

Наукові повідомлення

DOI: <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-03>

УДК [911.3:338.47:656.2.025.2](477)

Олег Шаблій

д. геогр. н., професор кафедри економічної і соціальної географії
Львівський національний університет імені Івана Франка,
вул. П. Дорошенка, 41, м. Львів, 79000, Україна
e-mail: oleh.shablii@lnu.edu.ua, <https://orcid.org/0000-0002-1519-160X>

Юрій Борсук

аспірант кафедри економічної і соціальної географії,
Львівський національний університет імені Івана Франка,
вул. П. Дорошенка, 41, м. Львів, 79000, Україна
e-mail: borsukurij2@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-1348-7191>

ГЕОЛОГІСТИЧНІ АСПЕКТИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

У статті проаналізовано пасажирське господарство української залізниці в контексті далекого та приміського сполучень. Основою дослідження у далекому сполученні виступає частка певних категорій (нічних швидких, регіональних, нічних експресів, швидкісних експресів Інтерсіті+ та Інтерсіті).

Особливу увагу зосереджено на відстані нічних швидких поїздів понад 1000 км у межах України. Регіональні маршрути виділені за протяжністю і трасуванням у різних економічних районах. Це сприяє виділенню міст у близьких регіонах, між якими немає прямого сполучення. Для характеристики швидкісних поїздів категорії Інтерсіті+ використано показники швидкості, що дозволяє визначити найкращі маршрути за швидкістю. Також виявлено причини повільного руху окремих швидкісних експресів. У матеріалі наведено різницю категорій Інтерсіті+ та Інтерсіті. Коротко згадується лише один із класу нічних пасажирських поїздів, що вважається найбільш мальовничим із туристичної точки зору.

Детально описано приміське сполучення після відновлення пасажирського руху на початку літа 2020 року. Найголовнішим показником цього аналізу є кількість пар приміських поїздів, що були призначені до перевезень. У табличному форматі подано станції у кожній області, із яких здійснюється рух до кінцевих точок. Під час написання статті було досліджено найбільші пасажиромісткі точки за кількістю рейсів приміського транспорту й виділено їх адміністративно-територіальне підпорядкування до певних одиниць. Крім того, наведено області з доволі малим рухом приміських поїздів і причини цього соціально-економічного явища. Визначено проблему видовжених маршрутів, що обслуговують малозаселені райони, особливо в областях на півдні України. На прикладі найбільшого за протяжністю приміського сполучення запропоновано суспільно-географічний підхід до зменшення кількості зупинок.

Ключові слова: геологістика, маршрут, далеке сполучення, приміське сполучення, пасажирський транспорт, залізничний транспорт, перевезення, рухомий склад.

Як цитувати: Шаблій, О., Борсук, Ю. (2021). Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні. *Часопис соціально-економічної географії*, 31, 37-46. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-03>

In cites: Shablii, O., Borsuk, Yu. Geologic aspects of railway passenger transportation in Ukraine. *Human Geography Journal*, 31, 37-46. <https://doi.org/10.26565/2076-1333-2021-31-03>

Постановка проблеми. У процесі реформування АТ “Українська залізниця” було створено філію “Пасажирська компанія”, завданням якої є виконання внутрішньодержавних і міжнародних пасажирських перевезень. У межах України пасажирські поїзди курсують у всіх областях, крім тимчасово окупованих територій Автономної Республіки Крим, Донецької і Луганської областей.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Для написання статті було використано напрацювання доктора економічних наук, професора Юрія Бараша. У його монографії “Управління залізничним транспортом країни” подається проблема конкурентоспроможності залізничного транспорту України за

рахунок проведення структурної реформи та зниження збитковості пасажирських перевезень [1]. Крім того, окремі знання отримано з досліджень аспіранта кафедри економічної і соціальної географії Юрія Борсука спільно з доцентом Степаном Кузином. Особливо цікаві матеріали наведені в публікації “Соціально-економічні передумови функціонування приміського залізничного транспорту (на прикладі Львівської області)”, де вперше проаналізовано населеність приміського маршруту при віддаленні від міста, а з отриманих даних визначено економічно обґрунтовану тарифну мережу. Зі статті “Формування приміських залізничних перевезень у Західному регіоні України” варто взяти до уваги необхідність

прискорення надто видовжених маршрутів за рахунок меншої кількості зупинок. Саме такий підхід дає можливість визначити потрібні точки для зупинки з урахуванням людності поселення, розташованого збоку залізниці. Транспортну геологістику Західного регіону досліджує кандидат географічних наук Сеньків Мар'яна. Доцент Іван Рудакевич у своїй дисертації розглядає суспільно-географічні проблеми розвитку транспортної інфраструктури великого міста (на матеріалах обласних центрів Західного регіону України).

Виділення загальної проблеми. Пасажирські перевезення у межах України формуються залежно від наявних технічних ресурсів. У процесі експлуатації враховуються такі геологістичні чинники, як місця локалізації депо або ж наявність більш економічних електрифікованих ліній. Це призводить до того, що часом кінцеві точки не відповідають пасажиропотоку, а маршрути прокладені в малозаселених районах. У такому разі пасажирські поїзди переходять до списку збиткових, що збільшує імовірність їх оптимізації (відміни або зменшення періодичності). Для пасажирів це створює незручності, які проявляються у вигляді соціального невдоволення і наступному небажанні користуватись залізничним транспортом.

Формулювання мети статті. Завданням статті є аналіз залізничного пасажирського господарства України з точки зору наявних поїздів далекого та приміського сполучення. Особливо важливим буде виділення областей із дуже малою кількістю пасажирських поїздів та географічний розподіл найбільш видовжених приміських маршрутів.

Виклад основного матеріалу дослідження. Пасажирське господарство поділяється на різні види сполучень: далеке, приміське, міжнародне. Найбільш відомі – пасажирські потяги далекого сполучення. До складу таких поїздів входять нічні експреси, нічні швидкі, нічні пасажирські, регіональні, швидкісні потяги категорії Інтерсіті+ та Інтерсіті (експреси). Станом на 1 травня 2021 року в Україні забезпечують перевезення 107 пар поїздів далекого сполучення.

