

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**ХЕРСОНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**Факультет біології, географії та екології**  
**Кафедра географії та екології**

**ФОРМУВАННЯ ЗНАНЬ ПРО ТРАНСПОРТНУ  
СИСТЕМУ УКРАЇНИ В ШКІЛЬНОМУ КУРСІ  
ГЕОГРАФІЇ**

Кваліфікаційна робота (проект)  
на здобуття ступеня вищої освіти «бакалавр»

Виконала: здобувачка 4 курсу 05-414 групи

Спеціальності 014 Середня освіта,

Спеціалізації 014.07 Географія

Освітньо-професійної програми

«Середня освіта (Географія)»

Клюс Вікторія Вячеславівна

Керівник к.геогр.н., доцентка Охременко І. В.

Рецензент спеціаліст вищої категорії, учитель-

методист Зеленівської загальноосвітньої

школи І-ІІІ ступенів №38 Дяченко С.М.

**ЗМІСТ**

<b>ВСТУП.....</b>	<b>3</b>
<b>РОЗДІЛ 1. НАУКОВІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ЗНАНЬ ПРО ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ В ШКІЛЬНОМУ КУРСІ ГЕОГРАФІЇ.....</b>	<b>6</b>
1.1. Теоретико-методичні аспекти.....	6
1.1.1. Поняття «транспортна система».....	6
1.1.2. Структура транспортної системи України.....	8
1.1.3. Вітчизняний та закордонний досвід дослідження транспортних систем.....	13
1.2. Історичні аспекти формування і розвитку транспортної системи України.....	17
1.3. Стан та проблеми транспортної системи України.....	21
<b>РОЗДІЛ 2. МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ПРО ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ В ШКІЛЬНОМУ КУРСІ ГЕОГРАФІЇ.....</b>	<b>29</b>
2.1. Аналіз навчальних програм.....	29
2.2. Методична розробка уроку для 9 класу на тему «Транспорт України та його види».....	36
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>41</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....</b>	<b>44</b>

## ВСТУП

**Актуальність.** Тема роботи є актуальною, оскільки транспорт є найважливішою ланкою у сфері економічних відносин.

Транспортний комплекс приймає активну участь у створенні продукції і доставці її споживачам. Він здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різноманітними галузями господарства, між країнами та регіонами.

Транспортна система має значний вплив на розвиток господарства. На нього припадає велика частина основних виробничих фондів і промислово - виробничого персоналу.

Одним із головних факторів у вивченні транспорту в школі на уроках географії є встановлення основних напрямлень вантажів і пасажирів, виявлення нераціональних перевезень і оптимального поділу вантажів між окремими видами транспорту. Аналіз зв'язків дає змогу надавати наукові рекомендації, які стосуються раціонального розміщення підприємств та галузей господарства.

Основними видами транспорту є автомобільний, залізничний, морський, повітряний, річковий та трубопровідний. Транспорт був виділений в окрему галузь виробництва у зв'язку із розвитком капіталізації економіки, зі зростанням обміну, поглибленням суспільного поділу праці та переходом до фабричної системи виробництва. В Україні наявні всі види транспорту.

Шляхи сполучення і транспортні засоби України створюють національну транспортну систему, що постійно удосконалюється не лише технічно, а й організаційно.

Транспорт має величезне значення для зв'язку між галузями народного господарства (між містом та селом; між окремими районами країни). Завдяки транспорту покращується суспільно-територіальний поділ праці. Транспорт є активний фактором формування економічної спеціалізації господарства районів.

Експерти дають оцінку транспортній системі України і зазначають, що коефіцієнт транзитності України є одним із найвищих у світі. Україна знаходиться між країнами Європи, Азії та Близького Сходу, це дає їй можливість бути вигідним транзитним мостом для перевезень пасажирів і товарів. Розвиток транспорту в Україні обумовлено її географічним положенням, тобто розміщенням в центрі Європи. Для того, щоб скористатися цим ресурсом необхідно мати добре розвинений транспортний комплекс, високий рівень розвитку транспортної інфраструктури та високу якість транспортних послуг.

Транспорт має сприяти швидкій інтеграції України в загальноєвропейську економічну систему, яка потребує створення залізничних і автомобільних шляхів.

**Метою роботи** є сформулювати знання про транспортну систему України в шкільному курсі географії.

Для реалізації мети було поставлено такі завдання:

- розглянути теоретико-методичні аспекти про транспортну систему України;
- розглянути поняття «транспортна система»;
- визначити структуру транспортної системи України;
- порівняти вітчизняний та закордонний досвід дослідження транспортних систем;
- виявити історичні аспекти формування і розвитку транспортної системи України;
- визначити стан та проблеми транспортної системи України;
- проаналізувати навчальні програми з географії;
- розробити методичну розробку уроку з географії, що стосується транспортної системи України.

**Об'єктом дослідження** є транспортна система України.

**Предметом дослідження** є транспортна система України в шкільному курсі географії.

**Методи дослідження.** Для реалізації поставлених завдань було використано наступні методи наукового дослідження:

Теоретичні - опрацювання науково-педагогічної літератури , теоретичний аналіз літературних наукових джерел.

Емпіричні - аналіз, синтез, узагальнення, порівняння.

**Структура роботи.** Робота містить вступ, основну частину , висновки і список використаної літератури.

# РОЗДІЛ 1. НАУКОВІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ЗНАНЬ ПРО ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ В ШКІЛЬНОМУ КУРСІ ГЕОГРАФІЇ

## 1.1. Теоретико-методичні аспекти

### 1.1.1. Поняття «транспортна система»

Транспорт відіграє визначальну роль у житті та господарській діяльності суспільства. «Транспортна галузь постійно удосконалюється в таких напрямках:

- технічний;
- технологічний;
- організаційний» [8, с.4].

Важливим напрямком вдосконалення діяльності транспорту є оптимізація його розміщення і територіальної організації. Цей процес зумовлений, в першу чергу, виявом «територіального характеру» в діяльності транспортної системи, також необхідно зазначити, що ступінь територіальної раціональності транспорту є одним із найважливіших чинників, який приймає участь у визначенні економічної ефективності діяльності підприємств, галузей та регіонів.

Транспорт є органічною складовою суспільно-географічної системи. Він відіграє важливу роль в її утворенні і функціонуванні. Відомим є той факт, що «суспільно-географічна система – це взаємозв'язана сукупність різноманітних за субстанційною природою природних, демографічних та господарських елементів, їх властивостей та відношень, в результаті якої утворюється нова якість, що виявляється у відносній стійкості, територіальній і функціональній цілісності і особливому вияві закономірностей розвитку цієї цілісності» [8, с. 4].

Саме транспортна система в сучасних умовах є визначальним чинником існування суспільно-географічної системи, адже саме вона забезпечує зв'язки між її елементами та цілісність.

Н. Ващенко розглядає транспортну систему, як «сукупність засобів перевезення, шляхів сполучення, засобів управління і зв'язку, технічні споруди, які приймають безпосередню участь у забезпеченні їх роботи» [2, с.148].

«Сукупність внутрішньо узгоджених та взаємопов'язаних, соціально однорідних транспортних засобів, за допомогою яких забезпечується організуючий і стабілізуючий вплив на виконання основних завдань в перевезеннях, приймає участь у відображенні структури і складає єдину цілісну транспортну систему» [20, с.178].

Транспортне право України перебуває у тісному зв'язку із поняттям транспорту як галузі української економіки. За статтею 1 «Транспорт у системі суспільного виробництва» Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. визначено, що: «Транспорт є однією із найважливіших галузей суспільного виробництва, який має покликання задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях».

У 1992-1999 роках виникли труднощі у транспортній галузі, що були пов'язані із загальним послабленням державного управління, втім вантажообіг і пасажирообіг в Україні за останні роки стабілізувався. Спостерігається загальна тенденція зменшення основних фондів, але транспортна система знаходиться не у найгіршому положенні порівняно з іншими галузями економіки.

В даних умовах держава прикладає значні зусилля для того, щоб покращити економічну ситуацію на транспорті через посилення його організаційно-правових засад.

Закон визначає, що транспортна система має відповідати вимогам суспільного виробництва і національної безпеки, також повинна мати

розгалужену інфраструктуру для надання необхідного комплексу транспортних послуг, в першу чергу для складування й технологічної підготовки вантажів до транспортування та забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України.

