

УДК 911.3

І. Савчук, канд. геогр. наук, ст. наук. співроб.  
Інститут географії НАН України, Київ

## ВПЛИВ ГЕОПОЛІТИКИ НА МІЖНАРОДНЕ ПАСАЖИРСЬКЕ ЗАЛІЗНИЧНЕ СПОЛУЧЕННЯ УКРАЇНИ

*Геополітика безпосередньо впливає на стан і рівень розвитку міжнародного залізничного сполучення України. Свідченням цьому є політичні та військові події останніх років, які зумовили докорінні зміни в напрямках і структурі перевезень пасажирів у міжнародному залізничному сполученні держави. Тому "Укрзалізниця" має спрямовувати свої зусилля на використання вигідного транспортно-географічного положення держави в Європі для забезпечення приросту експорту послуг у сфері залізничного пасажирського перевезення.*

*Ключові слова: геополітика, залізничне сполучення, пасажирський транспорт.*

**Постановка проблеми.** Геополітика визначає розвиток держав і має свій вплив на їхню взаємодію. Зміни у двосторонніх відносинах завжди відбиваються на реалізації транспортного сполучення між ними. Сучасне міжнародне пасажирське залізничне сполучення України має різну інтенсивність залежно від стану двосторонніх відносин із країнами-сусідами. Політичні потрясіння та анексія Кримського півострова у 2014 р. й наявність неконтрольованої частини території Донецької та Луганської областей суттєво вплинули на його розвиток. Значною мірою вони відбулися під впливом геополітичних рішень можновладців.

Уся гама відповідних відносин знаходиться між розбудовою інтеграційних відносин та відкритим військовим конфліктом. У першому випадку має місце нарощування транскордонних потоків, у другому – вони повністю припиняються. Відновлення їх після завершення збройного конфлікту зазвичай відбувається на значно нижчому рівні, аніж до його початку, та має суттєві зміни в інтенсивності відповідних потоків через кордон.

Людські потоки у великих країнах завжди дуже складні й різноманітні. Для їхнього здійснення використовую-

ють різні види пасажирського транспорту. Кожен із них має свої переваги й недоліки, які багато в чому залежать від ступеня комфорту, розвиненості мережі повідомлення, наявності різноманітних додаткових послуг тощо. При цьому відбувається взаємовплив у розвитку мережі розселення і транспортної мережі.

Серед усіх видів пасажирського транспорту залізничне сполучення є найбільш інерційним. Багато в чому це викликано необхідністю підтримання в належному стані спеціальної дорожньої інфраструктури, що вимагає значних коштів. Поряд з тим, це єдиний вид транспорту, який може перевозити досить великі контингенти людей і вантажів на різну відстань за різних погодних умов, чого не скажеш про інші види пасажирських перевезень. Це відразу ж надає йому стратегічного значення в розвитку транспортної мережі країни. Тому у Східній Європі основні складові залізничної мережі переважно введено в експлуатацію в першій половині ХХ ст., виходячи насамперед із військово-стратегічних міркувань.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Питаннями впливу геополітики на міжнародне пасажирське залізничне сполучення України, крім наших публікацій

[4; 9], вітчизняні науковці не займалися. Тому відповідні напрацювання розвивають і поглиблюють наші попередні напрацювання.

**Мета статті** – розкриття особливостей впливу геополітики на сучасне міжнародне залізничне сполучення України.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Різкі зміни в зовнішній політиці й політичному житті українського суспільства наприкінці 2013 р. й особливо у 2014 р. прямо позначилися на міжнародному пасажирському залізничному сполученні України. Зокрема, кардинальні, у т.ч. військово-політичні, зміни в її регіонах, які безпосередньо межують з Росією, прямо відбилися на обсягах перевезень пасажирів "Укрзалізниці" (на 33,2% перевезено менше пасажирів у 2014 р. порівняно з показником 2013 р. [6]). Бойові дії на сході України призвели до серйозних негативних наслідків у функціонуванні залізничного сполучення на Донбасі та прилеглих до нього частинах території держави.

