

ministrative regional districts. That's why districts are ranked according to increasing or decreasing of the given (normalized) indicators of development. Industry rating is used to compare districts of services sector industries. Industry rating is defined as administrative area in the ranked number of development indicators of a particular segment of services sector. At the same time the correlation of the place in the industry rating with an average regional indicator is determined. The indicator of territorial concentration of service facilities is used for a detailed study of services in the region, it allows to assess their density of different regional districts. To calculate the level of regional development of services the method of calculating the index of regional development of services is used. The calculation is performed by the following algorithm: 1) to determine the average value of each of the benchmarks (in this case, the standard adopted by the average level of performance); 2) to determine standardized statistical indicators; 3) to define generalized indicators of regional development of services; 4) to identify regional indicators. The index of social density of services network is used to set up the correspondence of the service facilities to the existing regional settlement network.

Keywords: mathematical methods, quantitative analysis method, geography of service sphere.

УДК 911.3

DOI: doi.org/10.5281/zenodo.1228435

Бойко З.В.

СТРУКТУРА ТА РІВЕНЬ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ДО 2014 РОКУ

У статті проаналізована структура та рівень розвитку залізничного транспорту України до 2014 року. Прослідковано динаміку пасажирських та вантажних перевезень в Україні у 2009-2013 рр. після загальної кризи економіки. Встановлено, що остання спричинила значне погіршення становища на залізницях, певне зменшення обсягів перевезень та зміну їхньої структури. Як свідчить наш аналіз, відправлення вантажів та пасажирів залізницями України зменшувалося на 0,2-2,5% в порівнянні з попередніми роками (до 2009 року) та на 2,8-4,4% – за 2009-2013 роки. Зазначено, що реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю. Воно є першим кроком на шляху адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування прозорих ринкових механізмів.

Ключові слова: транспорт, залізничний транспорт, транспортні вузли, міжнародні транспортні коридори, вантажні та пасажирські перевезення.

Актуальність теми дослідження. Транспорт – важлива складова в структурі економіки будь-якої держави. Ефективне функціонування транспортного комплексу є підґрунтям для структурних перетворень та зростання економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях, захисту економічних інтересів, зміц-

© Бойко З.В., 2018.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License

Article Info: Received: April 5, 2018;

Final revision: April 21, 2018; Accepted: April 28, 2018.

нення обороноздатності країни. Залізничний транспорт є складовою єдиної транспортної системи України й відповідає вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, має розгалужену інфраструктуру для надання відповідного комплексу транспортних послуг [8]. Даний транспорт є однією з базових галузей економіки. Він забезпечує виробничі і невиробничі потреби матеріального виробництва, невиробничої сфери, а також населення в усіх видах перевезень. Даний транспорт є частиною логістичних ланцюгів, які сприяють міжнародній торгівлі і економічному зростанню. Залізничний транспорт відіграє провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних і значну – у зовнішньодержавних економічних зв'язках України. На нього припадає основна частина вантажообігу і перевезень пасажирів [10].

Огляд попередніх результатів наукових досліджень. Транспортний комплекс виступає одним з найважливіших компонентів народного господарства держави, адже виконує оборонну функцію, приймає участь в міграціях населення, а також виступає органічною ланкою кожного виробництва, виконує безперервне й масове постачання всіх видів сировини, палива і продукції з пунктів виробництва до споживачів [1]. Окреме місце у вивченні транспорту України, зокрема наземного, посідають теоретико-методологічні посібники та підручники з географії транспорту – Троїцької Н.А. [11], Гудкова В.А. та Миротина Л.Б. [3], Яновського П.О. [13]. Науково-методичні видання надають картину розвитку окремих елементів транспортної сфери й акцентують увагу на просторовій характеристиці транспортної системи, дозволяють виявити найбільш актуальні проблемні питання розвитку наземного транспорту, зокрема автомобільного та залізничного [1]. Разом з тим у наукових працях сучасних вітчизняних вчених недостатньо уваги приділяється проблемам розвитку транспортної інфраструктури.

Наведене вище визначило актуальність обраної теми і необхідність подальшого поглиблення досліджень цього питання.

Постановка мети наукового дослідження. Проаналізувати структуру та рівень розвитку залізничного транспорту України до 2014 року. Прослідити динаміку пасажирських та вантажних перевезень в Україні у 2009-2013 рр. після загальної кризи економіки.