П. М. Гащук та Ю. С. Тимошенко зауважують, що «поняття «транспорт» та «транспортна система» не є тотожними. Транспорт поділений на частинки, кожна з яких слугує цеглинкою у будові транспортної системи або ж становить її. Транспорт – це засіб, а транспортна система – це форма, концепція або технологія реалізації мобільності цінностей та людей назустріч одне одному за участі транспорту» [1, с.75].

### **1.1.2. Структура транспортної системи України**

Транспортна галузь України є однією з найважливіших складових комплексу інфраструктурних галузей та необхідним матеріальним чинником забезпечення суспільного виробництва. Розвиток транспортної галузі є важливим та актуальним, оскільки це обумовлено його особливим значенням щодо забезпечення безпеки України, особливо в теперішніх умовах. «Транспорт має опосередкований вплив на всі складові національної безпеки:

- зовнішньоекономічну;
- внутрішньополітичну;
- економічну;
- продовольчу;
- екологічну;
- антитерористичну;
- інформаційну;
- науково-технічну [16, с.6].



Законодавство України визначає основні складові транспортної системи. Відповідно до ст. 21 Закону України «Про транспорт», точніше про Єдину транспортну систему України становлять такі види транспорту:

До складу Єдиної транспортної системи України відносять:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний та авіаційний, також сюди відносимо міський електротранспорт та метрополітен);
- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування [30].

Кожна підгалузь транспортної системи у першу чергу складається із ряду матеріальних елементів таких, як:

- підприємства залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів;
- підприємства трубопровідного транспорту;
- засоби перевезення (рухомий склад залізничного, автомобільного та міського електротранспорту, судна, літаки, транспортні засоби підприємств, установ та організацій);
- залізничні, морські, автомобільні шляхи сполучення, аеродроми і землі транспорту;
- вокзали, автовокзали, автостанції, порти, пристані та аеропорти;
- промислові та будівельні підприємства;
- підприємства промислового залізничного транспорту (судноремонтні, суднобудівні та судноремонтні заводи, ремонтні заводи цивільної авіації, ремонтно-будівельні організації,

ремонтно-експлуатаційні депо, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин);

- підприємства зв'язку, споруди енергетичного господарства та сигналізації;
- системи управління повітряним рухом;
- водопостачання та каналізації;
- науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, навчальні заклади та технічні школи;
- підприємства, установи і заклади соціально-культурної сфери (заклади охорони здоров'я, фізичної культури і спорту, культури, дитячі дошкільні заклади), постачальницькі та торгівельні підприємства;
- інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують діяльність та розвиток транспорту [30, с. 52].

Основним завданням транспортної системи є «мати розгалужену інфраструктуру для надання необхідного комплексу транспортних послуг, в першу чергу для складування та технологічної підготовки вантажів до транспортування; забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України».

Підприємства транспорту мають забезпечувати:

- потреби громадян, підприємств та організацій у перевезеннях;
- обслуговування пасажирів під час тривалих перевезень доброякісною питною водою, харчуванням та можливість задоволення інших біологічних потреб;
- якісне та своєчасне перевезення пасажирів і вантажів;
- виконання державних завдань, щоб забезпечити потреби оборони та безпеки України;
- безпеку перевезень;

- безпечні умови перевезень;
- запобігання аваріям та нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;
- права на пільги громадян щодо користування транспортом [30].

Транспортна система України складається з таких відносно самостійних підсистем серед яких можна виділити:

- систему перевезень;
- систему закладів освіти;
- систему об'єктів сервісу;
- інформаційну систему [30].

Транспортна інфраструктура забезпечує роботу транспортної системи таким чином, що включає шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно-розвантажувальне господарство транспортних підприємств та організацій, які здійснюють навантаження, розвантаження та перевалку вантажів, а також засоби управління та зв'язку й різноманітне технічне обладнання.

Відносини між підприємствами різних видів транспорту під час перевезень пасажирів і вантажів визначено кодексами, тобто статутами окремих видів транспорту і укладеними на їхній основі договорами. Розроблення й укладання договорів здійснюється у порядку, який визначає Кабінет Міністрів України.

Міністерство інфраструктури України здійснює координацію діяльності усіх видів транспорту. Також у межах регіонів її здійснюють комісії з координації роботи транспорту, які утворено органами місцевої влади та самоврядування. Вони діють відповідно до положення, яке було затверджено Кабінетом Міністрів України.

Міністерство транспорту України, місцеві Ради народних депутатів й інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їхньої компетенції здійснюють державне управління в галузі транспорту.

Органи управління транспортом мають:

- сприяти органам влади та місцевого самоврядування у виконанні ними своїх повноважень, які стосуються соціального і економічного розвитку транспорту;
- разом з ними здійснювати програми захисту навколишнього природного середовища;
- розробляти та проводити узгоджені заходи, які необхідні для забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф і під час ліквідації їхніх наслідків;
- координувати роботу, яка пов'язана із запобіганням аваріям та правопорушенням на транспорті [30].

Органи влади та місцевого самоврядування у межах своїх повноважень мають:

- надавати допомогу підприємствам та організаціям транспорту у поліпшенні використання транспортних засобів відправниками та отримувачами вантажів і розвитку будівельної індустрії;
- об'єднувати кошти підприємств, організацій, колективних сільськогосподарських підприємств, селянських та фермерських господарств, кооперативів і бюджетні та позабюджетні кошти для удосконалення транспортної мережі, будівництва вокзалів, шляхопроводів й інших об'єктів транспорту;
- організовувати взаємодію різноманітних видів транспорту з метою їх ефективного використання [30].

Таким чином, транспортна система України є однією з галузей національної економіки, що має складну інфраструктуру, складові частини якої перебувають у тісному взаємозв'язку та існують відносно

відокремлено одна від одної та перебувають у активній взаємодії між собою у межах чітко визначеної мети.

### **1.1.3.Вітчизняний та закордонний досвід дослідження транспортних систем**

Ефективність функціонування транспортної інфраструктури територій є одним із найважливіших факторів зростання економіки країн. Інфраструктура створює необхідні умови для зростання продуктивності праці, розвитку та підвищення ефективності виробництва, розподілу та споживання шляхом забезпечення мобільності населення та вантажів, при цьому формуючи високу конкурентоспроможність економіки територій.

Останні роки доволі актуальним є питання, що стосується модернізації транспортної інфраструктури у зарубіжних країнах. «Аналіз ситуації на транспортному ринку показав, що найбільші успіхи у розвитку транспортної інфраструктури у Європі було досягнуто у Великобританії, Німеччині, Швеції та Нідерландах. Відсталими країнами у розвитку транспортної інфраструктури виявилися Люксембург, Франція, Греція й Ірландія. Це пов'язано з тим, що необхідно привести національні законодавства цих країн відповідно до європейського» [18].

У більшості країн світу переважає частка експлуатаційної діяльності залізничного транспорту, яка пов'язана із вантажними перевезеннями, «на які припадає коло 8000 млрд. т-км роботи залізниць. На пасажирські перевезення припадає 2000 млрд. пасажиро-км. Загальний пасажирооборот високошвидкісних перевезень становить 150 млрд. пасажиро-км, тобто 8% від усього пасажирообороту та 1,5% від сумарного приведенного вантажо- і пасажирообороту» [18].

Завдяки аналізу стану залізничного транспорту в багатьох країнах світу можна визначити особливості процесу реформування транспортної

інфраструктури, включаючи особливості будівництва, державного регулювання, інвестування тощо.

Встановлено, що «у Великій Британії, яка є однією з найбільших економік світу, побудована лише одна високошвидкісна лінія, довжина якої становить трохи більше 110 км. У той же час протяжність магістральних автомобільних доріг в період з 1955 р. збільшилася на 3400 км» [18].

Основними причинами для прискореного будівництва високошвидкісної лінії в Великобританії є:

- вивільнення провізної здатності наявних магістралей для вантажних перевезень;
- вирівнювання економічних умов між північчю і півднем країни (стимулювання розвитку економіки північних районів дозволить послабити тиск на перенаселений південний схід);
- створення резервних перевізних потужностей;
- розвиток прилеглих населених пунктів [18].