Усе це спричинило кардинальні зміни не тільки в місцевому, а й міжнародному далекому пасажирському залізничному сполученні України, особливо у східному напрямку. Окремі раніш інтенсивні напрямки перевезень зовсім припинили своє існування через політичні причини. Наприклад, з 27.12.2014 р. поїзди, які раніше йшли у кримському напрямку, доїжджають виключно до станції "Новоолексіївка" (Херсонська область) [2]. Частина анонсованих раніше міждержавних проектів у сфері залізничних сполучень так само перестали бути актуальними внаслідок відповідних подій.

Першими були змінені маршрути проходження поїздів у далекому сполученні, які в період СРСР проходили по території сусідніх радянських республік. Це було викликано необхідністю сплати за використання іноземної залізничної мережі. Подібні заходи провели також Росія і Білорусь щодо мінімізації кількості своїх пасажирських поїздів далекого сполучення, які раніше транзитом проходили через територію України. Так, до 1995 р. поїзд Київ–Варшава заходив у Польщу через станцію Брест (Білорусь), а після – через станцію Ягодин на території України [7, с. 214]. Тим самим був реалізований експортний потенціал окремих рокадних ліній на прикордонній території. Водночас, ділянки залізниці, які кілька разів перетинають державний кордон країн СНД, фактично виведено з міжнародного залізничного сполучення через відсутність відповідних угод про використання їх між сусідніми країнами<sup>1</sup>. Через це були скасовані або ж зведені до мінімуму рейси ряду приміських транскордонних поїздів (наприклад, між Харковом і Белгородом). Остаточо їхнє курсування було припинено за ініціативи "РЖД" у 2014 р.

Як наслідок, окремі провінційні населені пункти "випали" із залізничного пасажирського сполучення і відбувся суттєвий перерозподіл обсягів перевезень пасажирів у міжнародному сполученні між регіонами України.

<sup>1</sup> Наприклад, лише у 2013 р. відновлено пасажирське залізничне сполучення Київ–Чернівці по ділянці Ларга–Сокиряни (69 км) на території Молдови, перерваного в 1995 р. після її передачі Молдавським залізницям. Це дозволило на дві години скоротити час у дорозі поїзда № 117/118 Чернівці–Київ, завдяки відновленню маршруту його проходження радянського періоду – Чернівці–Ларга–Кам'янець–Подільський–Хмельницький–Київ. При цьому молдовську ділянку шляху він проходить без зупинок [1].

При цьому зросла роль Київського залізничного вузла. У загальному обсязі перевезень пасажирів залізницями України його частка подвоїлась за 2000-ні рр. (розраховано за [5, с. 115]). На прибуття в Київський вузол нині орієнтована більшість поїздів далекого сполучення, як у межах країни, так і в її міжнародному сполученні.

Завдяки міжнародному залізничному сполученню до 2014 р. зберігав своє значення провідного за обсягом пасажирських перевезень у незалежній Україні напрямок з Москви на Харків–Севастополь. Припинення курсування поїздів у кримському напрямі призвело до різкого скорочення кількості перевезень пасажирів. Також від 2014 р. припинено раніш інтенсивний рух транзитних пасажирських поїздів міжнародного спрямування між Росією і країнами Європи. Відтоді у залізничному сполученні між Україною і Росією залишився лише один поїзд формування "РЖД" – Москва–Кишинів.

Вигідне транспортно-географічне положення України дозволяє нарощувати міжнародні залізничні перевезення. Так, за 2000–2012 рр. вартість експорту залізничних пасажирських послуг збільшилася в 4,8 раза (розраховано за [5, с. 45]). Це дозволяє стверджувати, що міжнародне залізничне сполучення є важливим джерелом доходів "Укрзалізниці".

Сучасні українські міжнародні пасажирські залізничні потяги курсують зі швидкістю куди меншою, ніж у Європі (табл. 1). За цим показником вони знаходяться на рівні, досягнутому в європейських країнах ще в 60-ті рр. ХХ ст. Лідер з маршрутною швидкістю серед українських міжнародних пасажирських поїздів – фірмовий поїзд "Столичний експрес" (Київ–Москва) курсував до 2014 р. зі швидкістю (див. табл. 1) на рівні транс'європейських експресів у Німеччині в 1967 р. – 96,7 км/год. [8, с. 16].