Найбільша частка пасажирських поїздів, що задіяні в далекому сполученні, стосується класу нічних швидких (47%). Це пов'язано з високою протяжністю України зі сходу на захід. Так, маршрут поїзда № 45 Ужгород – Лисичанськ сягає 1656 км та виступає найдовшим на території України. Також відстань понад 1500 км має сполучення Маріуполь – Львів [12, с. 173-178].

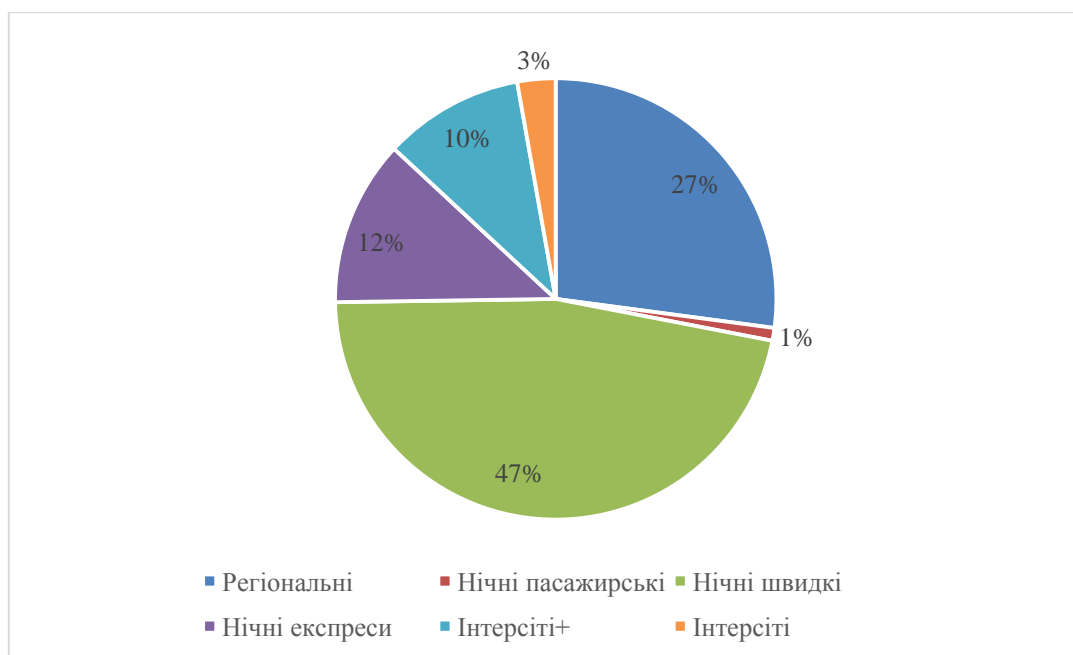


Рис. 1. Частка пасажирських потягів далекого сполучення
Fig. 1. The share of long-distance passenger trains

З табл. 1 видно, що 18 нічних швидких поїздів мають протяжність понад 1000 км. Найбільше таких маршрутів курсує через Хмельницьку (15), Львівську (14), Київську й Вінницьку (13) області. Луганська й Чернівецька області виступають найменш доступними в контексті видовжених сполучень. Причиною залишається наявність кінцевих точок без транзитного потенціалу: у Луганській області станція Лисичанськ розташована неподалік лінії розмежування зони АТО/ООС, а в Чернівецькій області станція

Чернівці втратила пересадкові функції у напрямку Румунії та Молдови через коронавірусні обмеження.

Регіональні поїзди займають 27% від усіх пасажирських потягів. Майже в кожній області можна побачити близько третини маршрутів, що виконують рейси в межах одного або двох регіонів [4, с. 16].

Загалом регіональні сполучення сягають відстані до 500 км. Найбільшим за протяжністю у межах кількох економічних районів є маршрут регіонального поїзда №769 Київ – Кам'янець-Подільський (відс-

тань – 469 км), що проходить через Київську, Вінницьку, Хмельницьку області. Понад 300 км мають потяги, що відправляються зі столиці в напрямку Хмельницької (Кам'янець-Подільський, Шепетівка), Сумської (Зернове, Суми, Шостка, Ворожба), Полтавської (Кременчук), Рівненської (Рівне), Вінницької (Могилів-Подільський), Кіровоградської (Кропивницький) областей. Найменшу відстань проїжджають регіональні маршрути ім. Т. Шевченка – Черкаси (30 км). Вони зосереджені в межах Черкаської області. Варто сказати, що в Житомирській і Дніпропетровській областях також поширені внутрішньообла-

сні сполучення (Коростень – Житомир і Кривий Ріг – Дніпро відповідно). У Волинській, Донецькій, Запорізькій, Луганській, Миколаївській, Одеській, Тернопільській, Херсонській областях регіональні поїзди недоступні для населення. Шляхом виходу з ситуації може бути запуск міжобласних сполучень, особливо в південно-східній частині України. До прикладу, було б доцільно забезпечити курсування декількох поїздів на “степовому поясі” Лисичанськ – Костянтинівка, Костянтинівка – Запоріжжя, Кривий Ріг – Бердянськ, Маріуполь – Авдіївка, Херсон – Бердянськ, Херсон – Одеса, Одеса – Ізмаїл.