Німеччина є однією з найбільш розвинених країн світу і Західної Європи, перші залізничні дороги в ній будували приватні компанії, які ними і керували. Після першої світової війни ці дороги було об'єднано у Державні залізниці країни. Протягом певного часу за різноманітними причинами (висока конкуренція з боку автомобільного транспорту, транспортної політики та об'єктивно мінливих умов) залізничні дороги стали важким фінансовим тягарем для країни.

В процесі реформування залізниць Німеччини також відбулися суттєві зміни у нормативно-правовому регулюванні, які були ініційовані Європейським союзом. Основний акцент у нових законах було поставлено на підтримку конкурентоспроможності залізниць на ринку транспортних послуг. Конкурентоспроможність почала значно зростати, що досягалося структурним поділом галузі на декілька видів підприємств:

1. інфраструктурні, такі, які продають обмежені у часі права на користування власними об'єктами, займаються розвитком інфраструктури та підтримують належний стан та забезпечують безпеку експлуатації;
2. власники, які володіють рухомим складом та пропонують послуги пасажирських й вантажних перевезень;
3. сторонні організації, які надають послуги з обслуговування і ремонту інфраструктури і рухомого складу [18].

Таким чином, на ринку залізничних перевезень Німеччини було створено інтегровані підприємства, які являють собою форму залізничних компаній, що мають на меті виконувати всі види діяльності, які необхідні для того, щоб забезпечити перевезення, тобто є одночасно інфраструктурними і перевізними компаніями.

На сьогоднішній день в США налічується близько 500 успішно працюючих приватних вантажних залізничних компаній. Американські залізничні компанії виконують повний комплекс робіт, які стосуються перевезень, утримують та розвивають свої об'єкти інфраструктури, експлуатують рухомий склад і управляють рухом.

Нове будівництво і перспективні технології є вирішальним фактором для приведення можливостей залізничної інфраструктури Китаю у відповідність до вимог економіки країни, що розвивається.

В процесі реформування залізниць Китаю значно підвищилася ефективність та якість перевезень. Залізнична галузь у повному обсязі використала потенційні можливості збільшення обсягів та поліпшення організації перевезень, підвищила пропускну здатність мережі за рахунок нових ліній, скористалася перевагами магістральних залізниць після їх електрифікації та раціонально врегулювала маршрути руху поїздів. Все це мало істотний вплив на поліпшення транспортного обслуговування економіки та населення країни.

Світовий досвід реформування транспортної галузі мав змогу показати, що постійне інвестування в розвиток та модернізацію транспортної інфраструктури мало вирішальний вплив на зростання галузі.

Україна значно відстає від більшості європейських країн в області інтермодальних перевезень, проте намагається вирішити цю проблему. Від рівня розвитку системи перевезень вантажів в Україні залежить:

- збільшення зовнішньо-торгівельного та внутрішнього вантажообороту;
- підвищення конкурентоспроможності національної та регіональної транспортних систем;
- зростання експортних та імпорتنих перевезень вантажів;
- входження транспортного комплексу України у світову транспортну систему [32, с. 248].

В Україні керівництво Укрзалізниці йде шляхом оптимізації приміського сполучення тому, що воно є збитковим, адже не приділено достатню кількість уваги збільшенню сервісного обслуговування і кількості економічно вигідних напрямків.

Обсяг вантажоперевезень значно впав, це відбулося через відсутність рухомого складу і через низький рівень сервісного обслуговування.

На даний момент в Україні немає законодавчої бази для використання приватних локомотивів на шляхах загального користування, саме через це приватні локомотиви використовуються лише на певних ділянках чи виключно по немагістральним ділянкам. Через відсутність ринку перевізників було збільшено корупційну складову у перевізному процесі, також відсутнє оновлення застарілого і зношеного локомотивного та вагонного парку.

Праця залізничників є непродуктивною, це призводить до низького рівня оплати їх праці і у подальшому відтоку кваліфікованих кадрів.



Для того, щоб підвищити ефективність роботи Української залізниці необхідно, в першу чергу, виходячи з досвіду зарубіжних країн, йти шляхом реформування інфраструктури залізничних доріг в три інтегровані структурні підприємства:

- інфраструктурне (тобто, колійне господарство, енергогосподарство, зв'язок, будівництво і експлуатація будівель та споруд);
- вантажні перевезення з локомотивними та вагонними парками;
- пасажирські перевезення з локомотивним та вагонним парком [18].

У ПАТ «Укрзалізниця» функціонує вісім заводів бетонних конструкцій, які мають на меті забезпечити кожен в своєму регіоні потреби філій у залізобетонних конструкціях. На цих об'єктах рекомендовано впроваджувати заходи, що стосуються підвищення енергоефективності їх діяльності.

Для того, щоб залізничний транспорт України продовжував успішне існування необхідно зберегти потенціал національної залізничної системи та її роль як базову соціально-економічну систему України, зміцнити її позиції на транспортному ринку.

## **1.2.Історичні аспекти формування і розвитку транспортної системи України**

«Історія розвитку транспорту є невіддільною від історії людського суспільства» [3]. Причиною цьому є той факт, що без переміщення знарядь і предметів праці та власне самої людини є неможливими ні виробництво, ні споживання, ні будь-яка інша цілеспрямована діяльність. Транспорт з'явився ще у глибоку давнину.

Історія розвитку транспорту розпочалася ще із стародавніх та античних часів, не дивлячись на той факт, що в той час переважало

первісне господарство та лише починав зароджуватися суспільний розподіл праці, таким чином, потреба у транспорті була незначною.

Первісні засоби пересування були досить примітивними. До них відносимо уторовані стежки, в'юки, катки для особливо важких вантажів та видовбані стовбури дерева. До пізнішого періоду відносимо появу човнів. «Значні зміни у розвитку транспорту відбулися в епоху рабовласницького господарства, що було побудовано на експлуатації праці рабів» [3]. В першу чергу, це було пов'язано з численними війнами за підкоренням інших країн, які на той час велися рабовласницькими державами.

З виникненням приватної власності та поділом людей на класи почали розвиватись держави, що стало наслідком збільшення транспортних потреб. Розселення людей на обширних територіях, в першу чергу, на берегах річок та морів, будівництво мостів, збір податків та данини, поширення обміну і торгівлі, завойовницькі та оборонні війни – все це сприяло доволі швидкому розвитку кораблебудування та водного транспорту.

Колесо є одним із найважливіших винаходів людства. В першу чергу, тому, що «воно не мало аналогу у природньому середовищі, по-друге, тому, що колісний екіпаж слугував людству багато тисячоліть та залишається основою всіх видів сучасного наземного транспорту» [3]. У Месопотамії ще в 3 тисячолітті до н.е. було відомо про, так звані, колісниці. Наступним логічним кроком у розвитку сухопутного транспорту було створення штучних наземних доріг.

«Технічний переворот, який охопив країни Європи та був названий «промисловою революцією», мав суттєвий вплив на темпи розвитку виробництва та торгівлі» [3]. Втім, транспорт у вигляді різноманітних вітрильних суден, деяких в'юнких тварин та візків вже не мав можливості забезпечувати потреби машинного виробництва. Саме тому одночасно із промисловістю у цей період почав розвиватися також транспорт, новою

основою якого стала парова машина. Вона створювала транспортну одиницю, яка самостійно рухалася та не залежала від погодних умов. «Протягом короткого періоду часу (кінець XVIII – поч. XIX ст.) почали з'являтися та широко розповсюджуватися пароплави, паровози та парові сухопутні екіпажі» [2].

«Новим поштовхом до розвитку транспортної системи стало створення двигунів внутрішнього згорання (кінець XIX – початок XX ст.)» [2]. Місцеві ринки почали переростати у національні та міждержавні. В таких умовах власникам підприємств було складно утримувати власне транспортне господарство і раціонально використовувати транспортні засоби. З цього часу поступово транспорт почав виділятися у самостійну галузь, що забезпечувала перевезення вантажів і пасажирів для будь-якого клієнта за платню. Тобто, можемо сказати, що виробнича спеціалізація почала поширюватись на транспорт, це дало можливість прискорити прогрес та розвиток самого транспорту, і звільнити величезне машинне виробництво від невластивих для нього функцій.

Так почали відбуватися кардинальні зміни: в першу чергу, почали широко застосовувати механічний транспорт. «Відбулося велике розширення мережі транспортних комунікацій, транспорт було виділено в особливу галузь економіки, що є досить важливо, засоби транспорту було диференційовано, з'явилися такі види транспорту, як: морський, річковий, залізничний, автомобільний і повітряний» [3].

