

ЕКОНОМІЧНА ТА СОЦІАЛЬНА ГЕОГРАФІЯ

УДК 911.3

Зоя БОЙКО

ХАРАКТЕРИСТИКА ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
УКРАЇНИ В 2010-2016 РОКАХ

У статті проведено географічний аналіз залізничного транспорту України в 2010-2016 роках. Прорахована довжина залізничних колій в Україні, яка становить 21 тис. км., з них практично 50 % електрифіковано. Середня щільність залізничних колій становить 36 км на 1000 км². Особливого розвитку залізничний транспорт зазнав під час підготовки до Євро-2012. Впроваджено високошвидкісний рух пасажирських за напрямками транснаціональних коридорів. Проаналізовано регіональні особливості пропуску через кордон. З'ясовано, що вантажні перевезення залізничним транспортом, після трубопровідного транспорту займають друге місце за обсягами відправлень.

Ключові слова: транспорт, транспортна інфраструктура, залізничний транспорт, пасажирський транспорт, вантажний транспорт, рухомий склад.

Актуальність теми дослідження. Сучасні наукові дослідження в галузі географії транспорту України є глибокими й багатобічними. Втім, нинішні зміни транспортно-географічного положення нашої держави, які обумовлюються змінами транспортної інфраструктури й трансформацією зовнішньої політики держави, спонукають до поновленого аналізу ефективності розвитку транспорту, зокрема залізничного. Саме з перелічених причин глибоке й багатобічне дослідження залізничного транспорту та окремих його складових, виступає актуальним напрямком сучасних економіко-географічних досліджень.

Огляд попередніх результатів наукових досліджень. Достатньо широко представлені загальні теоретичні або теоретично-наукові роботи як загального характеру, так і суто з проблем розвитку транспортної системи в Україні. Серед навчально-теоретичних видань слід зазначити роботи Дрогунцова С.І. [9], Ковалевського В.В. [8], Качана Є.П. [10], Шабля О.І. [13], Зінь Е.А. [5] та Семенова В.Ф. [11]. Окреме місце у вивченні транспорту України посідають роботи Троїцької Н.А. [12] та Яновського П.О. [14]. Питання діяльності Української залізниці та факторів, котрі впливають на її діяльність, стали об'єктом дослідження багатьох учених, серед яких варто виділити праці О.В.Андрєєвої, О.О.Бакаєва, Н.І.Богомоллової, Т.І.Дем'яненко, В.Л.Диканя, В.П.Ільчука, М.В.Макаренка, С.П.Міщенко, В.І.Пасічника, В.В.Прохорової, Є.М.Сича, Є.В.Талавіри, Ю.М.Цветова та ін. Проте недостатньо дослідженим залишається вплив зовнішніх факторів на діяльність залізничного транспорту [2].

У статті Бойко З.В. «Територіальна структура і регіональні особливості залізничного транспорту України» [1] обґрунтовано алгоритм дослідження залізничного транспорту України на рівні держави; з'ясовані особли-

вості розвитку, проаналізована територіальна структура та регіональні відмінності залізничного транспорту України. Встановлено, що більшість регіонів України, за виключенням Волинської, Рівненської, Чернігівської та Миколаївської областей, характеризуються достатньо розвинутою залізничною мережею, середніми та високими показниками обсягів перевезення вантажів та пасажирів, значною рухливістю мешканців. Зазначено, що компактність території, сприятливі природно-географічні умови, значний потенціал транзитності, висока транспортна доступність всіх регіонів, наявність міжнародних транспортних коридорів — головні чинники, що обумовлюють успішний розвиток залізничного транспорту в Україні.

Разом з тим у наукових працях сучасних вітчизняних вчених недостатньо уваги приділяється проблемам розвитку транспортної інфраструктури. Так, Іксарова Н.О. звертає увагу на необхідність дослідження транспортної інфраструктури як компоненту економічної безпеки України. Втім, практично не розробленими залишаються теоретичні аспекти транспортної галузі як інфраструктури оборонного сектору, виробничого процесу, міжнародного туризму тощо.

Постановка мети наукового дослідження. Мета даної статті - географічний аналіз сучасного стану залізничного транспорту України. Об'єктом вивчення даного дослідження є залізничний транспорт України, а предметом – регіональні особливості розвитку залізничного транспорту України.

Викладення основного матеріалу. Залізничний транспорт в Україні – залізничний транспорт загального користування, підпорядкований Державній адміністрації залізничного транспорту України, та залізничні під'їзні колії різних форм власності, які не належать до залізничного транспорту загального користування.

Залізничному транспорту належить провідна роль у транспортній системі України. За довжиною мережі залізниць Україна посідає третє місце в Європі (21 тис. км залізниць). Укрзалізниця (Державна адміністрація залізничного транспорту України) – орган управління залізничним транспортом загального користування, що здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць [3].