Таблиця 1

Характеристика нічних швидких поїздів за протяжністю маршруту понад 1000 км [12]
Characteristics of night speed trains along a route of more than 1000 km [12]

№	Назва сполучення	Відстань, км	Адміністративно-територіальні одиниці, на території яких призначені зупинки
45	Ужгород – Лисичанськ	1656	Закарпатська, Львівська, Рівненська, Житомирська, Київська обл., м. Київ, Чернігівська, Сумська, Харківська, Луганська обл.
70	Маріуполь – Львів	1587	Донецька, Запорізька, Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська обл.
134	Миколаїв – Рахів	1475	Миколаївська, Херсонська, Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська, Вінницька, Житомирська, Хмельницька, Рівненська, Львівська, Івано-Франківська, Закарпатська обл.
142	Львів – Бахмут	1471	Львівська, Волинська, Рівненська, Житомирська, Київська обл., м. Київ, Полтавська, Харківська, Донецька обл.
86	Львів – Новоолексіївка	1416	Львівська, Тернопільська, Хмельницька, Вінницька, Київська, Черкаська, Кіровоградська, Дніпропетровська, Запорізька, Херсонська обл.
88	Ковель – Новоолексіївка	1342	Волинська, Рівненська, Хмельницька, Житомирська, Вінницька, Київська, Черкаська, Кіровоградська, Дніпропетровська, Запорізька, Херсонська обл.
120	Запоріжжя – Львів	1243	Запорізька, Дніпропетровська, Кіровоградська, Миколаївська, Одеська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська обл.
41	Дніпро – Трускавець	1200	Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська обл.
188	Миколаїв – Ковель	1179	Миколаївська, Херсонська, Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська, Вінницька, Житомирська, Хмельницька, Рівненська, Волинська обл.
149	Полтава – Ворохта	1152	Полтавська, Київська обл., м. Київ, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Івано-Франківська обл.
130	Кременчук – Ворохта	1136	Полтавська, Київська обл., м. Київ, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Івано-Франківська обл.
110	Львів – Херсон	1136	Львівська, Тернопільська, Хмельницька, Вінницька, Київська, Черкаська, Кіровоградська, Миколаївська, Херсонська обл.
84	Маріуполь – Київ	1032	Донецька, Запорізька, Дніпропетровська, Кіровоградська, Черкаська, Київська обл., м. Київ
108	Одеса – Ужгород	1032	Одеська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Закарпатська обл.
25	Одеса – Рахів	1024	Одеська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Івано-Франківська, Закарпатська обл.
13	Київ – Солотвино	1016	м. Київ, Київська, Житомирська, Хмельницька, Рівненська, Львівська, Закарпатська обл.
270	Одеса – Лисичанськ	1016	Одеська, Миколаївська, Кіровоградська, Полтавська, Харківська, Луганська обл.
136	Одеса – Чернівці	1011	Одеська, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська, Івано-Франківська, Чернівецька обл.

Аналіз регіональних поїздів у межах кількох економічних регіонів [12]
Analysis of regional trains within several economic regions [12]

№	Назва сполучення	Відстань, км	Економічні райони за маршрутом	Адміністративно-територіальні одиниці за маршрутом
769	Київ – Кам’янець-Подільський	479	Центральнополіський	м. Київ, Київська обл.
			Подільський	Вінницька, Хмельницька обл.
884	Фастів – Зернове	418	Центральнополіський	Київська обл., м. Київ, Чернігівська обл.
			Північно-Східний	Сумська обл.
792	Київ – Кременчук	403	Центральнополіський	м. Київ
			Центрально-український	Кіровоградська обл.
			Північно-Східний	Полтавська обл.
885	Київ – Рівне	391	Центральнополіський	м. Київ, Київська, Житомирська обл.
			Подільський	Вінницька, Хмельницька обл.
			Західнополіський	Рівненська обл.
757	Київ – Могилів-Подільський	382	Центральнополіський	м. Київ, Київська обл.
			Подільський	Вінницька обл.
780	Київ – Суми	351	Центральнополіський	м. Київ, Київська, Чернігівська обл.
			Північно-Східний	Сумська обл.
790	Київ – Кропивницький	363	Центральнополіський	м. Київ
			Центрально-український	Кіровоградська обл.
896	Київ-Волинський – Шостка	309	Центральнополіський	м. Київ, Київська, Чернігівська обл.
			Північно-Східний	Сумська обл.
869	Київ – Шепетівка	306	Центральнополіський	м. Київ, Київська, Житомирська обл.
			Подільський	Вінницька, Хмельницька обл.
784	Київ – Шостка	303	Центральнополіський	м. Київ, Чернігівська обл.
786			Північно-Східний	Сумська обл.
888	Київ-Волинський – Ворожба	302	Центральнополіський	м. Київ, Київська, Чернігівська обл.
			Північно-Східний	Сумська обл.
794	Харків – Дніпро	300	Північно-Східний	Харківська обл.
796			Придніпровський	Дніпропетровська обл.
828	Жмеринка – Київ	269	Подільський	Вінницька обл.
			Центральнополіський	Житомирська, Київська обл., м. Київ
787	Київ – Черкаси	246	Центральнополіський	м. Київ, Київська обл.
			Центрально-український	Черкаська обл.
887	Коростень – Вінниця	222	Центральнополіський	Житомирська обл.
			Подільський	Вінницька обл.
779	Київ – Вінниця	220	Центральнополіський	м. Київ, Київська обл.
			Подільський	Вінницька обл.
804	Рівне – Львів	207	Західнополіський	Рівненська обл.
806			Карпатський	Львівська обл.

Нічні експреси та швидкісні поїзди категорії Інтерсіті+ становлять досить однакові значення – 12 і 10 % від загального обсягу пасажирських потягів. Ці класи поїздів доволі близькі за швидкістю і комфортом. Відмінність полягає у тому, що нічні експреси складаються із локомотива, спальних і купейних вагонів, а швидкісні поїзди Інтерсіті+ обслуговуються сучасною електротехнікою (10 електропоїздів Hyundai Rotem, 2 – Skoda, 2 – Крюківський “Тарпан”, 2 – Крюківський із локомотивною тягою).

Нічні експреси здійснюють найменше зупинок на маршруті та мають швидкість понад 70 км/год. У більшості випадків такі потяги призначаються на відстані понад 1000 км.