Першим у міжнародному швидкісному пасажирському сполученні України був фірмовий поїзд "Столичний експрес" (Київ–Москва) у 2005–2013 рр., який за 9,3 год (див. табл. 1) прибував до столиці Росії, притому, що час поїздки на звичайному швидкому поїзді цим маршрутом становить 12,3 год. Така економія часу була досягнута переважно через ліквідацію зупинок на проміжних станціях у дорозі. Лише на окремих ділянках маршруту цей поїзд розвивав швидкість до 150 км/год. Це викликано сучасним станом залізничної інфраструктури на його маршруті, що створювалася для традиційного змішаного вантажного і пасажирського сполучення.

Міжнародні пасажирські перевезення України суттєво змінилися після 2014 р., коли "РЖД" прийняла рішення про майже повне припинення курсування відповідних своїх поїздів по території України. У рамках реалізації стратегії з обходу України було скасовано більшість відповідних поїздів, частину з них перенесено на курсування по території Білорусі й Польщі, а також у 2017 р. введено новозбудовану рокадну лінію вздовж східного кордону України паралельно існуючій залізничній лінії Міллерово–Мілове–Гуково. Тепер поїзди кавказького напрямку від 2018 р. йдуть виключно по території Росії.

Від 2014 р. міжнародні пасажирські залізничні перевезення до Росії виконуються виключно поїздами формування "Укрзалізниці". Отже, транзитний потенціал держави майже не використовується. Найбільше від 2014 р. поїздів до Росії курсує по лінії Київ–Хутір Михайлівський–Москва. Цілковито припинено малий прикордонний рух приміськими електропоїздами по лінії Харків–Белгород. Водночас зростає кількість таких поїздів у сполученні між станціями Чоп (Україна) і Захонь (Угорщина).

Таблиця 1. Порівняння руху окремих міжнародних пасажирських залізничних поїздів України і Франції (2012)

Кореспонденція	Відстань	Маршрутна швидкість	Час у дорозі
	км	км/год.	годин
Київ–Мінськ	620	61,9	10,0
Париж–Цюріх	614	149,7	4,1
Київ–Москва	865	93,0 <sup>2</sup>	9,3 <sup>2</sup>
Париж–Мілан	821	115,6	7,1

Складено і розраховано за офіційними розкладами.

В Україні неодноразово піднімався тариф на проїзд у поїздах далекого сполучення. Однак він усе ще в три рази нижчий за рівень беззбитковості, завдяки чому залізничний транспорт залишається найдешевшим видом пасажирського сполучення [3]. Це викликано існуванням численних пілг на проїзд. Отже, "Укрзалізниця" не може накопичити власні кошти, необхідні для модернізації рухомого складу

#### Висновки і перспективи подальших досліджень.

Розвиток пасажирських залізничних перевезень України за роки незалежності зазнав істотних змін під впливом геополітики. Політичні та військові події 2014 г. ще раз показали превалювання політичних чинників у формуванні міжнародного пасажирського залізничного сполучення України у східному напрямку. Як наслідок, фактично припинився рух поїздів формування "РЖД" по території України. Докорінно змінилися напрями та інтенсивність руху міжнародних пасажирських поїздів у державі. Раніш інтенсивні кримський і харківський напрямки перестали існувати.

За таких складних умов "Укрзалізниця" може нарощувати міжнародне пасажирське сполучення за рахунок живання таких заходів:

1. Виділення ліній виключного руху поїздів у міжнародному пасажирському чи вантажному сполученні;

2. Магістралізації існуючої залізничної мережі з метою збільшення пропускної спроможності ліній і зменшення часу перебування в дорозі пасажирів і вантажів;

3. Запуск транзитних поїздів по коліях європейського стандарту у вантажному сполученні в Західній Україні між Польщею і Румунією, Словаччиною і Румунією.