Оснoву розвитку залізничного транспорту

створює мережа залізничних колій, яка в Україні відносно постійна та формована вже протягом років, але певні зміни все ж таки відбуваються через виведення певних ділянок колій, або введення деяких в експлуатацію. На 2016 рік довжина залізничних колій в Україні становить 21 тис. км., з них практично 50 % електрифіковано. Загалом з 2010 року спостерігається незначне скорочення кількості залізничних колій (з 21,7 тис. км до 21 тис. км), це скорочення відбувається як за рахунок електрифікованих ділянок, так і інших (рис. 1).

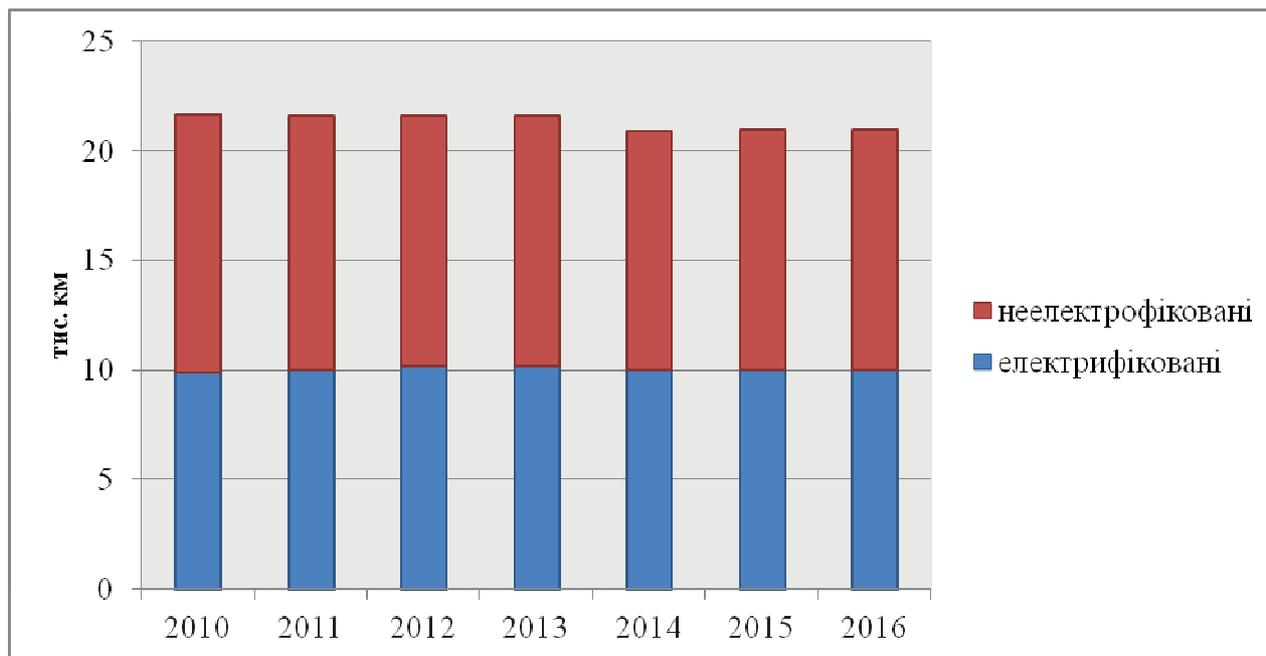


Рис. 1 Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування (складено автором за [6])

На регіональні особливості розподілу залізничних колій впливають історичні фактори розвитку залізниць в Україні та розташування промислових районів. Середня щільність залізничних колій становить 36 км на 1000 км² в 2016 році. Найбільша щільність залізниць на сході України – в Донецькій області (59 км на 1000 км²), але через військові дії на сході України значна частина цих шляхів сполучення зараз не підконтрольна Україні. Також високі показники щільності в Львівській та Чернівецькій областях (більше 50). Показники вище середнього (від 40 до 49) притаманні Дніпропетровській, Харківській, Закарпатській, Вінницькій, Луганській та Тернопільській областям. Тобто можна стверджувати, що густина залізниць більша в східному та західному регіонах України, а в центрі вона поступово зменшується. Менше 30 км на 1000 км² щільність залізниць в Миколаївській, Рівненській, Київській, Черкаській та Чернігівській областях. Найменший показник (16) характерний для Херсонської області.