Найбільша відстань руху серед нічних експресів – у поїзда №1/2 Івано-Франківськ – Костянтинівка (1449 км). Крім того, маршрути потягів Запоріжжя – Ужгород, Херсон – Ужгород, Харків – Ужгород, Харків – Рахів, Харків – Трускавець мають відстані більше 1 тис. км. Варто наголосити, що в деяких

потягів показники швидкості не відповідають вимогам нічних експресів. Так, у сполученнях Харків – Трускавець, Київ – Маріуполь, Київ – Запоріжжя, Харків – Рахів, Харків – Одеса, Херсон – Ужгород загальна швидкість коливається у діапазоні від 60 до 70 км/год, а в маршруту Київ – Попасна досягає 59 км/год. Очевидно, це пояснюється курсуванням через одноколіїні тепловозні ділянки, де швидкість

руху є невисокою. До прикладу, в потяга Київ – Попасна довжина одноколіїної тепловозної ділянки дорівнює 112 км (Куп'янськ – Попасна) [12, с. 70–72], що становить 14,4% від загальної відстані. Головним завданням у розвитку нічних експресів має бути прокладання їх маршрутів на двоколіїних електрифікованих лініях із можливістю прискореного руху.

Таблиця 3

Геологістичні показники нічних експресів [12]
Geologic indicators of night express trains [12]

№	Назва сполучення	Відстань, км	Швидкість, км/год	Кількість зупинок, од.	Фірмова назва
1/2	Івано-Франківськ – Костянтинівка	1449	71,3	12	Єдність
3/4	Запоріжжя – Ужгород	1440	70,5	11	-
5/6	Херсон – Ужгород	1424	63,8	13	-
7/8	Харків – Одеса	762	64,9	7	Пальміра
7/8	Київ – Чернівці	838	70,5	6	-
9/10	Київ – Маріуполь	973	69,2	6	Приазов'я
11/12	Одеса – Львів	745	71,2	5	Західний експрес
15/16	Харків – Рахів	1338	67,9	10	Владислав Зубенко
17/18	Харків – Ужгород	1345	70,1	11	Мрія
19/20	Київ – Попасна	780	58,9	10	-
21/22	Харків – Трускавець	1281	69,9	12	Вечірні зорі
29/30	Київ – Ужгород	853	70,0	8	-
37/38	Київ – Запоріжжя	657	69,2	4	-

Швидкість поїзда збільшується і за рахунок малої кількості зупинок. Серед діючих нічних експресів найбільшу кількість зупинок має потяг №5/6 Ужгород – Херсон (13 точок). Доволі багато зупинок (12) залишається у поїздів Івано-Франківськ – Костянтинівка й Харків – Трускавець. Також потрібно сказати, що сполучення Івано-Франківськ – Костянтинівка кодується під номером один/два й називається “Єдність”. У вагонному депо Харків-Сортувальний відбуваються формування фірмових маршрутів “Пальміра” (Одеса), “Владислав Зубенко” (Рахів), “Мрія” (Ужгород), “Вечірні зорі” (Трускавець). Особливо іменною є назва потяга Харків – Рахів на честь героя Небесної Сотні Владислава Зубенка. До слова, Владислав навчався у Харківській залізничній академії і працював контролером на Південній залізниці.

Було б доцільно назвати й інші сполучення, наприклад Київ – Попасна. Це також могла б бути іменна назва когось із учасників АТО, що загинув поблизу Попасної. У такому випадку необхідно згадати полеглих у боях за Луганський аеропорт і назвати потяг Київ – Попасна “Іван Пасевич” іменем старшого лейтенанта ЗСУ. Цікавим символічним виявом буде факт, що Іван Пасевич народився у селі Залізниця Любешівського району Волинської області, але при цьому ніколи не працював у транспортно-логістичній галузі.

У швидкісних експресів маршрутна схема розроблена з обов'язковим обслуговуванням у Дарниці (Київ). Таким чином усі сполучення зосереджуються у столиці.

Найбільшу відстань проїжджає експрес Київ – Покровськ (735 км). Однак середня швидкість –

86 км/год – не є максимальною серед інших швидкісних поїздів. Так, експрес Інтерсіті+ сполученням Київ – Костянтинівка рухається із середньою швидкістю 103 км/год. Майже всі маршрути Київ – Харків, а також Дарниця – Львів переміщуються зі швидкістю понад 100 км/год. Це зумовлено наявністю підготовленої колійної мережі до проведення Чемпіонату Європи з футболу 2012 року. Тоді ж було проведено реконструкцію залізничного полотна зі столиці до трьох міст – Донецька, Львова, Харкова. На напрямку Київ – Дніпро не проводилась модернізація, тому зараз експresi до Запоріжжя й Покровська не мають середньої швидкості понад 100 км/год. Найбільш низька швидкість (74 км/год) фіксується у швидкісного поїзда Київ – Кривий Ріг, який також проїжджає ділянкою залізниці в напрямку Дніпра. В такому разі це свідчить про необхідність капітального ремонту залізничного полотна на ділянці Миронівка – Ім. Т. Шевченка – Знамянка – П'ятихатки.

Варто зазначити, що експresi Інтерсіті+ використовують електроенергію, тому курсують виключно на електрифікованих лініях. Це дозволяє здійснювати перевезення до всіх обласних центрів України, крім міст Івано-Франківськ, Миколаїв, Суми, Херсон, Черкаси, Чернівці. Звичайно, в такому випадку можна забезпечувати курсування сидячих вагонів під локомотивною тягою (електровоз або тепловоз). Такі поїзди належать до категорії Інтерсіті. Важливою умовою їх запуску має бути дотримання середньої швидкості понад 70 км/год. У межах країни потяги Інтерсіті використовують на маршрутах Київ – Івано-Франківськ, Київ – Херсон.

