

6. *Вінтюк Ю.В.* Усвідомлення старшокласниками стану власного здоров'я як умова адекватного професійного самовизначення // Педагогіка і психологія професійної освіти. – 2002. – № 2. – С. 197-204.
7. *Вінтюк Ю. В.* Формування професійної самосвідомості старшокласників // Педагогіка і психологія професійної освіти. – 2002. – № 6. – С. 301-309.
8. *Вінтюк Ю. В.* Усвідомлення старшокласниками відповідності стану власного здоров'я вимогам майбутньої професії як важлива складова здорового способу життя // Філософські пошуки. – 2003. – Вип. XIV-XV. – С. 357-364.
9. *Вінтюк Ю.В.* Автоматизована профорієнтаційна система для учнів загальноосвітніх закладів з врахуванням стану здоров'я // Здоровий спосіб життя. – 2008. – № 29. – С. 19-24.
10. *Мартиник Б.* Шукаю нову роботу: Майже половина українців шкодує про вибір професії // Експрес, 29 травня – 5 червня 2008 р. – № 74 (4014). – С. 3.

**Л.І.ГАЛЬКІВ, Л.Т.ШЕВЧУК**

### **РОЛЬ ЗРОСТАННЯ ПОТУЖНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У ФОРМУВАННІ СУСПІЛЬНОГО ЗДОРОВ'Я ТА СМЕРТНОСТІ НАСЕЛЕННЯ РЕГІОНУ**

*Досліджено тенденції автотранспортної інфраструктури Львівської області та окреслено перспективи розвитку суміжних видів послуг. Побудовано регресійну модель залежності потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах від кількості автотранспортних засобів.*

*Исследованы тенденции автотранспортной инфраструктуры Львовской области и очерчено перспективы развития смежных видов услуг. Построена регрессионная модель зависимости потерпевших в дорожно-транспортных приключениях от количества автотранспортных средств.*

*The tendencies of motor transport infrastructure of the Lvov area are explored and the prospects of development of contiguous types of services are certain. The regressive model of dependence of victims in transport catastrophes of the amount of vehicles is built.*

**Актуальність теми.** Різке зростання рівня автомобілізації та потужності транспортної інфраструктури в цілому зумовило збільшення кількості дорожньо-транспортних пригод, які часто закінчуються загибеллю чи каліцтвом людей. Особливо критичною в цьому плані є ситуація у Львівській області, транспортна інфраструктура якої дуже зношена, а дороги є надзвичайно низької якості. Ось чому надзвичайно важливо виявити, яку роль відіграє зростання потужності автотранспортної інфраструктури у формуванні суспільного здоров'я та смертності в регіоні. Саме цій проблемі присвячена дана стаття, що підтверджує важливість та актуальність цієї тематики.

**Виклад основного матеріалу.** Трансформаційні зміни економіки регіонів зумовлюють пріоритетність розвитку сфери послуг загалом і її транспортної складової зокрема. Транспорт як необхідна умова територіального поділу праці, спеціалізації регіонів, їх комплексного розвитку, не виробляючи продукцію, бере участь у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. Згідно міжнародних стандартів транспортні підприємства в системі національного рахівництва вважаються такими, що надають послуги і об'єднуються Класифікатором видів економічної діяльності в секцію "Транспорт" (I).

Окремі види транспорту не функціонують ізольовано. Виконуючи спільну функцію, вони формують між собою тісні взаємозв'язки. Внаслідок цього складається транспортна система (територіальне поєднання шляхів сполучення, технічних засобів транспорту і служби перевезень, які об'єднують всі види транспорту і всі ланки транспортного процесу у їх взаємодії). Роботу транспортної системи забезпечує транспортна інфраструктура. Шаблій О.І. відносить до неї мережу транспорту та об'єктів, що її обслуговують [4]. На підставі такого підходу визначено транспортну інфраструктуру як сукупність споруд, системи мережі сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів [2]. Вона включає в себе шляхи сполучення, рухомий склад, вантажно-розвантажувальне господарство транспортних та інших підприємств і організацій, які здійснюють навантаження, розвантаження і перевалку вантажів, а також засоби управління і зв'язку, різноманітне технічне обладнання.