Щодо довжини залізниць в регіонах України, то вона з 2010 року досить стабільна. Більше 1500 км її протяжність в Донецькій, Дніпропетровській та Харківській областях – регіонах з великими промисловими центрами, де відбуваються значні вантажопотоки, а також значним навантаженням населення. Деяко менші показники (більше 1000 км) характерні для Львівської, Луганської, Вінницької, Одеської та Житомирської областей. Останні три досить значні за розмірами, а в Одеській області залізниці спрямовані до порту. В областях центральної та північно-східної України довжина колій поступово зменшуються. Найменші показники характерні для областей Західної України, які менші за розмірами, а також мають складні умови для прокладення залізниць (горбогірні місцевості). Таким чином найменша протяжність залізниць (менше 500 км) в Івано-Франківській, Чернівецька областях та степовій Херсонській (рис.2).

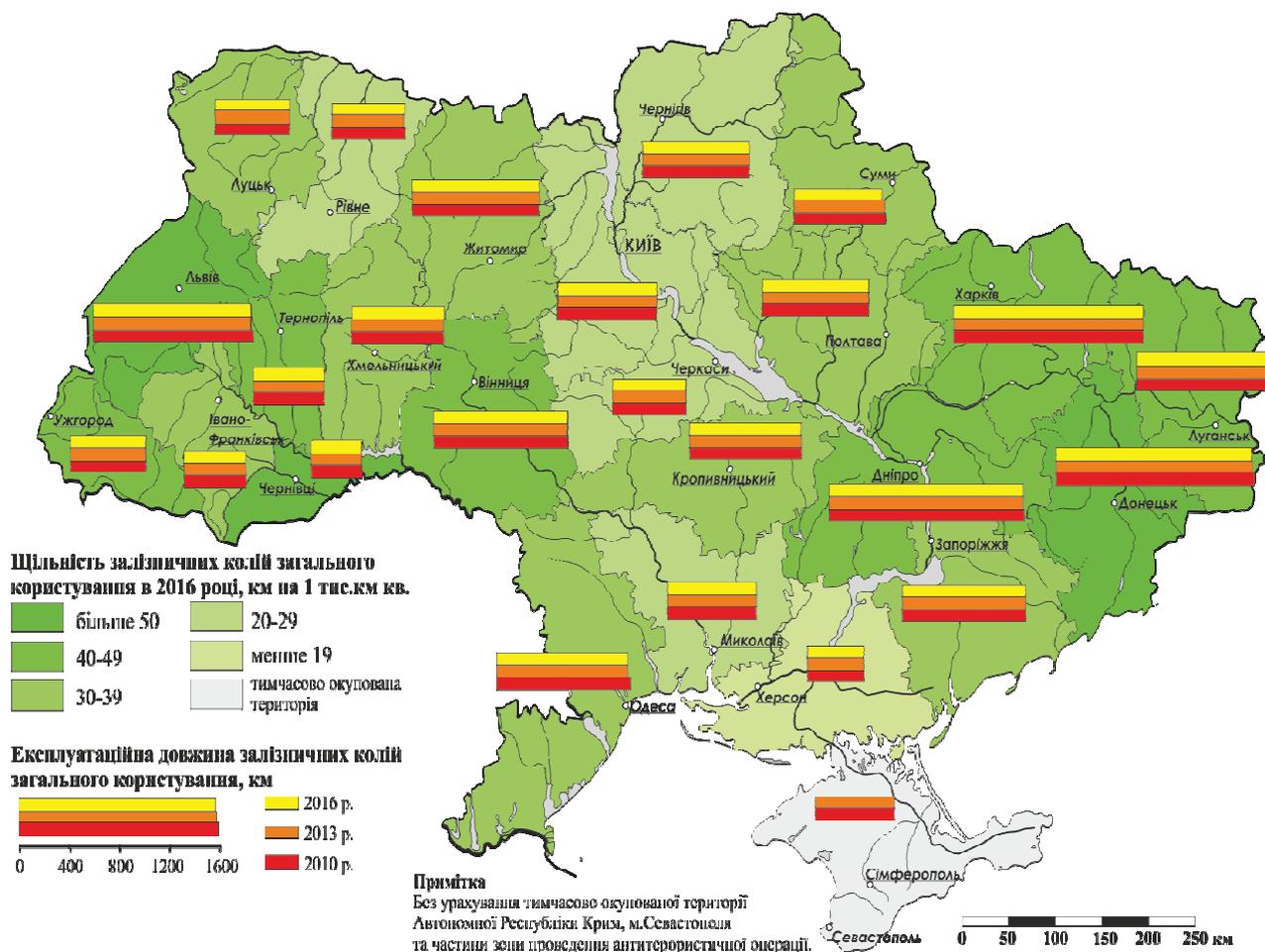


Рис. 2 Залізничні колії в Україні (складено автором за [6])

Також важливе значення при характеристиці розвитку залізничного транспорту відіграє рухомий склад залізниці. Він складається з

локомотивів (тепловозів, електровозів, паровозів), а також вантажних та пасажирських вагонів (табл. 1).