Характеристика швидкісних поїздів категорії Intercity+ [12]
Characteristics of Intercity+ high-speed trains [12]

№	Назва сполучення	Відстань, км	Швидкість, км/год	Адміністративно-територіальні одиниці за маршрутом
712	Київ – Костянтинівка	679	103	м. Київ, Полтавська, Харківська, Донецька обл.
715	Київ – Львів	627	91	м. Київ, Вінницька, Хмельницька, Тернопільська, Львівська обл.
722	Київ – Харків	489	101	м. Київ, Полтавська, Харківська обл.
724	Київ – Харків	489	101	
726	Київ – Харків	489	102	
720	Київ – Харків	489	95	
732	Київ – Запоріжжя	658	86	м. Київ, Черкаська, Кіровоградська, Дніпропетровська, Запорізька обл.
734	Київ – Покровськ	735	86	м. Київ, Черкаська, Кіровоградська, Дніпропетровська, Донецька обл.
740	Київ – Кривий Ріг	448	74	м. Київ, Черкаська, Дніпропетровська обл.
743	Дарниця – Львів	586	102	м. Київ, Житомирська, Рівненська, Львівська обл.
745	Київ – Славське	710	97	м. Київ, Житомирська, Львівська обл.
763	Київ – Одеса	655	89	м. Київ, Вінницька, Одеська обл.

Найменшу частку серед пасажирських поїздів займає категорія нічних пасажирських (1%). До цього класу входить лишень одне сполучення – №357 Київ – Рахів. Маршрут поїзда є доволі мальовничим, оскільки проходить через декілька відомих туристичних місць (Теребовля, Чортків, Заліщики, Коломия, Яремче, Татарів, Ворохта, Ясіня, Кваси).

Приміське сполучення АТ “Українська залізниця” охоплює всі області України. Кількість приміських рейсів залежить від дійсного пасажиропотоку, сформованого в час пік до великого міста. Під час відновлення пасажирських перевезень на початку літа 2020 року було визначено першочергові приміські маршрути в кожній області.

Найбільше пар у приміському сполученні після завершення жорсткого карантину було призначено в Харківській області (46). Це перевищувало кількість пар електропоїздів у Київській області. Така ситуація зумовлена тим, що Харків зосереджує удвічі більше приміських ліній, ніж столиця України. Київський вузол генерує лише п'ять напрямів, із яких щоденно здійснюються приміські потоки.

Низька інтервальність руху в час пік зумовлює високу скупченість приміських поїздів на головних (пасажиромістких) вузлах. Станом на 13 грудня 2020 року до станцій із найбільшою кількістю електропоїздів потрібно віднести Дарницю (128), Видубичі (124), Караваєві Дачі (114), Київ-Волинський (112). Усі згадані точки адміністративно належать до міста Київ і знаходяться на головній осі зі сходу на захід (табл. 5).

У діапазоні від 50 до 100 приміських поїздів на добу виділяються також такі станції як Харків-Пасажирський, Київ-Пасажирський (Північна), Борщагівка, Фастів-1, Київ-Деміївський, Ніжин. Можна сказати, що найбільші точки з приміським пасажиропотоком зосереджені в містах-мільйонниках. Це

вимагає постійну роботу з оновлення і закупівлі рухомого складу для великих міст і їх агломерацій. Саме в цьому контексті й відбувається реалізація програми City Express. Протягом другої половини 2021 року виконуються роботи з модернізації колії до станції Васильків-2, що дає можливість запуску приміського маршруту Київ – Васильків. Подібні сполучення уже призначені в човниковому форматі до станції Буча й зупинного пункту Тарасівка. В Харківській області доцільно запровадити рух човникових електропоїздів за маршрутом Харків-Пас. – Лосєве. Це буде сприяти мобільному переміщенню пасажирів із головного вокзалу міста до східної окраїни з можливою пересадкою у Куп'янському напрямку.

Якщо в одних областях через певну станцію може проїжджати більше 50 пар поїздів приміського сполучення, то в інших не має навіть половини з того. У Волинській, Житомирській, Закарпатській, Запорізькій, Івано-Франківській, Кіровоградській, Луганській, Николаївській, Рівненській, Тернопільській, Херсонській, Хмельницькій, Чернівецькій областях відсутні залізничні станції, де могло би відбуватись курсування більше 24 приміських потягів за добу. Це пов'язано з низьким пасажиропотоком, відсутністю технічно справного рухомого складу, неповною сплатою компенсації за перевезення пільговиків. Високий попит у приміському залізничному транспорті формується довкола міст із людністю понад півмільйона осіб. У межах Західного регіону України таким містом виступає Львів. Усі довколишні області не мають точок притягання, які б обслуговували понад 24 приміських рейси. До Львова спрямовані приміські сполучення із усіх сусідніх областей, крім Волинської, Івано-Франківської [2].

Таблиця 5

Залізничні станції із найбільшою кількістю приміських поїздів, станом на 13 грудня 2020 року
Railway stations with the largest number of suburban trains, as of December 13, 2020

Назва станції	Кількість рейсів	Адміністративне підпорядкування	Напрямки
Дарниця	128	м. Київ	Гребінка, Київ-Волинський, Київ-Пас. (Північна), Ніжин, Яготин
Видубичі	124	м. Київ	Гребінка, Київ-Волинський, Київ-Пас. (Північна), Миронівка, Ніжин, Яготин
Каравасві Дачі	114	м. Київ	Біла Церква, Гребінка, Київ-Пас. (Північна), Київ-Пас. (Приміський), Козятин-1, Коростень-Пас., Миронівка, Ніжин, Тетерів, Фастів-1
Київ-Волинський	112	м. Київ	Біла Церква, Гребінка, Київ-Пас. (Північна), Київ-Пас. (Приміський), Козятин-1, Коростень-Пас., Миронівка, Ніжин, Тетерів, Фастів-1
Харків-Пасажирський	93	Харківська обл.	Біляївка, Гаврилівка, Золочів, Ізюм, Козача Лопань, Красноград, Куп'янськ-Вузловий, Лихачове, Лозова, Люботин, Огульці, Мерефа, Мерчик
Київ-Пасажирський (Північна)	90	м. Київ	Гребінка, Миронівка, Ніжин, Яготин
Борщагівка	60	м. Київ	Київ-Пас. (Приміський), Коростень-Пас., Святошин, Тетерів, Фастів-1
Фастів-1	57	Київська обл.	Житомир, Біла Церква, Київ-Пас. (Приміський), Козятин-1, Миронівка, Святошин
Київ-Деміївський	53	м. Київ	Гребінка, Київ-Волинський, Київ-Пас. (Північна), Миронівка, Ніжин, Яготин
Ніжин	53	Чернігівська обл.	Гребінка, Київ-Волинський, Київ-Пас. (Північна), Конопот-Пас., Чернігів