Виклад основного матеріалу. Залізничний транспорт є значно безпечнішим у порівнянні з авіаційним, автомобільним і морським транспортом. Він поєднує у собі важливі техніко-економічні показники: регулярність руху і високу швидкість перевезень, велику пропускну і провізну спроможність. Стабільне та ефективне функціонування залізничного транспорту є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, національної безпеки і цілісності держави, підвищення рівня життя населення. Перевагами цього виду транспорту є велика

розгалуженість та низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху. Україна належить до регіонів із значним розвитком залізничного транспорту. На нього припадає основна частина вантажообігу і перевезень пасажирів. За загальною довжиною колій він посідає друге місце в Україні після автомобільного; здійснює основні обсяги вантажних перевезень (I місце в країні за вантажообігом) та перевезення пасажирів (II місце в країні за пасажирообігом) [11].

Сучасна конфігурація залізничної мережі в основному сформувалася ще на початку ХХ ст. Перші залізниці в Україні з'явилися між містами Перемишль – Львів (1861 р.), Одеса – Балта (1865 р.), Балта – Жмеринка – Київ (1870 р.) та Львів – Волочиськ – Жмеринка (1871 р.) [7].

Станом на 2013 р. довжина залізниць в Україні становила 21619,4 км, майже 47% з них – електрифіковані – 10242,2 км. (рис. 1).

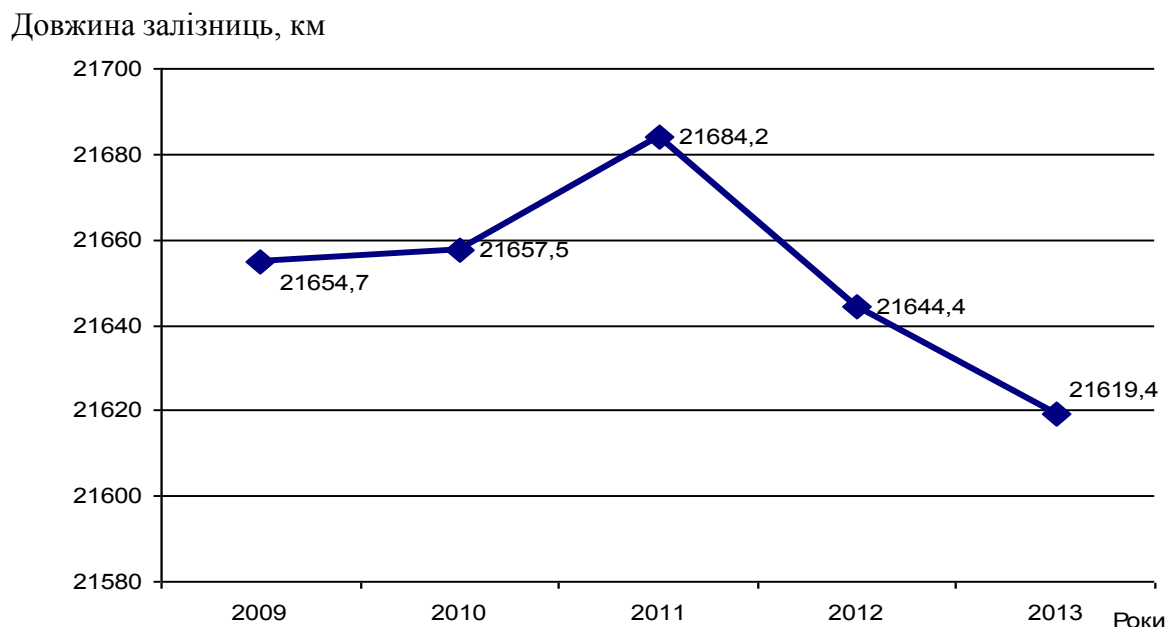


Рис. 1. Динаміка довжини експлуатаційних залізниць в Україні у 2009-2013 рр. (складено автором за [10])

Велика увага приділялася електрифікації залізниць. Станом на 2013 р. в країні електрифіковано 10242,2 км доріг. У 2009 році кількість електрифікованих доріг становило 9727,9 км. Тобто за п'ять років їх кількість збільшилась на 5,1% (рис 2). Внаслідок цього зростала швидкість рухомого складу, пропускна спроможність найважливіших залізниць, поліпшувалася екологічна ситуація та ефективність їх використання. Електрифіковані приміські зони Києва, Харкова, Львова, Донецька, а також магістральні та найбільш вантажонапружені залізниці: Київ – Львів – Чоп, Донбас – Кривий Ріг – Харків – Запоріжжя – Севастополь, Харків – Лозова – Микитівка, Київ – Миронівна – Дніпропетровськ, Хирівка – Помошна – Одеса – Іллічівськ та ін.