Таблиця 1

Рухомий склад української залізниці (складено автором за [6])

Тип	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Тепловози	2539	2513	2424	2320	2152	2151	2151
Електровози	1861	1858	1824	1765	1720	1720	1720
Паровози	51	40	37	36	24	24	24
Вантажні вагони, тис.	120,6	111,9	125,2	116,1	111,5	107,9	104,2
Пасажирські вагони, тис.	7,3	7,1	6,8	6,2	5,4	5,2	4,5

Враховуючи те, що електрофіковано лише близько половини залізниць України, то найбільшу частку складають тепловози – близько 55 % від усіх локомотивів, частка електровозів становить 45 % і на паровози припадає 10 % в 2016 році. Варто зазначити тенденцію щодо скорочення усіх типів локомотивів в період в 2010 по 2016 рік. Це в першу чергу пов’язано з тим, що їх значна кількість залишилась на території окупованого Криму та зони проведення АТО. Найбільше скорочення характерне для паровозів (більше ніж в 2 рази). Кількість ван-

тажних вагонів в Україні на 2016 рік становить 104,2 тис. одиниць і це на 13 % менше, ніж в 2010 році. Причини можна вважати ті ж самі, але до 2013 року також спостерігалось скорочення (через занедбаний стан вагонів та виведення їх з експлуатації). Кількість пасажирських вагонів за аналогічний період скоротилась на 38 %.

Особливого розвитку залізничний транспорт зазнав під час підготовки до Євро-2012. Впроваджено високошвидкісний рух пасажирських за напрямками транснаціональних

коридорів, проведено закупівлю пасажирського рухомого складу для забезпечення міжрегіональних пасажирських перевезень і створена система бронювання і реалізації залізничних квитків через Інтернет.

У 2012 р. в напрямках впровадження швидкісного руху поїздів Львів – Здолбунів, Здолбунів – Шепетівка – Коростень – Київ, Київ – Полтава – Красноград – Лозова, Лозова – Донецьк проведено ремонтні роботи на загальну суму близько 2 млрд. грн. Закінчили роботи з будівництва контактних шляхів на ділянці Полтава – Красноград – Лозова на загальну суму 252,4 млн. грн. Крім того, зроблено ремонтно-колієних робіт на напрямках відведення вантажного руху від пасажирського [6].

У 2012 р. проведена покупка міжрегіональних електропоїздів корейської Hyundai Rotem (6 електропоїздів) та чеської Skoda Vagonka (2 електропоїзди) компаній на суму 1,1 млрд. грн. Спеціально для управління та організації була створена Українську залізничну швидкісну компанію. Всі міжрегіональні електропоїзди пройшли приймальні випробування з травня 2012 р. Згідно станом на 1 лютого 2013. було перевезено вже більше 1,2 млн. пасажирів. На лютий 2015 року – понад 5 млн. осіб. Фірма має головні технічні бази з обслуговування рухомого складу в Києві (станція Дарниця) і Харкові. У перспективі збільшення технічних служб з обслуговування рухомого складу у Львові [4;7].

В період Євро-2012 курсували лише три поїзди у сполученнях Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Донецьк.

На даний час територією України курсують швидкісні поїзди за напрямками (включаючи поїзди, які курсують лише в пікові дати):

- Дарниця, Київ – Львів – Трускавець (через Коростень) (1 пара цілорічно, 1 за вказівкою);
- Київ – Харків (4 пари цілорічно, 1 за вказівкою);
- Київ – Дніпро – Покровськ (1 пара цілорічно)
- Київ – Дніпро – Запоріжжя (2 пари цілорічно)
- Київ – Костянтинівка (1 пара)
- Київ – Одеса (через Жмеринку) (1 пара+1 літня);
- Київ – Тернопіль (1 пара);
- Київ – Кривий Ріг (1 пара цілорічно);
- Київ – Перемишль (через Святошин, Коростень, Підзамче, Львів);
- Київ – Перемишль (через Вінницю, Хмельницький, Тернопіль, Львів).

Маршрути, які тимчасово закрито через російську збройну агресію та анексію Криму:

- Дніпропетровськ – Сімферополь;
- Харків – Сімферополь;
- Донецьк – Сімферополь;
- Дніпропетровськ – Донецьк – Маріуполь;
- Харків – Луганськ – Донецьк – Маріуполь [4].

Станом на грудень 2015 року, з початку курсування швидкісних поїздів (травень 2012 року) перевезено 7,6 млн. пасажирів, із них 84% пасажирів перевезено в чотирьох основних напрямках (табл. 2). 23 серпня 2016 року швидкісними поїздами перевезено десяти-мільйонного пасажирів [4;6].