Як правило, це маршрути на відстані від 140 до 230 км. Логіка приміського сполучення на такому видовженому маршруті відпадає, оскільки в багатьох випадках це є міжобласним рухом (Львів – Мукачєво, Львів – Рівне). Наприклад, на міжобласному маршруті Львів – Мукачєво (відстань – 225 км) можна виокремити три приміських: Львів – Стрий (75 км), Стрий – Лавочне (73 км), Лавочне – Мукачєво (77 км) [7, с. 78]. У такому випадку з одного сполучення, що обслуговується одним потягом, довелось би запроваджувати три з потребою експлуатації трьох електропоїздів. Враховуючи високу

зношеність і нестачу моторвагонного рухомого складу, АТ “Українська залізниця” намагається об’єднувати декілька приміських маршрутів до одного, створюючи “видовжені склади” з часом руху понад 5 і більше годин. Такі дії не є цілком правильні, оскільки з віддаленням від міста населеність вагона зменшується, на малих зупинках часом нема посадки й висадки, а витрати за виконання рейсу не покриваються суб’єктом господарювання. При цьому в межах України можна нарахувати більше десятка приміських поїздів, що проїжджають понад 200 км.

Таблиця 6

Видовжені приміські маршрути, відстань яких понад 200 км [9]
Elongated suburban routes, the distance of which is more than 200 km [9]

Назва приміського сполучення	Відстань, км	Час руху, хв	Кількість зупинок, од.
Запоріжжя-2 – Сиваш	237	345	31
Львів – Мукачєво	225	361	49
Львів – Рівне	207	298	43
Миколаїв-Вантажний – Апостолове	220	416	29
Миколаїв-Вантажний – Долинська	157	283	28
Миколаїв-Вантажний – Тимкове	166	312	29
Колосівка – Знам’янка	285	407	47
Знам’янка – Одеса-Головна	412	579	69
Одеса-Головна – Балта	209	316	37
Одеса-Головна – Валпнярка	304	425	54
Одеса-Головна – Помічна	273	422	54
Харків-Пас. – Слов’янськ	252	319	43
Херсон – Нововесела	229	400	29
Черкаси – Христинівка	213	311	22
Черкаси – Умань	234	388	38

З табл. 6 видно, що найбільші відстані проїжджають приміські поїзди в південних областях. Лідером можна назвати маршрут Знам'янка – Одеса, відстань якого становить 412 км, а час руху – 9 год 39 хв. Незрозуміло, чи є сенс користуватись таким повільним сполученням, якщо із Знам'янки до Одеси в доступі є п'ять поїздів далекого сполучення із часом руху від 6 год до 6 год 55 хв. Більш виправданим рішенням буде залишатись прискорення поїзда. Наприклад, усі сполучення на відстані більше 200 км повинні зупинятись у точках, де поселення мають від 5 тис. осіб [8]. Якщо застосувати цю закономірність у сполученні Знам'янка – Одеса, то на маршруті можуть бути зупинки Знам'янка-Пасажирська, Знам'янка-Сортувальна, Знам'янка-2, Кропивницький, Лелеківка, Новоукраїнка, Помічна, Южноукраїнська, Олександрівка, Вознесенськ, Веселинове,

Колосівка, Березівка, Одеса-Східна, Одеса-Сортувальна, Одеса-Пересип, Одеса-Застава-2, Одеса-Поїзна, Одеса-Мала, Одеса-Головна. Тобто можна отримати 20 зупинок замість 47.

Висновки. Таким чином, у статті досліджено суспільно-географічні аспекти функціонування пасажирських перевезень у межах України в контексті далекого та приміського сполучень. Головним показником пасажирського руху визначено відстань, а в категорії швидкісних поїздів Інтерсіті+ також швидкість. Приміські перевезення виступають найбільш доступною формою перевезень, оскільки є доступні в кожній області. Для більш мобільного обслуговування пасажирів необхідно здійснювати прискорення видовжених маршрутів, застосовуючи геологістичні аспекти.

Список використаної літератури:

1. Бараш Ю. Управління залізничним транспортом країни: монографія. Дніпропетровськ: ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна, 2006. 252 с.
2. Борсук Ю. Економіко-географічна характеристика приміського залізничного транспорту в умовах збитковості (на прикладі Львівської області) // Економічні та соціальні інновації як фактор розвитку економіки: зб. матер. II Міжнар. наук.-практ. конф. (м. Запоріжжя, 27 червня 2020 року). С. 34-40.
3. Борсук Ю. Суспільно-географічні проблеми транспортного сполучення західноукраїнського прикордоння з країнами-сусідами Європейського Союзу в контексті розвитку міжнародного туризму // *Débats scientifiques et orientations prospectives du développement scientifique: collection de papiers scientifiques «ЛОГОС» avec des matériaux de la II conférence scientifique et pratique internationale (Vol. 2)*, Paris, 1er octobre 2021. Paris-Vinnitsia, 2021. С. 109-115. <https://doi.org/10.36074/logos-01.10.2021.v2.34>
4. Заставний Ф. Економічні райони України. Реалії та перспективи. Львів: Априорі, 2010, 222 с.: іл.
5. Кузик С., Борсук Ю. Економічна ефективність використання залізничних пасажирських маршрутів Західного регіону України // *Історія української географії. Всеукраїнський науково-теоретичний часопис. Тернопіль, 2017. Вип. 36. С. 99-105.*
6. Кузик С., Борсук Ю. Практичне використання геологістики в транспортній галузі Західного регіону України // *Вісник Львівського університету. Серія географічна. Львів, 2018. Вип. 52. С. 152-162.* <http://dx.doi.org/10.30970/vgg.2018.52.10181>
7. Кузик С., Борсук Ю. Соціально-економічні передумови функціонування приміського залізничного транспорту (на прикладі Львівської області) // *Вісник Одеського національного університету. Серія: Економіка. Одеса, 2020. Вип. 3 (82). С. 76-84.* <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-82-12>
8. Кузик С., Борсук Ю. Формування приміських залізничних перевезень у Західному регіоні України // *Науковий економічний журнал «Інтелект ХХІ».* – Київ, 2020. С. 51–55. <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2020-5.9>
9. Розклад руху приміських поїздів // Офіційний веб-сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uz.gov.ua/passengers/suburban_train_schedule/
10. Рудакевич І. Суспільно-географічні проблеми розвитку транспортної інфраструктури великого міста (на матеріалах обласних центрів Західного регіону України): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: спец. 11.00.02 “Економічна та соціальна географія”. 2010. 20 с.
11. Сеньків М. Транспортна та розподільча геологістика Західного регіону: дис. на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук: спец. 11.00.02 “Економічна та соціальна географія”. Львів, 2017. 210 с.
12. Службовий розклад руху пасажирських поїздів 2020-2021, введений з 13.12.2020 року. Київ, 2020. 726 с.
13. Смирнов І. Логістичний напрям в суспільній географії: теорія і практика дослідження: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня доктора геогр. наук: спец. 11.00.02 “Економічна та соціальна географія”. Київ, 2004. 33 с.
14. Шаблій О. И. Межотраслевые территориальные системы: проблемы методологии и теории. Львов: Вища школа, 1976. 200 с.