Довжина залізниць, км

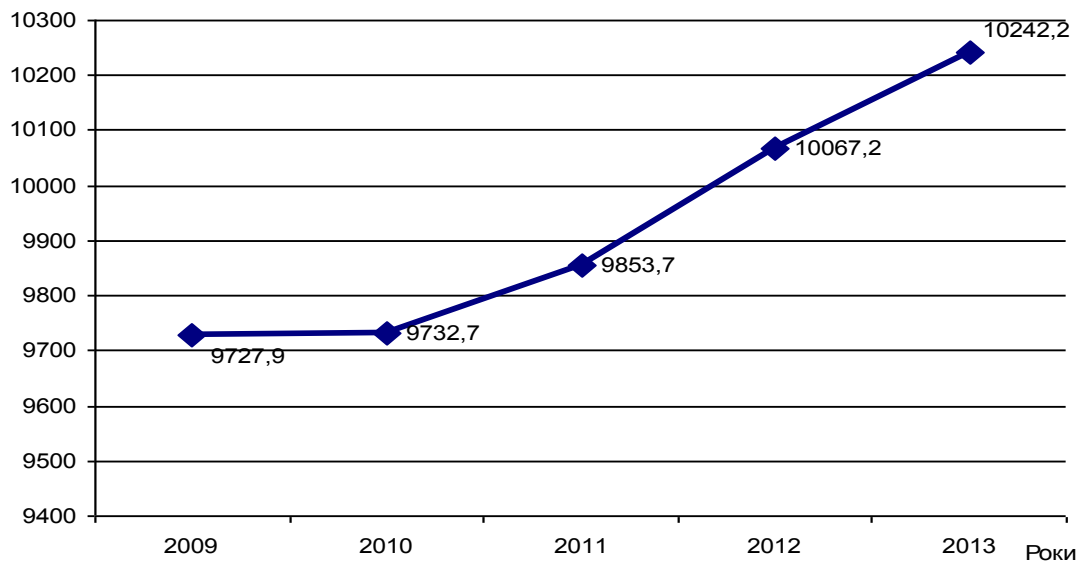


Рис. 2. Динаміка довжини експлуатаційних електрифікованих залізниць в Україні у 2009-2013 рр. (складено автором за [10])

Найбільш швидкісні залізничні магістралі, якими курсували пасажирські поїзди-експреси, з'єднали столицю країни з найбільшими містами – Харковом і Дніпропетровськом [9].

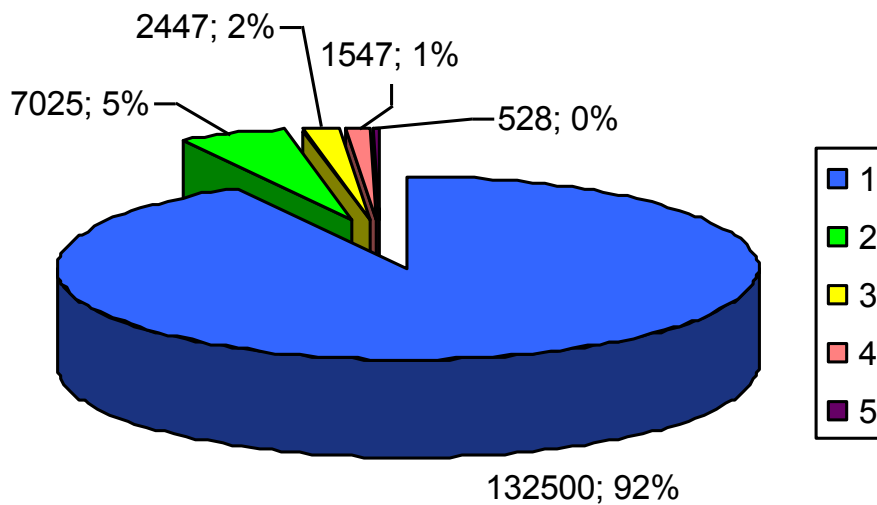
В Україні функціонували великі залізничні вузли – поселення, де сходяться чи перетинаються залізничні колії зі значним обсягом перевезень і транспортного обслуговування. Найбільшими залізничними вузлами є Харків, Лозова, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Дебальцеве, Волноваха, Бахмач, Київ, Коростень, Жмеринка, Одеса, Ковель, Львів.