Таблиця 2

Напрямки перевезення пасажирів поїздами Інтерсіті (складено автором за [4;6])

Напрямок	Кількість пасажирів
харківський	2,6 млн. пасажирів
дніпровський (до Дніпра, Покровська та Запоріжжя)	1,7 млн. пасажирів
донецький (до Донецька (2012-2014 рр.), Костянтинівки)	1,1 млн. пасажирів
львівський (до Львова та Трускавця)	1 млн. пасажирів
інші (кримський, одеський, криворізький, тернопільський напрямки)	0,7 млн. пасажирів

У 2009 р. винайдено і впроваджена в експлуатацію систему бронювання та реалізації залізничних квитків через мережу Інтернет (АСС «е-Квиток»). Для вдосконалення і розширення можливостей даної системи бронювання і реалізації залізничних квитків через мережу Інтернет на розробку програмного постачання пасажирських перевезень у взаємодії з європейськими системами резервування місць застосовано засобів на загальну суму 1,9 млн. грн. [6].

Важливе значення при характеристиці

розвитку залізниці посідає пропуск транспортних засобів через державний кордон. В 2010 році через кордон було пропущено більше 173 тис. поїздів, приблизно в однаковому співвідношенні між пасажирськими та вантажними поїздами. В 2016 році цей показник знизився до 103 тис. поїздів. В першу чергу за рахунок пасажирських поїздів, цей показник зменшився в 2,5 рази, пропуск вантажних – на 18 %. Пропуск вантажних поїздів до 2013 року зростав, а потім знизився (рис. 3).

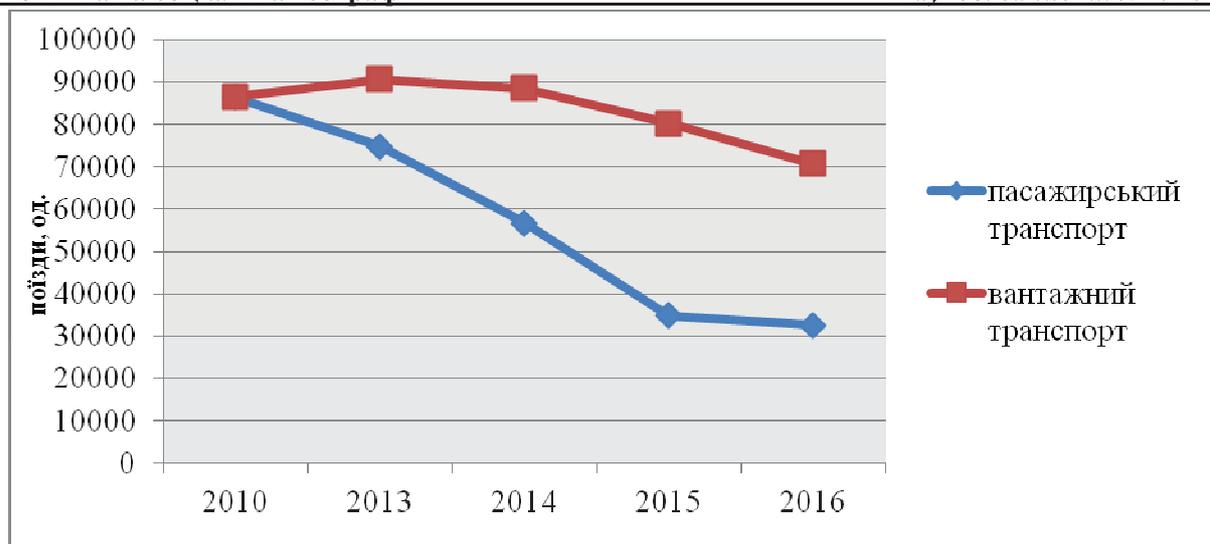


Рис. 3 Пропуск залізничного транспорту через державний кордон (складено автором за [6])

Ситуація стосовно пропуску поїздів через кордон в першу чергу пов'язана з військовим конфліктом на сході України та напруженням відносин з Росією. Також одними з факторів (особливо відносно пасажирських поїздів) є досить висока собівартість квитків в порівнянні з автомобільним транспортом та навіть авіаційним (за рахунок присутності лоукостів на території України).

Висновки. Залізничний транспорт відіграє важливу роль у функціонуванні та розвитку господарства країни і її регіонів, забезпечує внутрішні зв'язки в системі матеріального виробництва, а також зовнішньоекономічні зв'язки із зарубіжними країнами.

