молоді» (10 хв)

- Учні пишуть коротке повідомлення: «Я хочу, щоб транспортна система Волинської області (Ківерцівської громади) була...»
- Збір думок, створення «Дерева ідей» на ватмані

Обладнання:

- Карти Волинської області, Ківерцівської територіальної громади
- Мультимедійний проектор
- Маркери, ватмани, картки
- Доступ до інтернету (за можливості)

Рекомендовані джерела:

- Майстер А. «Транспортна освоєність Волині»
- Лажнік В.Й., Маковецька Л.О. «Транспортна забезпеченість адміністративних районів»
- Google Maps, OpenStreetMap
- Освітні платформи: Географія.in.ua, Освіта.ua

Додаток К

Розробка позаурочного заняття (факультативне, гурткове)

Тема: «Транспортна система Волинської області: вивчаємо, досліджуємо, змінюємо»

Загальна інформація

- **Тип заняття:** краєзнавче, дослідницьке
- **Форма проведення:** інтерактивне заняття з елементами проєктної роботи
- **Цільова аудиторія:** учні 8–10 класів
- **Тривалість:** 90 хвилин (2 академічні години)
- **Місце проведення:** клас, краєзнавчий гурток, бібліотека або актовий зал
- **Автор розробки:** Назарук Назар

Мета заняття

- Ознайомити учнів з особливостями транспортної системи Волинської області
- Розвивати навички дослідження, аналізу, картографування та презентації
- Формувати громадянську активність і краєзнавчу компетентність
- Виховувати дбайливе ставлення до інфраструктури рідного краю

Завдання

- Навчальні:
 - Вивчити структуру транспортної системи Волинської області
 - Розрізняти види транспорту та їх функції в регіоні
- Розвивальні:
 - Розвивати критичне мислення, вміння працювати в групах
 - Формувати навички дослідницької діяльності
- Виховні:
 - Виховувати патріотизм, екологічну свідомість
 - Заохочувати до участі в житті громади

Оснащення

- Карти Волинської області (топографічні, транспортні)
- Мультимедійний проєктор, ноутбук
- Ватмани, маркери, картки, наліпки
- Доступ до інтернету (за можливості)
- Роздаткові матеріали: статистика, фото, QR-коди

Структура заняття

1. Вступна частина (10 хв)

- Привітання, оголошення теми
- Мотиваційне запитання:
«Чи знаєш ти, як дістатися з Луцька до Варшави?»
- Перегляд короткого відео або слайдів про транспорт Волині
- Визначення очікувань учнів (метод «Павутинка»)

2. Інтерактивна гра «Транспортна мозайка» (15 хв)

- Учні отримують картки з назвами об'єктів: дороги, вокзали, річки, коридори
- Завдання: скласти логічну схему транспортної системи області
- Обговорення: які елементи є ключовими, які — проблемними

3. Робота в групах «Дослідники на маршруті» (30 хв)

- Поділ на 4 групи:
 - Автомобільні шляхи
 - Залізничні вузли
 - Прикордонні переходи
 - Перспективи авіації та водного транспорту
- Завдання:
 - Опрацювати матеріали
 - Створити міні-проєкт (плакат, карта, презентація)
 - Підготувати коротку доповідь (до 5 хв)

4. Презентація результатів (20 хв)

- Кожна група презентує свої висновки
- Обговорення: що здивувало, що хочеться змінити
- Вчитель доповнює інформацію, наводить приклади з реального життя

5. Підсумкова рефлексія «Транспорт очима молоді» (10 хв)

- Метод «Одне речення»: «Я хочу, щоб транспортна система Волинської області була...»
- Створення «Дерева ідей» на ватмані
- Оцінювання активності учнів (наліпки, жетони, аплодисменти)

Очікувані результати

- Учні зможуть назвати основні елементи транспортної системи Волині
- Навчатися працювати з картами, статистикою, джерелами
- Сформулюють власне бачення розвитку інфраструктури регіону
- Виявлять зацікавленість у краєзнавчій діяльності