За обсягами вантажних перевезень залізниця України займала четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) в 3-5 разів перевищувала відповідний показник розвинених європейських країн [5].

Територією України проходило 3 залізничні транспортні коридори – №3, 5, 9. Зокрема, транс'європейська залізнична магістраль Е-30, що брала початок в Берліні, перетинала Україну за маршрутом Мостиська – Львів – Київ і йшла далі до Москви. Вона ж на території Польщі перетиналася з швидкісними магістралями Е-59 та Е-65 і створювала можливість швидкісного залізничного сполучення практично між усіма державами Європи.

У підпорядкуванні Укрзалізниці до 2014 року налічувалося 1492 залізничних станцій, 55 локомотивних і 48 вагонних депо, 110 дистанцій шляху, парк рухомого складу в кількості 144047 од. (рис 3). Серед рухомого складу переважали вантажні вагони – 132500 од. (92%), адже залізничний транспорт є найбі-

льшим в Україні виконавцем вантажних перевезень. Перевезення пасажирів відбувалося приміськими електропоїздами (1547 од.), дизель-поїздами (528 од.) або пасажирськими вагонами (7025 од.). Транспортування вагонів здійснювалося тепловозами й електровозами.



Рухомий склад: 1 – вантажні вагони; 2 – пасажирські вагони; 3 – тепловози й електровози; 4 – електропоїзди (секції); 5 – дизель-поїзди

Рис. 3. Рухомий склад Укрзалізниці станом на 2013 р. (складено автором за [10])

Управління процесом перевезень і виробничо-господарською діяльністю залізничного транспорту здійснювала Державна адміністрація залізничного транспорту України – «Укрзаліниця», до сфери управління якої належало шість регіональних залізниць: Південно-Західна, Львівська, Південна, Донецька, Придніпровська й Одеська (табл. 1), а також інші підприємства та організації єдиного виробничо-технологічного комплексу, що забезпечували перевезення вантажів і пасажирів.

Створювалися ці залізниці для територіального управління ще за радянських часів, тому й зберегли за собою донині старі назви.

Межуючи між собою регіональні залізниці традиційно виконували роль транзитних українських перевезень. Найважливішими залізничними магістралями, що сполучали залізниці в єдине ціле є: Київ – Фастів – Козятин – Здолбунів – Львів – Чоп; Фастів – Знам’янка – Дніпропетровськ – Донбас; Київ – Полтава – Харків; Кривий Ріг – Запоріжжя – Донбас; Харків – Донбас; Харків – Запоріжжя – Севастополь.

Динаміка вантажних перевезень залізничним транспортом наочно представлена (рис. 4). З діаграми видно, що у 2013 році вантажні перевезення становили 457454,5 тис. тон, що на 8,2% менше ніж у 2009 р. та на 2,5% менше ніж у попередньому році (проте частка залізничного транспорту в загальних показниках залишилася практично не змінною внаслідок більш значного скорочення вантажообігу інших видів транспорту).

Таблиця 1

Характеристика регіональних залізниць України до 2014 року (складено автором за [6, 10])