Встановлено, що на 2016 рік довжина залізничних колій в Україні становить 21 тис. км., з них практично 50 % електрифіковано. Середня щільність залізничних колій становить 36 км на 1000 км² в 2016 році. Найбільша щільність залізниць на сході України – в Донецькій області (59 км на 1000 км²), але через військові дії на сході України значна частина цих шляхів сполучення зараз не підконтрольна Україні. Також високі показники щільності в Львівській та Чернівецькій областях (більше 50). Показники вище середнього (від 40 до 49) притаманні Дніпропетровській, Харківській, Закарпатській, Вінницькій, Луганській та Тернопільській областям. Тобто можна стверджувати, що густота залізниць більша в східному та західному регіонах України, а в центрі вона поступово зменшується. Менше 30 км на 1000 км² щільність залізниць в Миколаївській, Рівненській, Київській, Черкаській та Чернігівській областях. Найнижчий показник (16) характерний для Херсонської області.

Проаналізовано регіональні особливості пропуску через кордон. Найбільші обсяги

пропуску вантажного транспорту відбуваються на російській ділянці кордону, навіть незважаючи на їх зниження практично в 2 рази в порівнянні з 2010 роком (більше 18 тис. поїздів в 2016 році). Менші показники, але більш стабільні протягом досліджуваного періоду, характерні для польської та словацької ділянок кордону (більше 10 тис. поїздів щорічно). Менше 10 тис. вантажних поїздів пропустили через білоруський кордон в 2016 році, близько 8 тис. – через молдавський. По 5 тис. вантажних поїздів приходить на румунську та угорську ділянки і менше однієї тисячі на морську (паромна переправа Чорноморськ-Варна). Таке співвідношення відображає торгівельно-економічні відносини з сусідніми країнами.

Щодо пропуску пасажирських поїздів, то в 2016 році найбільша кількість поїздів була максимальна на білоруській ділянці кордону (більше 8000 поїздів). Але за період з 2010 року вона суттєво знизилась (особливо після 2014 року) практично в 2 рази, це пов'язано з високою вартістю залізничних квитків, населення більше обирає автомобільний (автобусний) транспорт. Далі йдуть з показниками 7200-7300 поїздів молдавський та російський кордони. Якщо на молдавській ситуація досить стабільна (з незначним зменшенням), то на російській в зв'язку з військово-політичною ситуацією кількість пасажирських поїздів в порівнянні з 2010 року знизилась в 6,7 разів. Близько 5000 поїздів пропустили в 2016 році через угорську ділянку кордону, показники протягом досліджуваного періоду досить рівномірні. Через польську, словацьку та румунську ділянки кордону пропустили по 1500 поїздів в 2016 році. Для польського кордону характерне значне зменшення кількості поїздів (більше ніж в 3 рази). Таку ситуацію

можна пояснити значною кількістю рейсів авіакомпаній лоукостів, вартість квитків на які менше ніж на залізниці. На румунському кордоні навпаки з 2010 року спостерігається

збільшення пропущених поїздів.

Загалом варто сказати, що українська залізниця потребує постійного реформування для покращення показників своєї діяльності.

Література:

1. Бойко З. В. Територіальна структура та регіональні особливості залізничного транспорту України / З. Бойко // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету імені Володимира Гнатюка. Серія: Географія. - 2017. - № 1. - С. 49-55.
2. Бутко М.П. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України [Електронний ресурс] / Спосіб доступу: URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/>
3. Буценко І.М. Розвиток транспортної системи України в умовах євроінтеграції / І.М. Буценко, І.М. П'янкova // Сучасна економічна теорія та пошук ефективних механізмів господарювання : зб матер. Міжнар. наук.-практ. конф. (Сімферополь, 16–17 березня 2012 р.) / відп. ред. Л.А. Кравченко. – Саки : Фенікс, 2012. – 426 с.
4. Всє о поездах Интерсити [Електронний ресурс] / Спосіб доступу: URL: <http://intercity.kiev.ua/>
5. Зінь Е.А. Регіональна економіка / Е.А. Зінь – Л.: Львівсвіт, 2007. – 245 с.
6. Офіційний сайт Державного комітету статистики [Електронний ресурс] / Спосіб доступу: URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Офіційний сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс] / Спосіб доступу: URL: <http://uz.gov.ua/>
8. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка. Підручник /За ред. В.В. Ковалевського, О.Л. Михайлюк, В.Ф. Семенова. – К.: Либідь, 2005. — 306 с.
9. Розміщення продуктивних сил України: Навч.-метод. посібник /С. І. Дорогунцов, Ю. І. Пітюренко, Я. Б. Олійник та ін. – К.: КНЕУ, 2000. — 364 с.
10. Розміщення продуктивних сил України: Підручник /За ред. Є. П. Качан, М. О. Петрига, М. О. Ковтонюк та ін.; За ред. Є.П. Качана. – К.: Вища шк., 2008. – 375с.
11. Семенов В.Ф. Регіональна економіка / В.Ф. Семенов – К.: Знання, 2008. – С. 344 – 354.
12. Троицкая Н. А. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования / Н.А. Троицкая – М.: Издательский центр «Академия», 2003. – 240 с.
13. Шаблій О.І. Соціально-економічна географія України / О.І. Шаблій. – Львів: Світ, 2000. – 680 с.
14. Яновський П.О. Пасажирські перевезення / П.О. Яновський – К: НАУ, 2008.– 469 с.