Рекомендовані джерела

1. Лажнік В.Й., Маковецька Л.О. *Транспортна забезпеченість районів Волинської області*
2. Майстер А. *Транспортна освоєність території Волині*
3. Географія.in.ua . *Економіко-географічна характеристика Волинської області*
4. Освіта.ua . *Транспортна система України*
5. Google Maps, OpenStreetMap – для картографічного аналізу

Додаток Л

Анкета учасника позаурочного заняття

«Транспортна система Волинської області: вивчаємо, досліджуємо, змінюємо»

Прізвище, ім'я: _____

Клас: _____

Дата: _____

I. Змістовий блок

1. Які види транспорту Волинської області тобі запам'яталися найбільше?
 - ☐ Автомобільний
 - ☐ Залізничний
 - ☐ Повітряний
 - ☐ Водний
 - ☐ Інше: _____
3. Який транспортний об'єкт Волинської області тебе зацікавив найбільше?
4. Чи знаєш ти, які міжнародні транспортні коридори проходять через Волинську область?
 - ☐ Так
 - ☐ Ні
 - ☐ Частково

II. Оцінка заняття

4. Що тобі сподобалося найбільше під час заняття?
 - ☐ Робота в групах
 - ☐ Інтерактивна гра
 - ☐ Презентації
 - ☐ Відео/карти
 - ☐ Інше: _____
5. Чи було тобі цікаво досліджувати транспортну систему рідного краю?
 - ☐ Так, дуже
 - ☐ Було цікаво частково
 - ☐ Не дуже
 - ☐ Взагалі не цікаво

6. Що нового ти дізнався/дізналася?

III. Рефлексія та пропозиції

7. Як ти вважаєш, що потрібно покращити в транспортній системі Волинського краю?

8. Чи хотів/хотіла б ти взяти участь у подібних дослідженнях у майбутньому?

☐ Так

☐ Ні

☐ Можливо

9. Запропонуй тему для наступного краєзнавчого заняття:

Додаток М

Оцінювання знань учнів за результатами позаурочного заняття на тему «Транспортна система Волинської області».

Його можна додати до анкети або використати окремо як тест чи підсумкову роботу.

Блок для оцінювання знань

«Перевір себе: що ти знаєш про транспорт Волинської області»

Ім'я: _____

Клас: _____

Дата: _____

Частина I. Вибір правильної відповіді (1 бал за кожне запитання, правильні відповіді зазначені)

1. Яке місто Волинської області є найбільшим залізничним вузлом?

☐ Луцьк

☐ **Ковель**

☐ Володимир

☐ Любомль

2. Який міжнародний транспортний коридор проходить через пункт пропуску Ягодин?

☐ МТК №1

☐ **МТК №3**

☐ МТК №5

☐ МТК №9

3. Який вид транспорту на Волині використовується найменше?

☐ Автомобільний

☐ Залізничний

☐ **Повітряний**

☐ Водний

4. Яка річка має потенціал для внутрішніх перевезень?

☐ Прип'ять

☐ **Стир**

☐ Західний Буг

☐ Іква

Частина II. Відкрите запитання (2 бали)

5. Назви два автошляхи міжнародного значення, що проходять через Волинську область:

M07 (Київ–Ковель–Ягодин)

M19 (Доманове–Луцьк–Чернівці)

Частина III. Практичне завдання (3 бали)

6. Познач на карті (або опиши словами) маршрут з Луцька до пункту пропуску Ягодин.

Можна вказати назви доріг, міста, орієнтири.

Маршрут: **Луцьк → Ковель → Ягодин**

Основна дорога: **M07**

Орієнтири: м. Ківерці, м. Маневичі, м. Ковель, с. Любитів, пункт пропуску Ягодин

Приклад **інтерактивного тесту з підказками** на тему «Транспортна система Волинської області».

Його можна адаптувати для Google Forms, Kahoot, LearningApps або використати в класі як усну гру.

Інтерактивний тест: «Що ти знаєш про транспорт Волинської області?»

Питання 1

Яке місто Волинської області є найбільшим залізничним вузлом?