«Світова транспортна система була сформована у XX ст» [3]. Вона є внутрішньо неоднорідною, деколи у ній можна виявити транспортні системи економічно розвинених країн та країн, що розвиваються.

Особливо високий рівень розвитку має транспорт США, Японії, ФРН, Франції, Великобританії та Канади. У країнах, що розвиваються, транспортна система є відображенням територіальної структури господарства, тобто вона з'єднує райони видобування мінеральної

сировини чи райони плантаційного господарства та порти (експортна орієнтація економіки).

«Рухомий склад транспорту світу у 90-ті роки ХХ ст. становив декілька мільйонів вагонів і сотні тисяч локомотивів, близько 600 млн. автомобілів та 80 тис. кораблів» [3].

Транспортні засоби постійно удосконалюються. На залізницях досягнуто швидкість руху близько 250-300 км/год. Вагонний парк періодично поповнюється вагонами великої вантажопідйомності і комфортабельними пасажирськими вагонами. У автомобільному транспорті запроваджують все комфортніші і екологічно чисті моделі легкових машин, які є економними, щодо пального на кілометр пробігу. Морський комерційний флот поповнюється новими суднами великої вантажопідйомності – супертанкерами (150-250 тис. тонн і більше), балкерами (для насипних вантажів), спеціалізованими кораблями найновітніших класів – контейнеровозами, ролкерами (для перевезення автомобілів і іншої техніки), ліхтеровозами, морськими автомобільними і залізничними поромами. Значно підвищилась вантажопідйомність і швидкість літаків цивільної авіації. Сучасні літаки мають змогу перевозити 250-500 пасажирів чи близько 50 тонн вантажу на відстань 3,5-10 тис. кілометрів зі швидкістю 800- 900 км/год.

«Транспортні системи європейського типу (Західна і Центральна Європа, Японія) мають найгустішу у світі мережу усіх різновидів транспорту, особливо автошляхів і залізниць» [3]. Залізниці на основних напрямках є електрифікованими; на швидкісних магістралях пасажирські поїзди набирають швидкість близько 200 км/год. Обсяги роботи залізничного, автомобільного, водного (річкового і каботажного морського) транспорту є пропорційними, втім у вантажних перевезеннях більше значення належить автомобільному транспорту, а у пасажирських – залізничному. Повітряний транспорт забезпечує зовнішні пасажирські перевезення.

### 1.3. Стан та проблеми транспортної системи України

Якість життя населення, розвиток та конкурентоспроможність економіки значною мірою визначають ефективність функціонування транспортної системи країни. Доступність безпечних і якісних транспортних послуг визначає ефективність функціонування і розвитку різноманітних галузей економіки.

«Інфраструктура є основою транспортного комплексу країни, яка поєднує виробництво зі споживачами, постачальниками та партнерами» [13].

Розвинута інфраструктура впливає на ефективну і своєчасну доставку продукції та на скорочення витрат на транспортні послуги.

«Питанням розвитку транспортної системи та транспортної інфраструктури України присвячено праці таких учених, як Н.А. Малиш, Н.М. Бондар, І.П. Садловська, О.В. Собкевич, К.М. Михайличенко, О.Ю. Смелянова, О.В. Радченко, С.О. Клімович та ін» [13].

У Постанові Кабінету Міністрів України «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки» транспортно-дорожній комплекс визначено як «система транспортних комунікацій, що об'єднує всі сучасні різновиди транспорту та дорожнє господарство України». Знаходимо також поняття «транспортно-дорожній комплекс» та «транспортна система».

«П. Стемпник, Г. Чапський та М. Крушинський називають характерні риси транспортної інфраструктури:

- технічна та економічна неподільність;
- довгостроковий життєвий цикл;
- неможливість імпорту» [13].

Технічна і економічна неподільність виявляється у необхідності спеціальної інфраструктури, яка має на меті забезпечити можливість

функціонування транспорту. Лише наявність необхідної кількості споруд і об'єктів може забезпечити належне використання наявних транспортних маршрутів і ефективне функціонування транспорту.

Ще однією характерною рисою транспортної інфраструктури є довгостроковий життєвий цикл. Споруди і об'єкти транспортної системи характеризуються тривалими термінами їх проектування, будівництва і експлуатації. Під час проектування і будівництва об'єктів транспортної інфраструктури доволі часто існує проблема пристосування нового елемента до вже існуючої транспортної мережі. «У зв'язку з тривалим терміном експлуатації об'єктів транспортної системи під час їх проектування мають бути враховані такі фактори, як:

- можливість їх розвитку;
- існуючі плани, які стосуються забудови прилеглої території» [13].

Тісний зв'язок кожного з елементів транспортної системи з регіоном свого розташування призводить до обмежених можливостей, які стосуються імпорту.

Об'єкти інфраструктури є необхідною частиною регіону розташування, дуже часто вони лише розвиваються та модернізуються. «Всі об'єкти транспортної інфраструктури можна поділити на:

- лінійні;
- точкові» [13].

До лінійних об'єктів відносимо транспортні комунікації (транспортна мережа, до якої належать усі види шляхів сполучення) та об'єкти з обслуговування вантажних (вантажні станції і термінали) та пасажирських (станції, вокзали, порти, аеропорти та об'єкти дорожнього сервісу) перевезень.

Основним призначенням лінійних об'єктів є забезпечення безперебійного функціонування транспорту.

До точкових об'єктів транспортної інфраструктури відносимо об'єкти технічного обслуговування і ремонту, які мають на меті

забезпечити необхідні умови для надання послуг із переміщення вантажів і пасажирів.

«Україна має необхідні передумови для розвитку транспортної інфраструктури:

- вигідне географічне положення на перетині основних транзитних потоків між Європою і Азією;
- наявність незамерзаючих чорноморських портів;
- наявність розвиненої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних та меридіональних напрямках» [13].

Через Україну пролягають потужні трансконтинентальні трубопровідні магістралі: газопроводи «Союз» та «Уренгой – Ужгород», а також нафтопровід «Дружба». Через територію України проходять транспортні коридори (№ 3, 5, 7, 9), коридори Організації співробітництва залізниць (№ 3, 4, 5, 7, 8, 10) і транспортний коридор Європа – Кавказ – Азія (Трасека). Залізнична мережа України у світі є однією з найпотужніших – займає 4-е місце за експлуатаційною довжиною після США, Росії і Канади.

Транспортна система України включає в себе понад 20,9 тис км залізничних колій, які перебувають у взаємодії із залізницями сусідніх країн і на яких функціонує 40 міжнародних залізничних переходів, понад 169,7 тис км автомобільних доріг, 30 аеропортів, 13 державних морських торговельних портів, які мають загальну технологічну потужність понад 170 млн т, 4 рибних порти, 13 приватних портових пунктів та причалів, понад 42 тис км нафтогазопроводів. Кожен день вітчизняна транспортна система перевозить понад 4,5 млн т вантажів та близько 16 млн пасажирів.

За інформацією Всесвітнього економічного форуму у 2019 р. під час розрахунку глобального індексу конкурентоспроможності за субіндексом «Транспортна інфраструктура» Україна зайняла 59-е місце із 141. Під час аналізу рівня розвитку транспортної системи ВЕФ враховує

характеристики інфраструктури повітряного, наземного і водного транспорту за допомогою оцінок від 1 до 7.

Автомобільні дороги знаходяться у найгіршому стані серед інших видів транспортної інфраструктури в Україні: протягом 2014–2019 рр. субіндекс якості автомобільних доріг знаходився у проміжку 2,2–3 бали з можливих 7, в той час як субіндекс портової інфраструктури становив 3,2–3,9 бали, інфраструктури авіаційного транспорту – 3,7–4 бали, залізничного транспорту – 3,9–4,3 бали.

Показники якості автомобільних доріг України говорять, що вже досить тривалий час вона поступається не тільки країнам Західної Європи, але й іншим країнам пострадянського простору.

Тенденції, які спостерігаються у транспортній системі України, свідчать про зростання ролі автомобільного транспорту у загальному обсязі вантажних і пасажирських перевезень. «Зростання частки автомобільного транспорту в обсягах перевезень в першу чергу пов'язане з перевагами його використання, а саме:

- доступність;
- можливість доставки товару безпосередньо в точку призначення;
- мобільність;
- висока швидкість доставки;
- гнучкість вибору маршруту;
- варіативність обсягу партій товару;
- надання автомобільним транспортом логістичних послуг» [13].