Стаття надійшла до редакції 01.11.2021 р.

Стаття рекомендована до друку 15.11.2021 р.

Oleh Shabliy

DSc (Geography), Professor, Department of Economic and Social Geography,
Ivan Franko National University of Lviv,
P. Doroshenko street, 41, 79000, Lviv, Ukraine
e-mail: oleh.shabliy@lnu.edu.ua, <https://orcid.org/0000-0002-1519-160X>

Yurii Borsuk

PhD Student (Geography), Department of Economic and Social Geography,
Ivan Franko National University of Lviv,
P. Doroshenko street, 41, 79000, Lviv, Ukraine
e-mail: borsukuriy2@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-1348-7191>

GEOLOGISTIC ASPECTS OF RAILWAY PASSENGER TRANSPORTATION IN UKRAINE

The passenger economy of the Ukrainian railway in the context of long-distance and suburban services has been analyzed. The basis of long-distance research is the share of certain categories (night speed, regional, night express, high-speed express Intercity+ and Intercity).

Particular attention is paid to the distance of night high-speed trains over 1000 km within Ukraine. Regional routes are distinguished by length and route in different economic regions. This contributes to the selection of cities in nearby regions between which there is no direct connection. To characterize high-speed trains of the Intercity+ category, speed indicators are used, which allows to determine the best routes by speed. The reasons for the slow movement of some express trains have also been identified. The material shows the difference between the categories Intercity+ and Intercity. Only one of the class of night passenger trains is briefly mentioned, which is considered to be the most picturesque from the tourist point of view.

Suburban service after the resumption of passenger traffic in early summer 2020 is described in detail. The most important indicator of this analysis is the number of suburban train pairs that were destined for transportation. Stations in each region are presented in tabular format, from which the movement to the endpoints is carried out. During the writing of the article, the largest passenger-intensive points were investigated in terms of the number of suburban transport flights and their administrative-territorial subordination to certain units was identified. In addition, areas with relatively low traffic of suburban trains and the causes of this socio-economic phenomenon are given. The problem of elongated routes serving sparsely populated areas, especially in the regions of southern Ukraine, has been identified. On the example of the longest suburban service, a human-geographical approach to reducing the number of stops has been proposed.

Keywords: *geologistic, route, long-distance communication, suburban communication, passenger transport, railway transport, transportation, rolling stock.*

References:

1. Barash, Yu. (2006). Upravlinnia zaliznychnym transportom krainy: monohrafiia [Management of railway transport of the country: monograph]. Dnipropetrovsk: DNUZT im. akad. V. Lazariana, 252 [in Ukrainian].
2. Borsuk, Yu. (2020). Ekonomiko-heohrafichna kharakterystyka prymiskoho zaliznychnoho transportu v umovakh zbytkovosti (na prykladi Lvivskoi oblasti) [Economic and geographical characteristics of suburban railway transport in terms of losses (on the example of Lviv region)]. *Ekonomichni ta sotsialni innovatsii yak faktor rozvytku ekonomiky: zb. mater. II Mizhnar. nauk.-prakt. konf. (m. Zaporizhzhia, 27 chervnia 2020 roku)*. Zaporizhzhia, 34-40 [in Ukrainian].
3. Borsuk, Yu. (2021). Suspilno-heohrafichni problemy transportnoho spoluchennia zakhidnoukrainskoho prykordonnia z krainamy-susidamy Yevropeiskoho Soiuzu v konteksti rozvytku mizhnarodnoho turyzmu [Human-geographical problems of transport connections of the western Ukrainian border with the neighboring countries of the European Union in the context of international tourism development]. *Débats scientifiques et orientations prospectives du développement scientifique: collection de papiers scientifiques «ΑΟΗΟΣ» avec des matériaux de la II conférence scientifique et pratique internationale (Vol. 2), Paris, 1er octobre 2021*. Paris-Vinnytsia, 109-115. <https://doi.org/10.36074/logos-01.10.2021.v2.34> [in Ukrainian].
4. Zastavnyi, F. (2010). Ekonomichni raiony Ukrainy. Realii ta perspektyvy [Economic regions of Ukraine. Realities and prospects]. Lviv: Apriori, 222 [in Ukrainian].
5. Kuzyk, S., & Borsuk, Yu. (2017). Ekonomichna efektyvnist vykorystannia zaliznychnykh pasazhyrskykh marshrutiv Zakhidnoho rehionu Ukrainy [Economic efficiency of the use of railway passenger routes in the Western region of Ukraine]. *Istoriia ukrainskoi heohrafi. Vseukrainskyi naukovy-teoretychnyi chasopys*. Ternopil, 2017, 36, 99-105.
6. Kuzyk S., & Borsuk, Yu. (2018). Praktychne vykorystannia heolohistyky v transportnii haluzi Zakhidnoho rehionu Ukrainy [Practical use of geologistics in the transport industry of the Western region of Ukraine]. *Visnyk Lvivskoho universytetu. Serii heohrafichna*. Lviv, 52, 152-162. <http://dx.doi.org/10.30970/vgg.2018.52.10181> [in Ukrainian].
7. Kuzyk, S., & Borsuk, Yu. (2020). Sotsialno-ekonomichni peredumovy funktsionuvannia prymiskoho zaliznychnoho transportu (na prykladi Lvivskoi oblasti) [Socio-economic prerequisites of functioning suburban railway