- ☐ Луцьк
- ☐ Ковель
- ☐ Володимир
- ☐ Любомль

Підказка: Це місто має пряме сполучення з Польщею та є важливим логістичним центром.

Правильна відповідь: **Ковель**

Питання 2

Який міжнародний транспортний коридор проходить через пункт пропуску Ягодин?

- ☐ МТК №1
- ☐ МТК №3
- ☐ МТК №5
- ☐ МТК №9

Підказка: Цей коридор з'єднує Берлін і Київ.

Правильна відповідь: **МТК №3**

Питання 3

Який вид транспорту у Волинській області використовується найменше?

- ☐ Автомобільний
- ☐ Залізничний
- ☐ Повітряний
- ☐ Водний

Підказка: Аеропорт Луцька не приймає регулярні рейси.

Правильна відповідь: **Повітряний**

Питання 4

Яка річка має потенціал для внутрішніх перевезень?

- ☐ Прип'ять
- ☐ Стир
- ☐ Західний Буг
- ☐ Іква

Підказка: Вона протікає через Луцьк і має історичне значення.

Правильна відповідь: **Стир**

Питання 5

Назви два автошляхи міжнародного значення, що проходять через Волинську область.

Відкрита відповідь

Підказка: Один веде до Києва через Ковель, інший — до Чернівців через Луцьк.

Правильна відповідь: **M07 і M19**

Питання 6

Опиши маршрут з Луцька до пункту пропуску Ягодин.

Відкрита відповідь

Підказка: Подумай про напрямок на північний захід, через Ковель.

Приклад відповіді: *Луцьк → Ківерці → Маневичі → Ковель → Ягодин (дорога M07)*

Оцінювання

Кількість балів	Рівень знань
11–12	Високий
8–10	Достатній
4–7	Середній
0–3	Початковий(потребує повторення)

Додаток Н

Назва навчального проєкту: «Транспортна карта моєї територіальної громади»

Мета:

- Дослідити транспортну інфраструктуру регіону (наприклад, міст Луцька, Ківерцевої).
- Визначити її роль у житті громади, економіці, екології.
- Розвивати навички картографування, аналізу, презентації.

Етапи проєкту

1. Підготовка

- Учні обирають ділянку для дослідження: місто, район, село.
- Формуються групи: кожна відповідає за один тип транспорту (автомобільний, залізничний, громадський, велосипедний, пішохідний).

2. Польове дослідження

- Спостереження: які маршрути є, як часто курсує транспорт, які проблеми існують.
- Інтерв'ю з мешканцями, водіями, працівниками транспорту.
- Фотофіксація, GPS-трекінг (за бажанням).

3. Інтерактивна вправа: «Транспортний аудит»**Питання****Відповідь**

Які види транспорту доступні у вашій місцевості?

Який маршрут є найзавантаженішим?

Наприклад, вул. Ковельська

Де виникають затори або небезпечні ділянки?

Перехрестя біля ЦУМу

Чи є велодоріжки, зупинки, пішохідні переходи?

Частково, потребують оновлення

Як транспорт впливає на довкілля?

Викиди, шум, забруднення

Учні заповнюють таблицю, обговорюють результати в групах.

Візуалізація

- Створення **транспортної карти громади** (на папері або в Google My Maps).
- Позначення маршрутів, зупинок, проблемних зон.
- Додавання фото, коментарів, статистики.

Презентація

- Кожна група презентує свої висновки.
- Обговорення: як можна покращити транспортну систему?
- За бажанням — звернення до місцевої влади з пропозиціями (громадянська активність!).

Компетентності, які формуються:

- Просторове мислення
- Екологічна та громадянська свідомість
- Командна робота
- Цифрова грамотність
- Критичне мислення

Додаток О

Як створити інтерактивну карту: покрокова інструкція

Платформа: Google My Maps

Це безкоштовний сервіс, де можна створювати власні карти з маркерами, маршрутами, фото, відео та описами.

Етапи роботи над картою

1. Підготовка

- Створіть Google-акаунт (якщо ще немає).
- Перейдіть на Google My Maps → натисніть “Створити нову карту”.