References:

1. Bojko Z. V. Terytorialna struktura ta regionalni osoblyvosti zaliznychnogo transportu Ukrainy / Z. Bojko // Naukovi zapysky Ternopil'skogo nacional'nogo pedagogichnogo universytetu imeni Volodymyra Ghatyuka. Serija: Gheografija. - 2017. - # 1. - S. 49-55
2. Butko M.P. Transportna infrastruktura jak skladova turystychnogo potencialu Ukrainy [Elektronnyj resurs] / Sposib dostupu: URL: <http://www.economy.nayka.com.ua>.
3. Bucenko I.M. Rozvytok transportnoji systemy Ukrainy v umovakh jevointegraciji / I.M. Bucenko, I.M. P'jankova // Suchasna ekonomichna teorija ta poshuk efektyvnykh mekhanizmiv ghosparjuvannja : zb mater. Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (Simferopolj, 16–17 bereznja 2012 r.) / vidp. red. L.A. Kravchenko. – Saky : Feniks, 2012. – 426 s.
4. Vse o poezdakh Intersiti [Yelettronnyj resurs] / Sposib dostupu: URL: <http://intercity.kiev.ua/>
5. Zinj E.A. Reghionaljna ekonomika / E.A. Zinj – L.: Ljvivsvit, 2007. – 245 s.
6. Oficijnyj saj Derzhavnogo komitetu statystyky [Elektronnyj resurs] / Sposib dostupu: URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Oficijnyj saj Ukrzaliznyci [Elektronnyj resurs] / Sposib dostupu: URL: <http://uz.gov.ua/>
8. Rozmishhennja produktyvnykh syl i reghionaljna ekonomika. Pidruchnyk /Za red. V.V. Kovalevskogo, O.L. Mykhajljuk, V.F. Semenova. – K.: Lybidj, 2005. — 306 s.
9. Rozmishhennja produktyvnykh syl Ukrainy: Navch.-metod. posibnyk /S. I. Doroghuncov, Ju. I. Pitjurenko, Ja. B. Olijnyk ta in. – K.: KNEU, 2000. — 364 s.
10. Rozmishhennja produktyvnykh syl Ukrainy: Pidruchnyk /Za red. Je. P. Kachan, M. O. Petrygha, M. O. Kovtonjuk ta in.; Za red. Je.P. Kachana. – K.: Vyshha shk., 2008. – 375s.
11. Semenov V.F. Reghionaljna ekonomika / V.F. Semenov – K.: Znannja, 2008. – S. 344 – 354.
12. Troitskaya N. A. Yedinaya transportnaya sistema: Uchebnik dlya studentov uchrezhdeniy sred. prof. obrazovaniya / N.A. Troitskaya – M.: Izdatelskiy tsentr «Akademiya», 2003. – 240 s.
13. Shabl'ij O.I. Socialjno-ekonomichna gheografija Ukrainy / O.I. Shabl'ij. – Ljviv: Svit, 2000. – 680 s.
14. Janovskij P.O. Pasazhyrski perevezennja / P.O. Janovskij – K: NAU, 2008.– 469 s.

Аннотация:

Бойко З.В. ХАРАКТЕРИСТИКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ В 2010-2016 ГОДАХ.

В статье проведен географический анализ железнодорожного транспорта Украины в 2010-2016 годах. Просчитано, что длина железнодорожных путей в Украине составляет 21 тыс. км. Из них практически 50% электрифицировано. Средняя плотность железнодорожных путей составляет 36 км на 1000 км². Особого развития железнодорожный транспорт получил во время подготовки к Евро-2012. Введено высокоскоростное движение пассажирских по направлениям транснациональных коридоров, проведена закупка пассажирского подвижного состава для обеспечения межрегиональных пассажирских перевозок и создана система бронирования и реализации железнодорожных билетов через Интернет. Проанализированы региональные особенности пропуска через границу. Наибольшие объемы пропуска грузового транспорта происходят на российском участке границы, даже несмотря на их снижение практически в 2 раза по сравнению с 2010 годом (более 18 тыс. поездов в 2016 году). Меньшие показатели, но более стабильны в течение исследуемого периода,