- transport (on the example of Lviv region)]. *Visnyk Odeskoho natsionalnoho universytetu. Seriya: Ekonomika*. Odesa, 3 (82), 76-84. <https://doi.org/10.32782/2304-0920/3-82-12> [in Ukrainian].
8. Kuzyk, S., & Borsuk, Yu. (2020). Formuvannia prymyskykh zaliznychnykh perevezhen u Zakhidnomu rehioni Ukrainy [Formation of suburban railway transportation in the Western region of Ukraine]. *Naukovyi ekonomichnyi zhurnal "Intelekt XXI"*. Kyiv, 51-55. <https://doi.org/10.32782/2415-8801/2020-5.9> [in Ukrainian].
 9. Rozklad rukhu prymyskykh poizdiv [Suburban train schedule]. Ofitsiyni veb-sait Ukrzaliznytsi. Retrieved from https://uz.gov.ua/passengers/suburban_train_schedule/ [in Ukrainian].
 10. Rudakevych, I. (2010). Suspilno-heohrafichni problemy rozvytku transportnoyi infrastruktury velykoho mista (na materialakh oblasnykh tsestriv Zakhidnoho rehionu Ukrayiny): avtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupenia kand. heohr. nauk: spets. 11.00.02 "Ekonomichna ta sotsialna heohrafiia". [Human-geographical problems of development of transport infrastructure of the big city (on materials of the regional centers of the Western region of Ukraine). Dissertation Abstract]. Lviv, 20 [in Ukrainian].
 11. Senkiv, M. (2017). Transportna ta rozpodilcha heolohistyka Zakhidnoho rehionu: dys. na zdobuttia nauk. stupenia kand. heohr. nauk: spets. 11.00.02 "Ekonomichna ta sotsialna heohrafiia" [Transportation and distribution geology of the Western region (Unpublished doctoral dissertation)]. Lviv, 210 [in Ukrainian].
 12. Sluzhbovyi rozklad rukhu pasazhyrskykh poizdiv 2020-2021, vvedenyi z 13.12.2020 roku (2020) [The service schedule of passenger trains 2020-2021, introduced on 13.12.2020]. Kyiv, 726 [in Ukrainian].
 13. Smyrnov, I. (2004). Lohistychni napriam v suspilni heohrafi: teoriia i praktyka doslidzhennia: avtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupenia doktora heohr. nauk: spets. 11.00.02 "Ekonomichna ta sotsialna heohrafiia" [Logistic direction in social geography: theory and practice of research. Dissertation Abstracts International]. Kyiv, 33 [in Ukrainian].
 14. Shablyi, O. I. (1976). Mezhotraslevye terrytoryalnye systemy: problemy metodologii i teorii [Cross-sectoral territorial systems: problems of methodology and theory]. Lvov: Vyshcha shkola, 200 [in Russian].

Received 01 November 2021

Accepted 15 November 2021

Олег Шаблій

*д. геогр. н., професор кафедри економічної та соціальної географії,
Львівський національний університет імені Івана Франка,
ул. П. Дорошенко, 41, г. Львів, 79000 Україна
e-mail: oleh.shabliy@lnu.edu.ua, <https://orcid.org/0000-0002-1519-160X>*

Юрий Борсук

*аспірант кафедри економічної та соціальної географії,
Львівський національний університет імені Івана Франка,
ул. П. Дорошенко, 41, г. Львів, 79000, Україна
e-mail: borsukuriy2@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-1348-7191>*

ГЕОЛОГИСТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК В УКРАИНЕ

В статье проанализировано пассажирское хозяйство украинской железной дороги в контексте дальнего и пригородного сообщения. Основой исследования в дальнем сообщении выступает доля определенных категорий (ночных скорых, региональных, ночных экспрессов, скоростных экспрессов Интерсити+ и Интерсити).

Особое внимание сосредоточено на расстоянии ночных скорых поездов более 1000 км в пределах Украины. Региональные маршруты выделены по протяженности и трассировке в разных экономических районах. Это способствует выделению городов в близких регионах, между которыми нет прямого сообщения. Для характеристики скоростных поездов категории Интерсити+ использованы показатели скорости, позволяющие определить наилучшие маршруты по скорости. Также обнаружены причины медленного движения отдельных скоростных экспрессов. В материале представлена разница категорий Интерсити+ и Интерсити. Подробно описано пригородное сообщение после возобновления пассажирского движения в начале лета 2020 года. Самым главным показателем этого анализа является количество пар пригородных поездов, предназначенных для перевозок. В табличном формате представлены станции в каждой области, из которых осуществляется движение к конечным точкам. При написании статьи были исследованы крупнейшие пассажироёмкие точки по количеству рейсов пригородного транспорта и выделено их административно-территориальное подчинение к определенным единицам.

Определена проблема удлиненных маршрутов, обслуживающих малозаселенные районы, особенно в областях на юге Украины. На примере наибольшего по протяженности пригородного сообщения предложен общественно-географический подход к уменьшению количества остановок.

Ключевые слова: геологистика, маршрут, дальнее сообщение, пригородное сообщение, пассажирский транспорт, железнодорожный транспорт, перевозка, подвижной состав.