2. Збір даних

- Учні досліджують:
 - маршрути громадського транспорту
 - основні дороги, перехрестя, затори
 - пішохідні зони, переходи
 - велодоріжки
 - залізничні станції, автовокзали

3. Нанесення на карту

- Додавайте **маркери** для об’єктів (зупинки, вокзали, небезпечні ділянки).
- Створюйте **лінії маршрутів** (автобусні, вело, пішохідні).
- До кожного об’єкта додавайте:
 - Назву
 - Фото (з телефона або інтернету)
 - Короткий опис
 - Коментарі учнів

4. Аналіз

- Позначте **проблемні зони** (затори, відсутність переходів, аварійні ділянки).
- Виділіть **екологічно дружні маршрути** (велодоріжки, пішохідні зони).
- Додайте **пропозиції щодо покращення**.

5. Презентація

- Поділіться картою через посилання.
- Презентуйте на уроці або педраді.
- За бажанням — надішліть до місцевої ради як ініціативу учнів.

Поради для вчителя

- Залучіть учнів до **опитування мешканців** щодо транспорту.
- Використовуйте карту як **інструмент оцінювання**: кожен учень відповідає за певну ділянку.
- Додайте **екологічний компонент**: як транспорт впливає на довкілля.

Додаток П

Опитувальник: **Оцінка транспортної системи Ківерцівської територіальної громади**

Мета: зібрати думки мешканців щодо якості транспортної інфраструктури, доступності маршрутів та рівня перевезень до м. Луцька.

Загальні дані (необов'язково)

1. Ваш населений пункт:

☐ Ківерці ☐ Озерце ☐ Муравище ☐ Суськ ☐ Прилуцьке ☐ Інше: _____

2. Ваша вікова категорія:

☐ До 18 ☐ 18–30 ☐ 31–50 ☐ 51–65 ☐ 65+

3. Чи маєте власний транспорт?

☐ Так ☐ Ні

Стан транспортної інфраструктури

4. Як ви оцінюєте загальний стан доріг у вашому населеному пункті?

☐ Дуже добрий ☐ Добрий ☐ Задовільний ☐ Поганий ☐ Дуже поганий

5. Які проблеми ви спостерігаєте найчастіше? (оберіть кілька)

- ☐ Ями та вибоїни
☐ Відсутність тротуарів
☐ Погане освітлення
☐ Відсутність велодоріжок
☐ Небезпечні перехрестя
☐ Відсутність дорожніх знаків
☐ Інше: _____

6. Чи є у вашому населеному пункті облаштовані зупинки громадського транспорту?

- ☐ Так, з навісом і сидіннями
☐ Частково
☐ Взагалі немає

Транспортне забезпечення

7. Чи є регулярне сполучення з м. Луцьком?

☐ Так, щодня ☐ Лише у будні ☐ Дуже рідко ☐ Взагалі немає

8. Яким видом транспорту ви найчастіше добираєтесь до Луцька?

☐ Автобус ☐ Маршрутка ☐ Потяг ☐ Автомобіль ☐ Велосипед ☐ Інше: _____

9. Скільки часу зазвичай займає дорога до Луцька?

☐ До 20 хв ☐ 20–40 хв ☐ 40–60 хв ☐ Більше години

10. Чи вистачає місць у транспорті в години пік?

☐ Завжди вистачає ☐ Часто переповнений ☐ Дуже переповнений ☐ Не користуюсь

11. Чи дотримуються водії графіка руху?

☐ Завжди ☐ Частково ☐ Часто порушують ☐ Не знаю

12. Як ви оцінюєте вартість проїзду до Луцька?

☐ Доступна ☐ Помірна ☐ Завищена ☐ Не знаю

Якість транспортного обслуговування

13. Як ви оцінюєте комфорт транспорту (чистота, технічний стан, температура)?

☐ Високий ☐ Середній ☐ Низький ☐ Дуже низький

14. Як ви оцінюєте поведінку водіїв (ввічливість, безпека, дотримання правил)?