Неможливо не відмітити, що на зростання обсягів перевезень автомобільним транспортом значний вплив мала нездатність ДП «Укрзалізниця» в повній мірі задовольняти вимоги вантажовідправників у зв'язку із нестачею тяглогового і рухомого складу та незадовільним станом колійного господарства. Необхідно зазначити, що в країнах ЄС 3/4 всіх вантажних перевезень наземним транспортом припадає на



автомобільний транспорт, в цей час як в Україні цей показник лише нещодавно наблизився до 1/3. «Протягом 2014–2019 рр. спостерігається зростання обсягу вантажів, які перевозяться автомобільним транспортом. При цьому частка автомобільного транспорту значно зростала у загальному обсязі вантажних перевезень, не враховуючи трубопровідний транспорту, це свідчить про переорієнтацію вантажопотоків на цей вид транспорту. Експерти прогнозують збереження таких тенденцій у найближчі роки» [13].

«Трубопровідний транспорт та його розвиток знаходиться у безпосередній залежності від політичних процесів, які зараз відбуваються навколо України. Різко знизилися показники транспортних підприємств у 2020 р. відбулося, в першу чергу, під впливом кризової ситуації у світі, яка була спричинена пандемією COVID-19. Наслідки пандемії значною мірою відобразилися на розвитку бізнесу і у транспортній системі, і в інших сферах економіки» [13].

Пандемія COVID-19 стала великим випробуванням для транспортних підприємств у 2020 р. Це явище стало випробуванням можливостей цієї сфери діяльності. Загалом обсяги вантажних перевезень було скорочено на 11,2%, а пасажирські перевезення – було скорочено більше, ніж наполовину. Необхідно зазначити, що перша половина 2020 р. характеризується карантинними обмеженнями та локдауном, що призвело до значного збільшення обсягів електронної комерції у всьому світі, у тому числі і в Україні [12].

Значно збільшилося навантаження на логістичні центри, що призвело до зростання кількості працівників у транспортній галузі, у тому числі неформально зайнятих [3]. Втім, оскільки питома вага онлайнпродаж в Україні становить лише 7%, то збільшення продаж B2C не було нівелюючим фактором для втрат вітчизняних транспортних підприємств від наслідків пандемії COVID-19.

Суттєве зниження обсягів діяльності та необхідність покриття постійних витрат транспортними підприємствами призвели до того, що зросла вартість перевезень не тільки в Україні, а й у всьому світі.

Л. Бржезинський і Р. Свекатовський [13] підкреслюють, що на теперішній час для транспортних підприємств найбільш дієвим способом збереження власної ліквідності є скорочення інвестицій. На сьогоднішній день транспортна система України переживає, так званий, період нестабільності. Враховуючи той факт, що діяльність транспорту зумовлена появою вторинного попиту, перспективи розвитку ринку транспортної галузі є залежними від стану економіки країни, тобто, чим краще йдуть справи в інших галузях, тим динамічніше розвивається транспорт.

Загострення ситуації в країні призвело до значного скорочення кількості договорів між українськими перевізниками та іноземними партнерами щодо надання послуг із міжнародних перевезень. В першу чергу ця ситуація впливає на обсяги транзитних перевезень територією України.

У 2002 р. було прийнято Закон України «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 роках». Завдяки впровадженню цієї програми було досягнуто значних результатів, втім цього вистачило ненадовго, оскільки запроваджені заходи було спрямовано на поліпшення умов використання вже наявного транзитного потенціалу, а не на його стабілізацію і зростання.

Технологічні потужності транспортної системи України дають можливість щорічно перевозити залізницями, внутрішнім водним і автомобільним транспортом та переробляти в портах близько 110 млн т транзитних вантажів [17]. Це говорить про те, що сьогодні використовується тільки 1/3 транзитного потенціалу країни.

«Основними причинами скорочення транзитних потоків є:

- техніко-технологічні. Динаміку та масштаби розвитку транспортної інфраструктури України неможливо порівняти зі стрімким розвитком у країнах Європи і Азії;
- геополітичні. Складна ситуація, воєнні дії в країні та цілеспрямована політика Російської Федерації щодо виключення України з транзитних потоків;
- інституційні. Недосконалість законодавчої бази і відсутність зваженої державної політики щодо розвитку транзитного потенціалу України, повільні темпи вирішення питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права підвищують конкуренцію з боку членів Митного союзу щодо залучення на свою територію традиційно українських і нових транзитних вантажопотоків» [13].

Підсумовуючи викладене вище, можемо зробити висновок, що для ефективного розвитку та подолання наслідків кризових явищ у транспортній системі, зокрема спричинених пандемією COVID-19 та російською агресією, особливо важливо використовувати вигідне географічне положення України, яке знаходиться на перетині основних транзитних потоків між Європою і Азією.

«Наявність розвиненої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних та меридіональних напрямках створює всі необхідні передумови для обробки транзитних вантажів та розвитку українських транспортно-логістичних підприємств» [13].

Необхідною умовою ефективного використання переваг географічного положення України є розбудова та модернізація транспортної системи України відповідно до сучасних технологічних вимог. В загальному, недостатність інфраструктури, у тому числі транспортної, вважається фахівцями ВЕФ одним зі основних факторів, які заважають веденню бізнесу в Україні.

Сьогодні в Україні реалізується перелік проєктів, які покликані забезпечити розвиток транспортної системи. Це сприятиме рівномірному розвитку усіх регіонів України, підвищенню якості життя населення, розвитку торгівлі і туризму та створенню нових економічних можливостей за рахунок залучення іноземних інвестицій.

## **РОЗДІЛ 2. МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ ПРО ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ УКРАЇНИ В ШКІЛЬНОМУ КУРСІ ГЕОГРАФІЇ**

### **2.1. Аналіз навчальних програм**

Шкільну реформу необхідно перебудувати відповідно до дидактичної системи навчання географічних курсів задля підвищення ефективності навчально-виховного процесу.

Оновлені навчальні програми з географії мають стати домінуючим компонентом, який матиме змогу визначати зміст географічної освіти у основній ланці загальноосвітньої школи. Саме навчальні програми визначають зміст географічної освіти в загальноосвітній школі.

У лютому 2012 року було оновлено Державний стандарт для базової середньої освіти [6], тому з'явилася потреба в удосконаленні та навчальних програм з курсів географії у 6-9 класах. На сьогоднішній день завершена робота щодо розробки змісту нових програм з географії для загальноосвітньої школи, які протягом певного часу будуть поступово впроваджуватись у навчальний процес.

Значну увагу у процесі дослідження навчальних програм з географії в основній школі приділено саме їх комплексному аналізу з метою визначення змін у їх змісті і шляхів удосконалення географічної освіти у перспективі.

Для того, щоб провести комплексний аналіз навчальних програм з географії необхідно:

- проаналізувати навчальні програми з географії для загальноосвітньої школи;
- виявити переваги і недоліки у змісті програм з географії;
- визначити пріоритетні на сьогоднішній день завдання географічної освіти в загальноосвітній школі.

«Навчальні програми з географії – це відображення Концепції і Державного стандарту шкільної географічної освіти, яке було затверджене на визначений термін суспільного розвитку» [12].

Навчально-методичні комплекси створюються відповідно до затверджених програм, задля забезпечення вивчення географічних курсів у школі, до складу яких входять підручники та навчальні посібники, атласи, контурні карти, робочі зошити, хрестоматії, дидактичні матеріали, методична література і електронні засоби навчання.

«Навчальні програми з географії для середніх загальноосвітніх закладів є затвердженими Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України нормативні документи, які відображають Державний стандарт шкільної географічної освіти, за яким планує і здійснює власну навчально-виховну діяльність вчитель географії» [12].

«До навчальних програм додається пояснювальна записка, у якій;

- розкриваються основні завдання, що стоять перед шкільною географією, а також мета та завдання кожного географічного курсу;
- міститься повідомлення про можливість зміни вчителем кількості годин, які орієнтовно відведено на вивчення окремих тем та розділів в межах курсу;
- надаються загальні рекомендації щодо оцінювання навчальних досягнень учнів з географії і використання навчальних програм для складання календарно-тематичного планування» [12].