характерные для польской и словацкой участков границе (более 10 тыс. поездов ежегодно). Менее 10 тыс. грузовых поездов было пропущено через белорусскую границу в 2016 году, около 8 тыс. - через молдавский. По 5 тыс. грузовых поездов приходится на румынский и венгерский границы и менее одной тысячи на морскую (паромная переправа Черноморск-Варна). Такое соотношение отражает торгово-экономические отношения с соседними странами. Доведено, что грузовые перевозки железнодорожным транспорт являются важным способом транспортировки, после трубопроводного транспорта занимают второе место по объемам отправок. На их динамику и структуру также значительно повлияла военно-политическая ситуация в Украине.

Ключевые слова: транспорт, транспортная инфраструктура, железнодорожный транспорт, транспортные узлы, пассажирский транспорт, грузовой транспорт, подвижной состав.

Abstract:

Zoe V. Boiko. CHARACTERISTICS OF ACTIVITY OF RAILWAY TRANSPORT OF UKRAINE IN 2010-2016.

The article presents a geographical analysis of the railway transport of Ukraine in 2010-2016. It is calculated that the length of railway tracks in Ukraine is 21 thousand km. Of these, almost 50% are electrified. The average density of railway tracks is 36 km per 1000 km². Special development of railway transport was received during the preparation for Euro 2012. High-speed passenger traffic has been introduced in the directions of transnational corridors, passenger rolling stock has been purchased to provide inter-regional passenger traffic, and a system has been created for booking and selling train tickets via the Internet. The regional features of border crossing are analyzed. The largest volumes of cargo transport passes occur on the Russian part of the border, even despite their decline by almost 2 times compared with 2010 (more than 18 thousand trains in 2016). Smaller indicators, but more stable during the study period, characteristic of the Polish and Slovak sections of the border (more than 10 thousand trains per year). Less than 10 thousand freight trains were passed through the Belarusian border in 2016, about 8 thousand through the Moldovan. 5 thousand freight trains each go to the Romanian and Hungarian borders and less than one thousand to the sea (ferry Black Sea-Varna ferry).

This ratio reflects trade and economic relations with neighboring countries. It is reported that freight transportation by rail is an important means of transportation; after pipeline transport, they occupy the second place in terms of shipments. Their dynamics and structure were also significantly influenced by the military-political situation in Ukraine.

Keywords: transport, transport infrastructure, railway transport, transportation hubs, passenger transport, cargo transport, rolling stock.

Надійшла 05.11.2018 р.

УДК 911.3:30

Наталія МАСЛОВА, Валентина МИРЗА-СІДЕНКО, Юлія КОСТЮЧИК

ТЕРИТОРІАЛЬНІ АСПЕКТИ ДИФЕРЕНЦІАЦІЇ РІВНЯ ЖИТТЯ НАСЕЛЕННЯ В КІРОВОГРАДСЬКІЙ ОБЛАСТІ

У статті висвітлено територіальні аспекти диференціації рівня життя населення в Кіровоградській області. Відібрано систему показників для аналізу рівня життя та об'єднано їх в три критеріальні групи: показники матеріального добробуту населення, інфраструктурного освоєння та соціально-екологічного благополуччя території. Проаналізовано територіальні відмінності в рівнях матеріального добробуту населення за районами та найбільшими містами області. Висвітлено територіальні диспропорції в рівнях інфраструктурного освоєння та проаналізовано просторові відмінності в основних показниках розвитку інфраструктури в регіоні. Виділено групи територій за рівнем соціально-екологічного благополуччя та розкрито територіальні відмінності в рівнях забруднення довкілля, захворюваності на групу соціально-небезпечних хвороб та злочинності, рівнях злочинності, безробіття, смертності, розлучуваності. Визначено та проаналізовано інтегровані показники рівня життя населення районів та найбільших міст області. Виділено в її межах території з порівняно високим, середнім та низьким рівнем життя населення.

Ключові слова: рівень життя населення, матеріальний добробут, інфраструктурне освоєння, соціально-екологічне благополуччя, захворюваність населення тощо.

Постановка науково-практичної проблеми. У вітчизняній суспільній географії для характеристики рівня соціально-економічного розвитку території застосовують поняття «умови життя», «рівень життя», «якість життя». Умови життя населення визначають певний рівень життя, який найчастіше характеризують в суто економічному аспекті.

Окремо розглядають соціальні аспекти життя. При оцінці якості життя населення, крім соціально-економічних, враховуються демографічні, екологічні, політичні, географічні, культурні та інші показники. О. Г. Топчів пропонує розмежовувати поняття «якість життя» та «рівень життя» за методологічною схемою: якість життя – інтегральний показник