☐ Відмінно ☐ Добре ☐ Задовільно ☐ Погано

15. Ваші пропозиції щодо покращення транспортного сполучення з Луцьком:

Поради щодо використання

- Анкету можна адаптувати для **Google Forms**, друкованого варіанту або електронного опитування через громаду.
- Результати можна представити у вигляді **діаграм, інфографіки**, або інтерактивної карти проблемних зон.
-

Додаток Р

Анкети для шкільного красназничого гуртка

Тема дослідження: Транспортна система Ківерцівської територіальної громади та зв'язок із м. Луцьком

Мета: зібрати думки мешканців щодо стану доріг, доступності транспорту та якості перевезень.

Загальні дані

- Ваш населений пункт: _____
- Вік: ☐ до 18 ☐ 18–30 ☐ 31–50 ☐ 51–65 ☐ 65+
- Чи маєте власний транспорт? ☐ Так ☐ Ні
- Який вид транспорту використовуєте найчастіше?
☐ Автомобіль ☐ Автобус ☐ Потяг ☐ Велосипед ☐ Пішки ☐ Інше: _____

Стан доріг та інфраструктури

- Як ви оцінюєте стан доріг у вашому населеному пункті?
☐ Дуже добрий ☐ Добрий ☐ Задовільний ☐ Поганий ☐ Дуже поганий
- Які проблеми ви спостерігаєте? (оберіть кілька)
☐ Ями ☐ Відсутність тротуарів ☐ Погане освітлення
☐ Небезпечні перехрестя ☐ Відсутність велодоріжок
☐ Відсутність зупинок ☐ Інше: _____
- Чи є облаштовані зупинки громадського транспорту?
☐ Так, з навісом і сидіннями ☐ Частково ☐ Взагалі немає

Транспортне сполучення з м.Луцьком

- Чи є регулярне сполучення з м. Луцьком?
☐ Щодня ☐ Лише у будні ☐ Дуже рідко ☐ Взагалі немає
- Яким транспортом ви добираєтесь до Луцька?
☐ Автобус ☐ Маршрутка ☐ Потяг ☐ Автомобіль ☐ Інше: _____

10. Скільки часу займає дорога до Луцька?

☐ До 20 хв ☐ 20–40 хв ☐ 40–60 хв ☐ Більше години

11. Чи вистачає місць у транспорті в години пік?

☐ Завжди ☐ Іноді переповнений ☐ Часто переповнений ☐ Не користуюсь

12. Чи дотримуються водії графіка руху?

☐ Завжди ☐ Частково ☐ Часто порушують ☐ Не знаю

13. Як ви оцінюєте вартість проїзду до Луцька?

☐ Доступна ☐ Помірна ☐ Завищена ☐ Не знаю

Якість обслуговування

14. Як ви оцінюєте комфорт транспорту (чистота, технічний стан)?

☐ Високий ☐ Середній ☐ Низький ☐ Дуже низький

15. Як ви оцінюєте поведінку водіїв?

☐ Відмінно ☐ Добре ☐ Задовільно ☐ Погано

Пропозиції

16. Що, на вашу думку, потрібно покращити в транспортній системі громади?

17. Чи підтримали б ви створення інтерактивної карти маршрутів громади?

☐ Так ☐ Ні ☐ Не знаю

Примітка для гуртка:

Ось **практичні поради та особливості аналізу анкети**, яка створена для шкільного краєзнавчого гуртка з дослідження транспортної системи Ківерцівської територіальної громади та зв'язку з м. Луцьком. Ці рекомендації допоможуть **перетворити анкету на реальний інструмент дослідження**, а не просто формальне опитування.

Особливості аналізу анкети

1. Підготовка до аналізу

- **Стандартизуй відповіді:** перед обробкою даних перевір, чи всі відповіді записані однаково (наприклад, «Добрий» vs «добрий»).
- **Розділи анкету на блоки:** загальні дані, стан доріг, транспортне забезпечення, якість обслуговування, пропозиції – це допоможе структурувати аналіз.