У змісті навчальних програм з географії знаходимо перелік практичних робіт, які є обов'язковими для виконання та заплановані в усіх курсах. Практичні роботи є специфічним різновидом самостійної навчальної діяльності учнів. Саме у процесі виконання практичних робіт в учнів закладаються та формуються необхідні географічні вміння та навички, а також реалізується зв'язок теорії з практикою.

Велике значення мають роботи на місцевості, які дають змогу учням навчитися правильно здійснювати вимірювання, користуватися географічними приладами, складати описові характеристики об'єктів фізичної і соціально-економічної географії. Не можна не зазначити, що навчальні програми з географії передбачають також проведення екскурсій на природу та на виробництво. Мінімальна кількість таких екскурсій з визначенням конкретних завдань запланована у змісті окремих курсів.

Не менш важливою у навчальних програмах є рубрика «Вимоги до знань і вмінь учнів», яка виділена після кожної теми або розділу. Завдяки їй є можливість чітко з'ясувати, що учні повинні знати та вміти після засвоєння навчального матеріалу. Вона завжди використовувалася вчителями для проведення контрольних перевірок робіт, а на сьогоднішній день вона в основі тематичного оцінювання. З цієї рубрики вчитель формулює основні запитання і завдання для підсумкового заняття.

Програми загальноосвітньої та спеціалізованої шкіл мають свої переваги та недоліки.

До переваг можна віднести:

- помітні структурні зміни у вивченні курсів шкільної географії;
- визначення авторства кожної із навчальних програм. Кожна програма має власну зворотну адресу, всі зауваження і пропозиції вчителів спрямовано до конкретного авторського колективу;
- варіативність програм із окремих курсів. Мається на увазі, що присутній вибір авторських програм. Вчитель має право здійснювати вибір навчальної програми, враховуючи при цьому специфіку школи та конкретного класу;

- наявні різноманітні структурні варіанти вивчення географії у 7-9 класах. Вчитель має право вибору вивчати курси в різноманітних обсягах за кількістю відведених годин» [12].

На сьогоднішній день в усіх загальноосвітніх закладах України курс «Географія материків і океанів» вивчається протягом одного року у 7 класі, в цей час як курс «Географія України» – у 8-9 класах. Таким чином, у збірнику навчальних програм з географії зайвими опинилися програми першого структурного варіанта. Виникали проблеми, адже з кожним наступним перевиданням кількість запропонованих авторських навчальних програм для вивчення певних географічних курсів поступово збільшувалася.

Відповідно до авторських навчальних програм почали з'являтися нові підручники і посібники, це дало вчителю змогу порівняти їх під час апробації і обрати найкращі варіанти. Вчителі були змушені обирати програму відповідно до наявних у загальноосвітньому закладі підручників географії.

При порівнянні різноманітних авторських програм для вивчення певного курсу географії, можна зробити висновок, що концептуально вони практично не відрізняються, тобто вони мають єдину науково обґрунтовану структуру та послідовність вивчення основних розділів та тем.

Виокремимо недоліки навчальних програм з географії, в першу чергу це невідповідність більшості з них системі обов'язкового тематичного оцінювання. Оскільки питання, яке стосується проведення підсумкових уроків мають бути відображено у змісті навчальних програм. Тому виникла необхідність у розширенні та уніфікації рубрики «Вимоги до знань і вмінь учнів» для того, щоб вчитель чітко розумів, які знання та вміння учнів необхідно перевіряти під час тематичного оцінювання.

З часом виникла потреба в удосконаленні практичних робіт до курсів географії. Тобто, деякі з них було розраховано для шкіл у сільській



місцевості, в той час як у містах не було можливості для їх повноцінного проведення та навпаки.

Доцільно і корисно було б також включити до навчальних програм з географії сучасні вимоги, які стосуються критеріїв оцінювання знань та вмінь учнів за розробленою і впровадженою в даний період 12-бальною шкалою, що має детальний аналіз конкретної оцінки сформованих теоретичних знань, практичних умінь та навичок учнів за наявними освітніми рівнями [7].

Позитивними змінами у навчальних програмах є:

- було відновлено логічну послідовність у матеріалах окремих розділів та тем;
- години почали раціонально розподілятися на вивчення тем у межах курсів;
- оновлено зміст окремих практичних робіт.

«Зміст навчальних програм з географії для 6-9 класів не зазнав суттєвих змін., проте нововведення були доцільними та корисними;

- істотно розвантажено та спрощено зміст навчальних програм відповідно до вікових можливостей учнів;
- упорядковано та осучаснено понятійний апарат;
- чітко визначено і вказано переліки необхідної для засвоєння школярами географічної номенклатури до кожної теми або розділу;
- у програмі для 6 класу вилучено складні і передчасні для розуміння школярами теми;
- вивчення тем розділу «Географічне пізнання Землі» у 6 класі побудовано не за історичною ознакою, а за географічним принципом, що сприяє кращому сприйняттю школярами» [12].

Пріоритетними завданнями на сьогоднішній день географічної освіти у 6-9 класах є:

- пізнати основні риси взаємодії природних умов та суспільної діяльності, шляхи здійснення стратегій сталого розвитку, раціонального природокористування та охорони навколишнього середовища в світі і Україні;
- розкрити і усвідомити закономірності розвитку природних та суспільних явищ і їх прояв на планетарному та регіональному рівнях;
- ознайомитися з науковими методами географії, основними географічними теоріями і гіпотезами;
- розвинути логічне та теоретичне мислення і здатності виявляти загальні географічні закономірності, встановлювати наявні причинно-наслідкові зв'язки і залежності, робити висновки та складати прогнози;
- засвоїти географічний понятійно-термінологічний апарат і перелік потрібної географічної номенклатури;
- сформувати картографічну грамотність, навчити працювати з географічними картами, атласами та контурними картами;
- розвинути здатність здійснювати пошук та аналізувати джерела географічної інформації;
- виробити навички орієнтуватися на місцевості, проводити спостереження за географічними об'єктами, процесами і явищами;
- розвинути вміння характеризувати і порівнювати географічні об'єкти та явища за типовими планами;
- сформувати вміння орієнтуватися у навколишньому середовищі, вести спостереження і дослідження, застосовувати географічні знання у повсякденному житті;

- розвинути навички творчої пізнавальної діяльності в географічному середовищі як основи для здійснення самостійного вибору та прийняття відповідальних рішень у різноманітних життєвих ситуаціях.

Ідеї профільної освіти активно впроваджуються у старшій школі, тому цілком ймовірно, що вивчення обов'язкових курсів географії буде завершено на рівні 9 класу. Тому є потреба у зміні традиційної структури географічних курсів в загальноосвітній школі. Це стосується, в першу чергу, 8-9 класів, оскільки порушувати та змінювати науково обґрунтовану логічну послідовність вивчення географії у 6-8 класах є недоцільно.

Необхідно дуже відповідально та виважено ставитись до змін у змісті навчальних програм з географії для загальноосвітньої школи, адже нові навчальні програми з часом буде покладено в основу розробки завдань з географії для державної підсумкової атестації учнів 9 і 11 класів та зовнішнього незалежного оцінювання учнів у центрах якості освіти.

Удосконалення навчальних програм з географії в загальноосвітній школі позитивно відобразиться на усіх компонентах дидактичної системи географічної освіти. Саме тому, перспективними є спроби розвантаження програм, їх стандартизація та адаптація до вікових особливостей учнів з метою підвищення інтересу до вивчення географії.

Підсумовуючи викладене вище, можемо зробити висновки, що:

1. Навчальні програми з географії для загальноосвітньої школи є нормативним документом, який затверджено Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України, що відображає Державний стандарт базової шкільної географічної освіти, за яким планується і здійснюється навчально-виховна діяльність.

2. Програми з географії було неодноразово оновлено та змінено, кожне наступне перевидання програм для загальноосвітньої школи має свої переваги та недоліки.

3. Зміни у змісті і структурі навчальних програм з географії пов'язано з розвитком географічної освіти і реформуванням загальноосвітньої школи.

4. Визначено пріоритетні на сьогоднішній день завдання шкільної географії, які мають бути покладені в основу розробки оновленого змісту навчальних програм з географії для 6-9 класів.

5. Навчальні програми з географії потребують певного розвантаження і стандартизації. В першу чергу, це стосується понятійного апарату, переліків об'єктів географічної номенклатури і змісту програмних практичних робіт.