У статті акцентуємо увагу на інфраструктурі автомобільного транспорту Львівщини. Чинне законодавство визначає автомобільний транспорт як галузь, котра забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами [1]. До його складу входять транспортні засоби, автомобільні перевізники, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, автостанції, диспетчерські станції, транспортно-експедиційні підприємства, контейнерні пункти, навчальні заклади, науково-дослідні, проектно-конструкторські підприємства, об'єкти соціальної інфраструктури та інші установи й організації, які забезпечують його діяльність.

Роль автомобільного транспорту в регіональній економіці корелюється із наявною інфраструктурою та її автомагістральною складовою. Особливістю Львівщини є те, що вона має найбільшу щільність автомобільних доріг із твердим покриттям серед областей України – 381,8 км на 1000 км<sup>2</sup> (у середньому в Україні – 273,2 км на 1000 км<sup>2</sup>). Найбільш наближеними до європейських стандартів є автомобільні дороги загальнодержавного значення I категорії (з чотирма і більше смугами руху та шириною проїзної частини понад 15 м), які становлять біля 0,5% від протяжності доріг з твердим покриттям, а також дороги II категорії – 11% (в Україні – відповідно 1,5% та 7,6%).

Через обмежене фінансування мережа автодоріг Львівщини не має достатнього розвитку. Упродовж 2000-2006 років загальна протяжність автодоріг загального користування області зросла лише на 33,4 км. Внаслідок літнього паводку у 2008 р. в області пошкоджено ряд доріг, зруйновано 11 мостових споруд, ще 14 автомобільних мостів перебуває в аварійному стані.

Табл. 1 містить дані про динаміку автотранспортних засобів у регіоні.

Таблиця 1

Наявність автотранспорту у Львівській обл. за 2000-2007 рр. [3, 106]

Роки	Кількість автомобілів, одиниць				
	всього	у тому числі			
		легкових	вантажних	автобусів	спеціальних
2000	261 035	206 139	37597	6568	10736
2003	276 551	227 675	28078	7124	14574
2004	295 580	241 910	29035	7611	17024
2005	303 744	249 734	29208	7642	17160
2006	313 492	264 674	30248	8669	19901
2007	328 003	268 679	30705	8255	20364

Спостерігається тенденція нарощування парку автомобілів. Середньорічний темп його приросту за 2000-2007 рр. становив 3,3%. При цьому зростання кількості легкових автомобілів склало більше 62,5, спеціальних автомобілів – 9,6, автобусів – 1,7 тис. одиниць. Зазначимо, що у 2007 р. відносно 2006 р. кількість останніх зменшилася на 414 одиниць або 4,8%, що частково пояснюється переорієнтацією пасажирського автотранспорту на багатомісні автобуси. Парк вантажних автомобілів у 2007 році щодо 2000 року знизився на 6,9 тис. одиниць або на 18,3%, однак починаючи з 2003 р. він постійно зростає у середньому на 2,3% щорічно.

Частка автомобілів, що знаходяться в індивідуальній власності складає біля 80%, в тому числі легкових – 92,4%. При цьому динаміка кількості легкових автомобілів характеризується прискореними темпами приросту (рис.1). Зокрема, у 2007 році відносно 2000 року їх кількість збільшилася майже на третину (на 30,3%), а усіх автомобілів – лише на четвертину (на 25,4%).

Львівщина має потенційні можливості подальшого нарощування парку автотранспорту. Слід зазначити, що рівень забезпечення населення області легковими автомобілями відстає від узагальненого рівня по Україні. За даним показником область посіла у 2006 р. 18 місце серед регіонів України, тоді як у 2000 році перебувала на останньому місці. У 2007 р. на 1000 осіб населення припадало 98 легкових автомобілів, що на 2 одиниці або 2,1% більше 2006 р. і на 23 одиниці або 30,7% більше 2000 р.

Аналіз змін на ринку автотранспортних послуг доповнимо дослідженням дорожньо-транспортних пригод (ДТП) Рис.2 наочно демонструє тенденцію зростання випадків ДТП та кількості потерпілих у них осіб на Львівщині за останніх вісім років. У середньому за досліджуваний період щорічно кількість ДТП збільшувалася на 865 одиниць або 28,0%. Середньорічний приріст кількості потерпілих та кількості поранених складав відповідно 319 осіб або 29,0% та 292 осіб або 13,5%.