2. Кількісний аналіз (закриті запитання)

- **Підрахунок частоти відповідей:** скільки людей обрали кожен варіант (наприклад, «Поганий стан доріг» — 42%).
- **Графіки та діаграми:**
 - Кругові діаграми — для оцінки стану доріг, виду транспорту.
 - Стовпчикові — для порівняння населених пунктів.
- **Рейтинг проблем:** за кількістю згадок визначити найгостріші проблеми (наприклад, «відсутність тротуарів» — найчастіше згадувана).

Ось готовий **шаблон для обробки анкетних даних** у форматі Excel, який можна використати в шкільному краєзнавчому проєкті. Він допоможе систематизувати відповіді, побудувати графіки та сформулювати висновки.

Нас-й пункт	Вік	Вид транспорту	Стан доріг	Проблеми	Наявність зупинок	Сполучення з Луцьком	Переповненість	Графік руху	Час у дорозі	Вартість	Комфорт	Поведінка водіїв	Пропозиції
Ківерці	31	автобус	Задовільний	Ями, тротуари	частково	щодня	Часто перповнений	частково	20-40хв.	помірний	середній	добра	Більше рейсів
Озерце	30	автомобіль	добрий	освітлення	так	щодня	вистачає	завжди	20хв	доступна	високий	відмінна	велодорожки

Як працювати з таблицею

Кодування відповідей

- Для зручності аналізу можна закодувати відповіді цифрами:
 - Стан доріг: 1 – Дуже добрий, 2 – Добрий, ... 5 – Дуже поганий
 - Комфорт: 1 – Дуже низький, ... 4 – Високий

Побудова графіків

- Кругові діаграми – для оцінки стану доріг, виду транспорту.
- Столпчикові графіки – для порівняння населених пунктів.
- Теплові карти – для візуалізації проблемних зон (якщо використовуєте Google Maps).

Висновки

- Визначте:
 - Найпоширеніші проблеми
 - Населені пункти з найгіршим транспортним забезпеченням
 - Пропозиції, які повторюються найчастіше

Поради для презентації

- Створіть слайди з графіками, короткими цитатами з анкет і фото з місцевості.
- Додайте інтерактивну карту, якщо використовували Google My Maps.

Завершіть презентацію рекомендаціями гуртка – це покаже, що учні не просто досліджували, а пропонують рішення чим презентують свою небайдужість до виявлених проблем та громадянську позицію.

Додаток С

Шкільний краєзнавчий проєкт

(згідно анкетного опитування «Транспортна система Ківерцівської територіальної громади та зв'язок із м. Луцьком»)

Етап 1: Шкільне дослідження

1. Формування команди

- Учасники: учні краєзнавчого гуртка, вчитель географії, куратор проєкту.
- Ролі: аналітики, інтерв'юери, картографи, дизайнери презентації.

2. Проведення опитування

- Використання анкети (друкованої або Google Forms).
- Опитування учнів, батьків, працівників школи, мешканців прилеглих сіл.

3. Обробка результатів

- Збір відповідей у таблиці Excel.
- Побудова графіків: стан доріг, доступність транспорту, проблеми.
- Візуалізація на інтерактивній карті (Google My Maps).

4. Презентація в школі

- Створення слайдів з результатами.
- Виступ гуртка на педраді, шкільному заході або Дні громади.
- Обговорення з учнями: як транспорт впливає на життя громади?

Етап 2: Презентація в громаді

1. Підготовка звернення

- Формулювання висновків і пропозицій.
- Оформлення короткого звіту (PDF або буклет).
- Додавання інтерактивної карти та цитат мешканців.

2. Зустріч із представниками громади

- Звернення до селищної ради, старости, депутатів.
- Презентація результатів: проблеми, ідеї, готовність учнів долучатись.

3. Публічне обговорення

- Проведення відкритої зустрічі або участь у громадських слуханнях.
- Запрошення мешканців, батьків, представників транспорту.
- Обговорення можливих рішень: нові маршрути, облаштування зупинок.

4. Публікація результатів

- Розміщення на сайті школи або громади.
- Поширення через соцмережі, місцеві ЗМІ.
- Можливість участі в конкурсі МАН, екоініціативі чи проєкті «Активна громада».