## **2.2.Методична розробка уроку для 9 класу на тему «Транспорт України та його види».**

### **9 клас**

**Тема уроку:** Транспорт України та його види.

**Мета уроку:** сформувати в учнів знання про особливості транспортної системи України; розглянути окремі різновиди транспорту; засвоїти основні поняття з теми.

**Засоби навчання:** підручник, атлас, навчальний електронний посібник, карта «Транспортна система України», відео-фрагмент «Транспорт України», презентація.

**Тип уроку:** формування і застосування нових знань.

**Терміни та поняття:** транспортний вузол, транспортна магістраль, обсяг перевезень, пасажирооборот, вантажообіг.

### **Хід уроку:**

#### **I. Підготовка учнів до навчально-пізнавальної діяльності.**

### ***1. Організація уваги і роботи учнів.***

Вчитель проводить інструктаж та перевіряє наявність необхідних засобів навчання географії.

### ***2. Повідомлення теми, завдань і переліку предметно-географічних компетентностей уроку.***

### ***3. Пояснення критеріїв контролю та оцінювання навчальної діяльності учнів.***

Під час уроку учні накопичують бали. Вчитель фіксує кількість набраних балів упродовж уроку. Сумарна кількість балів визначить оцінку, яку учні отримають за урок.

## **II. Мотивування навчально-пізнавальної діяльності учнів.**

Господарство будь-якої країни не може розвиватися, оминаючи інфраструктуру. Дуже важливу роль відведено транспортній системі України. Образно транспорт називають «кровоносною системою» економіки країни. Україна розміщена на перетині шляхів з Європи в Азію. В Україні наявні власні родовища нафти та газу, це стало передумовою формування мережі нафтопроводів та газопроводів. Для підтримання зв'язку з іншими країнами виникла необхідність у розвитку повітряного транспорту. Всі ми, безумовно, користуємося послугами різних видів транспорту, тому пропоную дати відповідь на запитання: «Яке значення має транспорт у житті людей?»

## **III. Вивчення нового матеріалу.**

### ***1. Актуалізація почуттєвого та практичного досвіду і знань учнів.***

Бесіда на тему «Наш географічний досвід».

1. Які існують основні види руху? (Суша, вода, повітря).
2. Які види транспорту розвинені в Україні?
3. Які види транспорту відносяться до міських?

### ***2. Сприймання та початкове усвідомлення географічних понять.***

Вчитель розповідає про види та призначення транспорту з демонстрацією.



Рівнинна територія України сприяє розвитку транспортної системи. Україна перебуває у вигідних умовах завдяки географічному положенню. Цей факт має значний вплив на розвиток її господарства.

Розглянемо основні особливості транспортної системи України.

Перегляд відео - фрагменту «Транспорт України».

*Завдання учням:*

Характеристика основних видів транспорту України

Назва виду транспорту	Особливості	Переваги	Недоліки	Основні види вантажів

**3. Формування основних географічних понять. Усвідомлення та осмислення учнями географічних причинно-наслідкових зв'язків та розкриття суті географічних об'єктів навчання.**

Учні працюють з підручником.

Завданням транспортної системи є забезпечення стійких зв'язків між окремими галузями та районами країни, своєчасне та повне задоволення потреб господарства та населення у перевезеннях.

Транспортна система - це сукупність усіх видів транспорту, які пов'язані між собою з метою задоволення потреб населення та держави у перевезеннях пасажирів та вантажів. Транспортна система містить у своєму складі транспортні пункти такі, як станції, пристані, аеропорти; транспортні вузли; транспортні магістралі.

Транспортний вузол - це населений пункт, у якому сходяться кілька різновидів транспорту та здійснюється вантажообмін.

*Завдання:* знайти на карті найбільші транспортні вузли України.

Вантажообіг - це показник обсягу роботи транспорту із перевезенням вантажів, що обчислюється як добуток кількості перевезених вантажів на відстань певного перевезення.

Пасажиरोоборот - це показник обсягу пасажирських перевезень транспорту, який обчислюється як добуток кількості пасажирів на відстань перевезення.

#### ***4. Виявлення зворотного зв'язку між учнями та вчителем.***

*Завдання:* встановіть відповідність між поняттями та визначеннями.

### **IV. Узагальнення та систематизація географічних знань та вмінь учнів.**

1. Перерахуйте основні різновиди транспорту (сухопутний, водний, повітряний, міський, електронний).

2. Назвіть вид транспорту, який залежить від погодних умов (автомобільний, авіаційний).

3. Назвіть вид транспорту, який залежить від пори року (річковий).

4. Назвіть вид транспорту, який має найменшу собівартість (трубопровідний).

5. Назвіть вид транспорту України, який має найбільший вантажообіг (залізничний).

6. Назвіть вид транспорту, який має найбільшу швидкість (повітряний).

7. Назвіть вид транспорту, який є найбільш екологічно небезпечним (автомобільний).

**V. Коментоване пояснення домашнього завдання.**

1. параграф 38
2. Підготувати повідомлення про розвиток різноманітних видів транспорту.

**VI. Підбиття підсумків уроку.**

*Вчитель оцінює роботу учнів на уроці та коментує оцінки.*

**Список використаної літератури:**

1. Вішнікіна Л. П. Компетентнісне навчання географії в основній школі [Текст]: монографія / Л. П. Вішнікіна. Полтава: ТОВ «АСМІ», 2017. 407 с.
2. Географія : довідник / Й.Р.Гілецький, Р.Р.Сливка, М.М.Богович. Х. : Веста, 2009. 480 с.
3. Географія: підручник для 9-го кл. загальноосвіт. навч. закл. / В. Ю. Пестушко, Г. Ш. Уварова, А. І. Довгань. Київ: Генеза, 2017. 272 с.
4. Державний стандарт базової і повної загальної середньої освіти // Комп'ютер у школі та сім'ї. 2012. № 1. С. 9 – 16.



## ВИСНОВКИ

Транспортна галузь України є однією з найважливіших складових комплексу інфраструктурних галузей та необхідним матеріальним чинником забезпечення суспільного виробництва.

Транспортний комплекс приймає активну участь у створенні продукції і доставці її споживачам. Він здійснює зв'язок між виробництвом та споживанням, між різноманітними галузями господарства, між країнами та регіонами.

Транспорт є органічною складовою суспільно-географічної системи. Він відіграє важливу роль в її утворенні і функціонуванні. Відомим є той факт, що суспільно-географічна система – це взаємозв'язана сукупність різноманітних за субстанційною природою природних, демографічних та господарських елементів, їх властивостей та відношень, в результаті якої утворюється нова якість, що виявляється у відносній стійкості, територіальній і функціональній цілісності і особливому вияві закономірностей розвитку цієї цілісності.

Одним із головних факторів у вивченні транспорту в школі на уроках географії є встановлення основних напрямлень вантажів і пасажирів, виявлення нераціональних перевезень і оптимального поділу вантажів між окремими видами транспорту. Аналіз зв'язків дає змогу надавати наукові рекомендації, які стосуються раціонального розміщення підприємств та галузей господарства.

Основними видами транспорту є автомобільний, залізничний, морський, повітряний, річковий та трубопровідний.

Транспорт є однією із найважливіших галузей суспільного виробництва, який має покликання задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях.

Якість життя населення, розвиток та конкурентоспроможність економіки значною мірою визначають ефективність функціонування

транспортної системи країни. Доступність безпечних і якісних транспортних послуг визначає ефективність функціонування і розвитку різноманітних галузей економіки.

Для ефективного розвитку та подолання наслідків кризових явищ у транспортній системі, зокрема спричинених пандемією COVID-19 та російською агресією, особливо важливо використовувати вигідне географічне положення України, яке знаходиться на перетині основних транзитних потоків між Європою і Азією.

Наявність розвиненої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних та меридіональних напрямках створює всі необхідні передумови для обробки транзитних вантажів та розвитку українських транспортно-логістичних підприємств.

Необхідною умовою ефективного використання переваг географічного положення України є розбудова та модернізація транспортної системи України відповідно до сучасних технологічних вимог. В загальному, недостатність інфраструктури, у тому числі транспортної, вважається фахівцями ВЕФ одним зі основних факторів, які заважають веденню бізнесу в Україні.

Сьогодні в Україні реалізується перелік проєктів, які покликані забезпечити розвиток транспортної системи. Це сприятиме рівномірному розвитку усіх регіонів України, підвищенню якості життя населення, розвитку торгівлі і туризму та створенню нових економічних можливостей за рахунок залучення іноземних інвестицій.