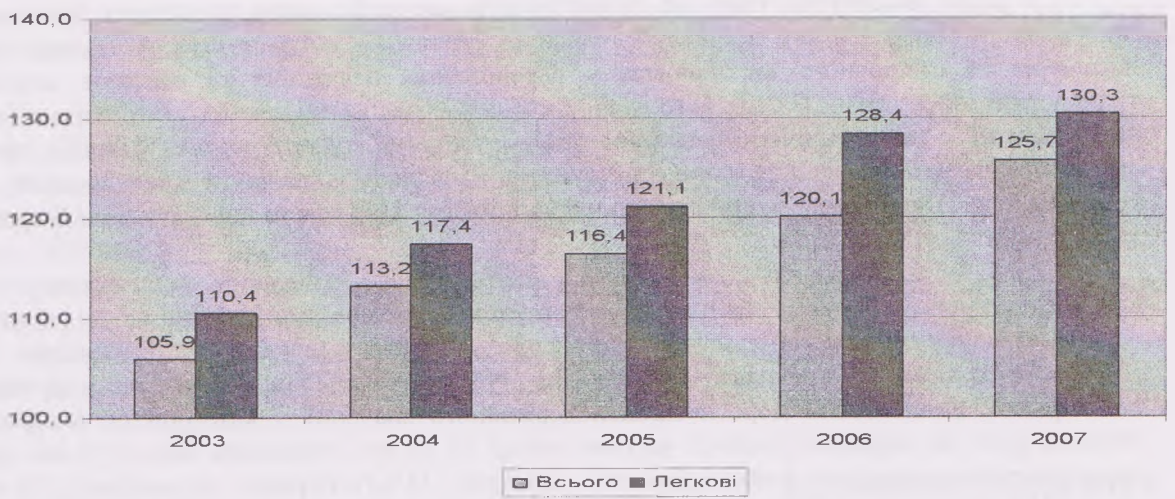


Рис.1. Темпи зростання кількості автомобілів у Львівській обл.(% до 2000 р.)



Рис.2. ДТП та потерпілі у них особи на Львівщині за 2000-2007 рр.[5]

Згладивши динамічний ряд кількості поранених осіб у ДТП за допомогою трьохчленних плинних середніх, визначено рівняння лінійного тренду, яке дозволяє прогнозувати щорічне збільшення показника майже на 300 осіб. Коефіцієнт детермінації  $R^2 = 0,995$  вказує на довіру до отриманого рівняння тренду (рис.3).

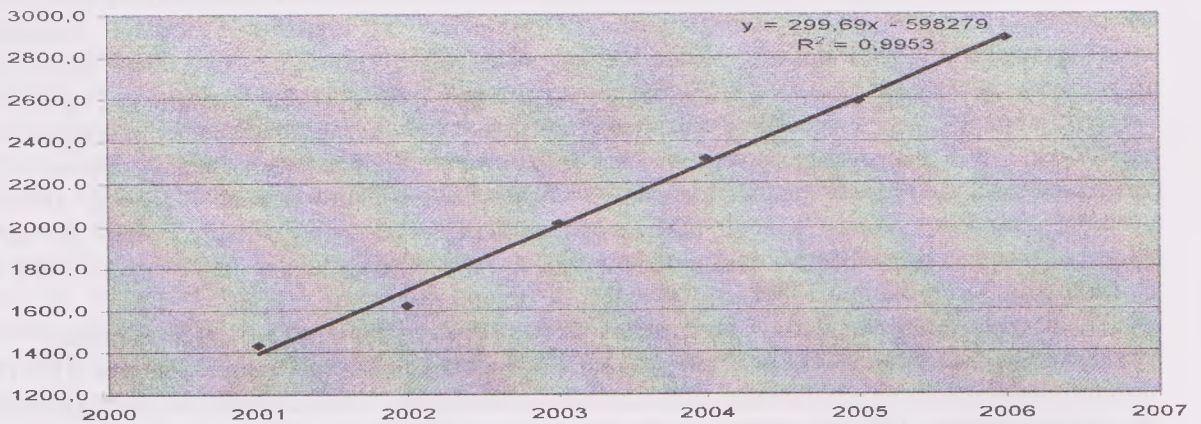


Рис.3. Згладжені дані та лінійний тренд кількості поранених у ДТП на Львівщині



Випадки ДТП корелюються із чисельністю автотранспортних засобів. Згладивши динамічні ряди кількості автомобілів та кількості поранених осіб у ДТП, засобами MS Excel обчислено коефіцієнт детермінації  $R^2 = 0,981$ , який вказує на те, що варіація поранених головним чином визначається чисельністю автомобільного парку регіону (рис. 4). Отримане рівняння регресії показує, що збільшення кількості автомобілів на тисячу одиниць спричиняє зростання кількості поранених у ДТП у середньому на 23 особи.