Бонус: Що це дає учням

- Реальні навички дослідження, аналізу, презентації.
- Формування громадянської позиції.
- Відчуття впливу на життя громади.
- Можливість продовжити проєкт у старших класах або на рівні області.

3. Якісний аналіз (відкриті запитання)

- **Класифікація відповідей:** згрупуй пропозиції мешканців за темами — «інфраструктура», «графік руху», «поведінка водіїв».
- **Цитати:** обері 2–3 яскраві фрази, які можна використати у презентації або зверненні до влади.
- **Пошук повторюваних ідей:** якщо однакова пропозиція згадується часто — це сигнал для дії.

4. Географічний аналіз

- **Порівняй населені пункти:** чи є різниця між Ківерцями та селами (наприклад, у наявності зупинок або частоті рейсів).
- **Познач проблемні зони на карті:** можна створити інтерактивну карту з маркерами — де дороги погані, де немає зупинок.

5. Особливості для шкільного проєкту

- **Залучення учнів:** розподіли аналіз між учасниками гуртка — хтось працює з графіками, хтось із текстами.
- **Презентація результатів:**
 - Створіть слайди з діаграмами та висновками.
 - Додайте фото з місцевості, якщо проводили польові дослідження.
- **Громадянська активність:** результати можна передати до територіальної громади, або опублікувати на сайті школи.

Порада: як зробити аналіз глибшим

- Порівняйте результати з **офіційними даними** (наприклад, розкладом автобусів, статистикою ДТП).
- Проведіть **повторне опитування через 3–6 місяців** – щоб оцінити, чи щось змінилося.
- Додайте **інтерв'ю з водіями або представниками громади** – це підсилить дослідження.

Додаток Т

Шаблон буклета: «Транспортна система територіальної громади очима учнів»

Сторінка 1– Титул (обкладинка)

Транспортна система Ківерцівської територіальної громади

Дослідження краєзнавчого гуртка Ківерцівського ліцею

- ☐ Населені пункти: Ківерці, Озерце, Прилупське, Муравище, Суськ
- ☐ Жовтень 2025 року
- ☐ Автори: учні краєзнавчого гуртка
- ☐ Керівник: Назарук Назар

«Ми досліджуємо, щоб змінювати»

(Можна додати фото дороги, зупинки або карти громади)

Сторінка 2 – Зміст дослідження

Мета проєкту

- Вивчити стан доріг, зупинок, маршрутів
- Оцінити якість перевезень до м. Луцька
- Сформулювати пропозиції для покращення

Методика

- Опитано ____ мешканців
- Використано анкету (Google Forms + паперові)
- Побудовано інтерактивну карту проблемних зон

Основні результати

- ____% оцінили стан доріг як «поганий»
- Найчастіші проблеми: ями, відсутність тротуарів, переповнені маршрутки
- ____% скаржаться на нерегулярність рейсів
- ____% підтримують створення велодоріжок

(Можна вставити 1–2 діаграми або QR-код до інтерактивної карт)

Сторінка 3 – Висновки та пропозиції

Пропозиції гуртка:

- Встановити зупинки з навісами
- Впровадити електронне табло з графіком
- Створити велодоріжки та безпечні переходи
- Розробити інтерактивну карту маршрутів громади

Висновок: Учні виявили реальні проблеми та готові долучатись до їх вирішення. Проєкт показав, що молодь може бути активним учасником змін у громаді.

Сторінка 4 – Звернення до громади

Шановні мешканці Ківерцівської територіальної громади!

Ми, учні краєзнавчого гуртка, провели дослідження транспортної системи нашої громади. Ми звертаємось до вас із проханням підтримати наші ініціативи:

- Покращення стану доріг
- Облаштування зупинок
- Впровадження зручного графіка руху
- Створення велоінфраструктури

Ми віримо, що разом можемо зробити транспорт комфортним, безпечним і доступним для всіх. З повагою,

Учні Ківерцівського ліцею

- ☐ Контакт: [email школи або сторінка гуртка]
- ☐ QR-код до інтерактивної карти