Доцільно ширше впроваджувати кур'єрське сполучення між українськими і зарубіжними містами. Це до-

зволяє економити час у дорозі, а здійснення паспортного і митного контролю пасажирів на кінцевих станціях сприяє підвищенню рівня їх обслуговування.

Реалізація цих заходів дозволить наростити обсяг міжнародних пасажирських перевезень "Укрзалізниця" без залучення додаткових капіталовкладень.

#### Список використаних джерел:

1. Буркович М. Знову через Молдову [Електронний ресурс] / М. Буркович // Магістраль. – 2013. – 06.04. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/articles/znovu-cherез-moldovu.html>.
2. Для безпеки пасажирів Укрзалізниця обмежує маршрут курсування поїздів кримського напрямку до станцій Новоолексівка та Херсон [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/page-10/395134](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/page-10/395134).
3. Зростання вартості проїзду залізничним транспортом дозволить частково зменшити збитковість пасажирських перевезень та спрямувати частину коштів на капітальний ремонт вагонів [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.magistral-uz.com.ua/news/zrostantnja-vartosti-proizdu-zaliznichnim-transportom-dozvolit-chastkovo-zmenshiti-zbitkovist-pasazhirskih-perevezhen-ta-sprjamuvati-chastinu-koshtiv-na-kapitalnij-remont-vagoniv.html>.
4. Российско-Украинское пограничье: двадцать лет разделенного единства : монография ; под. ред. В. А. Колосова и О. И. Вендиной. – М. : Новый хронограф, 2011. – 352 с.
5. Транспорт і зв'язок України – 2012. – К. : ТОВ "Август Трейд", 2013. – 269 с.
6. Укрзалізниця приводить кількість пасажирських поїздів у відповідність до пасажиропотоку [Електронний ресурс] – Режим доступу: [http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/page-3/395886](http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/page-3/395886).
7. Укрзалізниця. Поступ часу. 1991–1996. Матеріали до історії залізничного транспорту України. – К.: Транспорт України, 1996. – 336 с.
8. Эффективное использование вагонов пассажирского парка. Труды ЦНИИ МПС ; под ред. В. А. Федорова. – М. : Транспорт, 1973. – Вып. 498. – 96 с.
9. Savchuk I. G. Ukraine's window to the West: The role of international railway connection in Transcarpathia (Zakarpattia) / I. G. Savchuk // Hungarian Geographical Bulletin. – 2014. – № 2. – P. 159–175.

Надійшла до редколегії 14.03.18

И. Савчук, канд. геогр. наук, ст. науч. сотр.  
Институт географии НАН Украины, Киев, Украина

## ВЛИЯНИЕ ГЕОПОЛИТИКИ НА МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ УКРАИНЫ

*Геополитика непосредственно влияет на состояние и уровень развития международного железнодорожного сообщения Украины. Свидетельством этого являются политические и военные события последних лет, которые обусловили коренные изменения в направлениях и структуре перевозок пассажиров в международном железнодорожном сообщении государства. Таким образом "Укрзалізниця" должна направлять свои усилия на использование выгодного транспортно-географического положения государства в Европе для обеспечения прироста экспорта услуг по железнодорожным пассажирским перевозкам.*

*Ключевые слова: геополитика, железнодорожное сообщение, пассажирский транспорт.*

I. Savchuk, PhD in Geography, Senior Research Associate  
Institute of Geography of the NAS of Ukraine, Kyiv, Ukraine

## THE INFLUENCE OF GEOPOLITICS ON THE INTERNATIONAL RAIL SERVICE OF UKRAINE

*Geopolitics directly affects the state and level of development of the international railway communication of Ukraine. The evidence of this is the political and military events of recent years, which have led to fundamental changes in the direction and structure of passenger transportation in the international railway communication of the state. Thus, Ukrzaliznytsya is to direct its efforts to use the advantageous transport and geographical position of the state in Europe to ensure the growth of exports of services on railway passenger transportation.*

*Keywords: geopolitics, railway communication, passenger transport.*

<sup>2</sup> Швидкісний фірмовий поїзд "Столичний експрес".