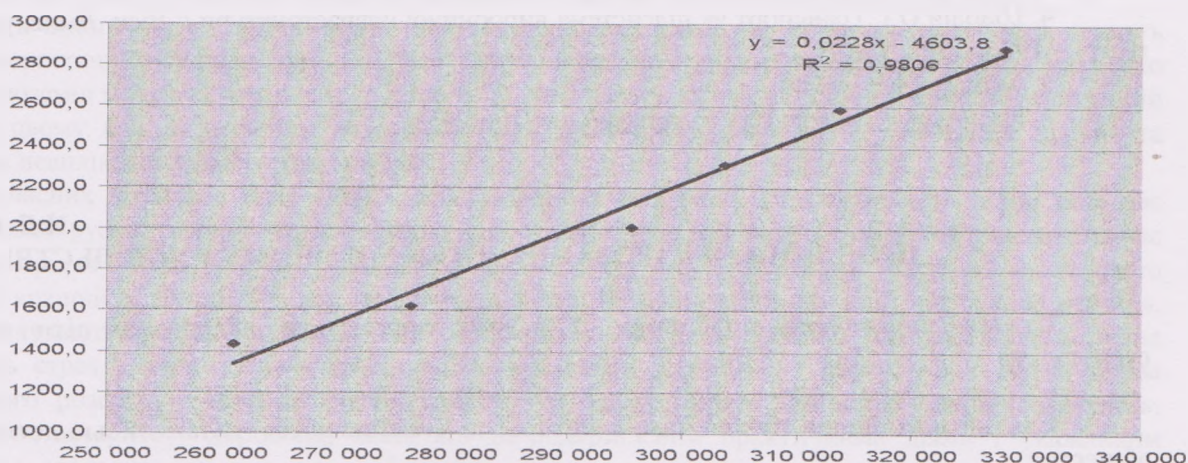


Рис. 4. Емпіричні дані та лінія регресії залежності кількості поранених у ДТП від чисельності автотранспортного парку у Львівській обл.

Тенденції кількості автотранспортних засобів та випадків ДТП дозволяють прогнозувати необхідність розширення ринку медичних послуг. Однак, динаміка кількості лікарняних ліжок на Львівщині має протилежну спрямованість (рис.5).



Рис. 5. Кількість лікарняних ліжок у Львівській обл. за 2000-2007 рр., тис. одиниць

Таким чином, виявлені динамічні зміни на ринку автотранспортних послуг Львівщини зумовлюватимуть необхідність відповідних змін інших видів послуг, зокрема медичних.

Передбачається, що у найближчому часі автотранспортна інфраструктура Львова та регіону суттєво покращиться. Експерти УСФА відзначили високий рівень виконання проектної документації та погодили із Міністерством транспорту та зв'язку України програму її розвитку. Це стимулюватиме поступ інших видів інфраструктури та інтенсифікацію інших класів послуг, що позитивно вплине на поліпшення суспільного здоров'я.

**Висновки.** Таким чином, на основі аналізу статистичних даних виявлена тенденція зростання випадків дорожньо-транспортних пригод та кількості потерпілих у них осіб на Львівщині за останніх вісім років, що обумовлено низьким рівнем розвитку транспортної інфраструктури, з одного боку, та із нарощуванням її потужності, - з другого. Для того, щоб виявити, які зміни інших видів послуг, зокрема медичних, в результаті цього очікуватимуться, необхідно здійснити низку додаткових досліджень. Це дасть змогу запропонувати ряд заходів для поліпшення ситуації.