Навчальні програми з географії для загальноосвітньої школи є нормативним документом, який затверджено Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України, що відображає Державний стандарт базової шкільної географічної освіти, за яким планується і здійснюється навчально-виховна діяльність.

Програми з географії було неодноразово оновлено та змінено, кожне наступне перевидання програм для загальноосвітньої школи має

свої переваги та недоліки. Зміни у змісті і структурі навчальних програм з географії пов'язано з розвитком географічної освіти і реформуванням загальноосвітньої школи. Навчальні програми з географії потребують певного розвантаження і стандартизації. В першу чергу, це стосується понятійного апарату, переліків об'єктів географічної номенклатури і змісту програмних практичних робіт.

Завдання, які було поставлено на початку роботи виконано у повному обсязі, а саме:

- розглянуто теоретико-методичні аспекти про транспортну систему України;
- розглянуто поняття «транспортна система»;
- визначено структуру транспортної системи України;
- порівняно вітчизняний та закордонний досвід дослідження транспортних систем;
- виявлено історичні аспекти формування і розвитку транспортної системи України;
- визначено стан та проблеми транспортної системи України;
- проаналізовано навчальні програми з географії;
- розроблено урок з географії, що стосується транспортної системи України.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

1. Hашчук, Р., & Тимосенко, У. (2020). ОЗНАЧУВАНІСТЬ І ЗМІСТ ПОНЯТТЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ. Вісник Львівського державного університету безпеки життєдіяльності, 22, 66-77.
2. Ващенко Н., Кублій А. Структурні особливості розвитку транспортної системи України. Підприємництво, господарство і право. 2005. № 6. С. 148–150.
3. Географія транспорту: Курс лекцій / Л. О. Маковецька. Луцьк: Східноєвроп. націон. ун-т ім. Лесі Українки, 2016. 118 с.
4. Голованова, Л.А. (2016). Формування стратегії конкурентних переваг на ринку транспортних послуг: теорія питання. *Вісник ТОГУ*, (1), 83-92. Вилучено з: [http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2017/TGU\\_8\\_143.pdf](http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2017/TGU_8_143.pdf).
5. Державний стандарт базової і повної загальної середньої освіти // *Урядовий кур'єр: Орієнтир*, 2012. № 5. С. 9-16.
6. Державний стандарт базової і повної середньої освіти // *Освіта України (спецвипуск)*, 2004. № 5. С. 1-13.
7. Державний стандарт загальної середньої освіти в Україні. Освітня галузь «Природознавство» (проект). К.: Генеза, 1997. 54 с.
8. Дудник Іван Миколайович. Транспортна географія. Підручник. Київ: НАУ, 2016. 288 с.
9. Ейтутіс, Г. Д. (2016). Теоретико-прикладні основи реформування залізничного транспорту (с.75-93). Ніжин: Аспект-Поліграф.
10. Кобернік С. Г. Методика навчання географії в загальноосвітніх навчальних закладах : [навчально-методичний посібник] / С. Г.

- Кобернік, Р. Р. Коваленко, О. Я. Скуратович ; за ред. С. Г. Коберніка. К. : Навчальна книга, 2005. С. 59-60.
11. Кобернік С. Г. Проблема удосконалення навчальних програм з шкільних курсів географії / С. Г. Кобернік // *Географія та основи економіки в шк.* 2001. № 2. С. 2-3.
12. Кобернік, С. Г. Проблема вдосконалення навчальних програм з курсів географії основної школи / С. Г. Кобернік // Наукові записки [Національного педагогічного університету імені М. П. Драгоманова]. Серія : Педагогічні та історичні науки : [збірник наукових статей]. Київ : Вид-во НПУ імені М. П. Драгоманова, 2012. Вип. СІІ (103). С. 132-141.
13. Комчатних О. В. Транзитний потенціал України: сучасний стан та перспективи розвитку / О. В. Комчатних, Н. О. Редько // *Економіка та управління на транспорті.* 2016. Вип. 3. С. 148–153. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/eut\\_2016\\_3\\_23](http://nbuv.gov.ua/UJRN/eut_2016_3_23).
14. Концепція державного стандарту загальної середньої освіти в Україні // *Інформаційний збірник Міністерства освіти України.* 1996 № 17-18. С. 2-20.
15. Критерії оцінювання навчальних досягнень учнів у системі загальної середньої освіти. Географія / [за ред. : В. О. Огнев'юка, О. Я. Савченко] // *Географія та основи економіки в шк.* 2000. № 4. С. 3-8.
16. Крихтіна Ю. О. Державна політика розвитку транспортної галузі України: теорія, методологія, практика : монографія. Харків: «Діса плюс», 2022. 336 с.
17. Кудрицька Н.В. Транспортно-дорожній комплекс України: сучасний стан, проблеми та шляхи розвитку : монографія. Київ : НТУ, 2010. 338 с.
18. Куманов, В., & Тюлькіна, К. (2020). ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ

ІНФРАСТРУКТУРИ: ДОСВІД ЗАРУБІЖНИХ КРАЇН ТА УКРАЇНИ. ЛОГОС. ОНЛАЙН. вилучено із <https://ojs.ukrlogos.in.ua/index.php/2663-4139/article/view/603>

19. Малиш Н.А., Бондар Н.М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. Серія «Державне управління». 2016. № 2. С. 50–57.
20. Остапенко Т.Г, Гращенко І.С. Прищепя Н.П. Транспортна система України як елемент глобальної транспортної системи // Економіка і суспільство. 2018. № 15. С. 177-185.
21. Першочергові завдання щодо модернізації автотранспортної інфраструктури в Україні : аналітична записка / Національний інститут стратегічних досліджень, травень 2019. 14 с. URL: <https://niss.gov.ua/doslidzhennya/ekonomika/pershochergovizavdannyaschodo-modernizacii-avtodorozhnoi-infrastrukturi-v>.
22. Програми для загальноосвітніх навчальних закладів. Географія: 6-10 класи. Економіка. [упорядкув. Н. В. Бєскова]. Київ: Перун, 2005, 2006. С. 3-61.
23. Програми з географії для 6-9 класів, розроблені та запропоновані для громадського обговорення у 2012 році <http://www.mon.gov.ua/index.php/ua/zvyazki-z-gromadskistyuta-zmi/gromadske-obgovorennya/8891>.
24. Радченко О.В., Клімович С.О. Оцінка стану розвитку транспорту та транспортної інфраструктури України упродовж останніх років. Державно-управлінські студії. 2019. № 5. URL: [http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/10/Stattia\\_RadchenkoKlymovych.pdf](http://studio.ipk.edu.ua/wp-content/uploads/2020/10/Stattia_RadchenkoKlymovych.pdf).
25. Реалізація транзитного потенціалу України як фактор зміцнення економічних зв'язків між Європою та Азією / Д. Прейгер та ін. Економіка України. 2012. № 4. С. 47–59.

26. Садловська І. Пріоритети реформування та модернізації транспортної інфраструктури і дорожнього комплексу в Україні. Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія «Економіка і управління». 2014. № 30. С. 21–31.
27. Скоромний Д. А. Система транспорту та система перевезень за законодавством України / Д. А. Скоромний. // *Право та інноваційне суспільство*. 2013. №1. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/pric\\_2013\\_1\\_15](http://nbuv.gov.ua/UJRN/pric_2013_1_15).
28. Собкевич О.В., Михайличенко К.М., Ємельянова О.Ю. Модернізаційні пріоритети реформування транспортно-дорожнього комплексу в Україні. Київ : НІСД, 2013. 48 с.
29. Стеченко Д.М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика : підручник. Київ : Вікар, 2006. 396 с.
30. Транспортне право України : навчальний посібник / за заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. Київ : Юрінком Інтер, 2002. 416 с.
31. Федака С.Д. Сучасна Україна: портрет з натури. Ужгород : Ліра, 2011. 295 с.
32. Харчук О. Г. Зарубіжний та вітчизняний досвід впровадження інформаційних технологій в залізничному транспорті / О. Г. Харчук // *Збірник наукових праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Сер. : Економіка і управління*. 2013. Вип. 23-24. С. 197-202. - Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut\\_eiu\\_2013\\_23-24\\_30](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Znpdetut_eiu_2013_23-24_30).