## ЛІТЕРАТУРА:

1. Закон України “Про автомобільний транспорт” із змінами і доповненнями, внесеними Законом України від 23.02.06 року N 3492-IV
2. О. Бордун, А. Забарило. Становлення географії транспортної інфраструктури як наукового напрямку // Вісник Львівського ун-ту. Серія географічна. – 2004. Вип.30.–С.28-31.
3. Стратегія розвитку Львівської області до 2015 року. Економіка. Суспільство. Середовище. Випуск 5. – Головне управління статистики у Львівській обл. –2007. –247с.
4. Шаблій О.І. Транспорт як підсистема виробничої інфраструктури // Вісн. Львів. ун-ту. Сер. геогр. – 1976.– Вип. 10. – С. 75–79.
5. [www.stat.lviv.ua](http://www.stat.lviv.ua)
6. <http://www.city-adm.lviv.ua/content/view/1066/458/>

Н.Д. ІВАНЕЦЬ

### ПРОБЛЕМИ ОБДАРОВАНИХ ДІТЕЙ У НАШОМУ СУСПІЛЬСТВІ

Стаття присвячена проблемам, з якими стикаються обдаровані діти в нашому суспільстві

Статья посвящена проблемам, с которыми сталкиваются талантливые дети в нашем обществе

The article is devoted problems into which the special children run in our society

З покоління в покоління діти стають спритнішими, розумнішими, самостійнішими, активнішими, в них більше розвинена інтуїція, почуття власної гідності, рівень інтелекту. В них багато талантів, різноманітних нових ідей та варіантів, вони знають своє призначення на Землі. Сучасні діти мріють про нові правила і норми у економіці, політиці і взагалі поведінці людей. Це особливі діти або, так звані, діти-індіго. Ще сорок років тому такі діти народжувалися 1 на 5000, це вже зараз їх 90%. Оскільки вони приходять в світ, щоб перебудувати його на краще то, звичайно, у них виникають проблеми у нашому суспільстві, яке просто придушує їх і не дає вільно розвиватися. Я вважаю, що ця проблема є актуальною в наш час, оскільки таких особливих дітей з кожним роком стає все більше і більше, тому проблеми які у них виникають є досить поширеними. А висвітливши їх, можливим стане розв'язання цих проблем.

Вперше термін «діти-індіго» запропонувала у 1982 році американський екстрасенс і синестетик Ненсі Енн Тепп у книзі «Як розібратися у житті за допомогою кольору». Вона вважала, що зміни в суспільстві багато в чому передумовлені тотальною зміною кольорів аур. Ненсі ретельно спостерігала за новим поколінням і не сумнівалась, що індіго – це комп'ютеризовані діти, які в своїх вчинках керуються більше головою, ніж серцем. Одним з послідовників теорії доктора Енн Тепп був американський психолог Лі Керролл, який на спеціальних приладах і за особливою методикою фізично зареєстрував енергетичну ауру дітей індіго — її розмір, колір, інтенсивність світіння та інше. Також він виділив різні типи даних дітей та певні життєві програми, притаманні кожному з них.

Перший тип — *гуманісти*. Це майбутні лікарі, юристи, вчителі, моряки, бізнесмени, політики, діячі науки. Можливо, хтось з них відкриє секрет вічної молодості або ж приведе людство до нового Армагедону. Вони гіперактивні, комунікабельні. Фізично досить-таки незграбні та розсіяні. У дитинстві такі діти не розуміють, як можна гратися тільки однією іграшкою. Вони вивертають з ящика все, що там є, а потім можуть погратися, а можуть взагалі не торкнутися іграшок.

Другий тип *концептуалістів* – найпоширеніший. Це майбутні інженери, архітектори, дизайнери, астронавти, військові, мандрівники, які без проблем знайдуть загублену Атлантиду. Як правило, люди цього типу гарно складені, прагнуть керувати. Цей тип індіго має схильність до шкідливих звичок, особливо до наркотиків у підлітковому віці.

Зрідка зустрічається третій тип “індіго” — *художники*, їм дуже тяжко вижити в сучасних умовах глобальної модернізації. Такі діти набагато чутливіші, ніж інші діти індіго. Зазвичай вони мають худорляву статуру. До кожної справи у них свій творчий підхід. У віці 4 — 10 років «фіалкові» художники можуть перепробувати себе близько в півтора десятках видів творчої діяльності, але, досягнувши підліткового віку, вони обирають щось одне. І, звичайно, стають майстрами в цій справі.