Залізниця	Центр управління залізницею	Адміністративні області, що охоплені залізницею	Основні транзитні напрямки сполучення	Експлуатаційна протяжність, км	Кількість станцій	Примітки
Південно-Західна	м. Київ	Розташована на території Київської, Вінницької, Житомирської, Чернігівської, Сумської, Хмельницької та частково в районах Рівненської, Чернівецької, Черкаської, Полтавської та Тернопільської областей	Київ – Львів – Варшава, Київ – Гомель – Мінськ, Київ – Харків, Київ – Одеса – Кишинів, Львів – Ужгород – Прага та ін.	4423	315	Одна з найстаріших залізниць України. Електро тягою виконується 93,3% усіх перевезень
Львівська	м. Львів	Розташована на території Львівської, Волинської, Рівненської, Тернопільської, Івано-Франківської, Чернівецької, Закарпатської областей	Варшава – Львів – Здолбунів – Рівне, Львів – Ходорів – Івано-Франківськ – Коломия – Чернівці – Бухарест та ін.	4214	354	Найстаріша в Україні. Залізничні сполучення забезпечують 19 прикордонних переходів
Південна	м. Харків	Розташована на території Харківської, Полтавської, частково Сумської областей	Харків – Запоріжжя – Сімферополь, Харків – Кременчук – Одеса, Москва – Харків, Харків – Луганськ, Київ – Харків – Курськ та ін.	3067	302	Географічне розташування і конфігурація напрямків та дільниць Південної залізниці визначає її велике транзитне значення
Донецька	м. Донецьк	Розташована на території Донецької, Луганської та частково Харківської областей	Луганськ – Донецьк – Дніпропетровськ, Донецьк – Волгоград	3627	297	Обслуговує промислову східну частину України
Придніпровська	м. Дніпропетровськ	Обслуговує Дніпропетровську і Запорізьку області, Автономну республіку Крим та окремі райони ще п'яти областей України	Москва – Дніпропетровськ – Сімферополь, Дніпропетровськ – Львів, Київ – Дніпропетровськ – Луганськ – Волгоград	3048	244	58,3% залізниць електрифіковано
Одеська	м. Одеса	Розташована на території Одеської, Миколаївської, Херсонської, Черкаської, Кіровоградської і Вінницької	Одеса – Черкаси – Київ, Миколаїв – Дніпропетровськ – Луганськ, Ізмаїл – Одеса – Кіровоград – Київ	3160	348	Головна особливість Одеської залізниці – її приморське і прикордонне положення

Загальне зниження перевезень транзитних вантажів у 2010 р. (на 21% у порівнянні з попереднім роком) було викликано певною економічною нестабільністю в країні. Втім, у наступні роки вантажопотоки були відновлені. У загальній структурі перевезень вантажів залізницями України частка транзитних складає 10,9%.

Найбільш завантаженими в Україні були колії Донбасу і Придніпров'я, де в структурі перевезень переважали вугілля, залізна і марганцева руди, метал. В 2013 р. перевезення будівельних матеріалів збільшилося на 7%, зерна – в 2,2 разу, коксу – на 3,1%. Водночас перевезення нафти й нафтопродуктів зменшилося на 19%, цементу – на 6,7%, чорних металів – на 5,9% тощо.

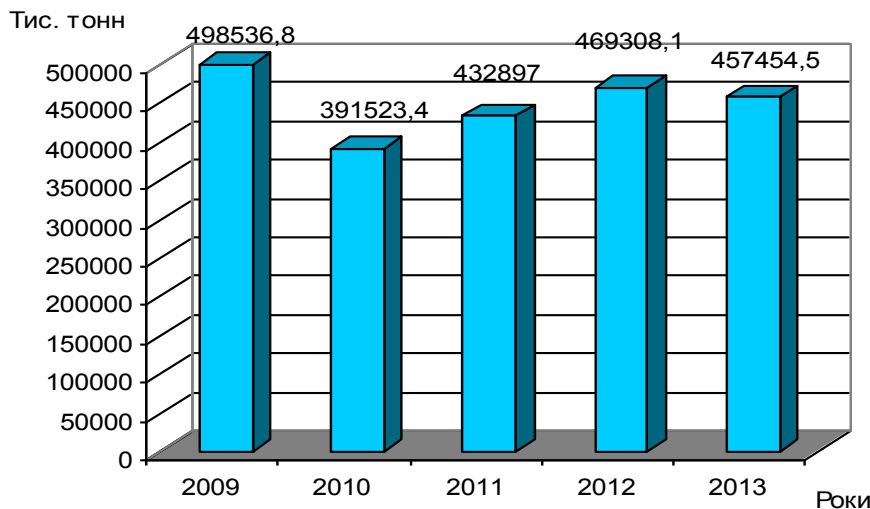


Рис. 4. Динаміка вантажних перевезень залізничним транспортом України у 2009-2013 рр. (складено автором за [10])

Зазначимо, що за останні десятиріччя у процесі переходу до ринкових відносин відбувалася поступова оптимізація вантажоперевезень і зміна їх структури. Залізничний транспорт поряд з автомобільним і міським електричним (тролейбусним, трамвайним, метрополітенем) видами транспорту є одним з основних перевізників пасажирів в Україні. Він посідав чільне місце серед інших видів транспорту. Пасажирські перевезення за 2013 р. залізничним транспортом становили 429115,3 тис. пасажирів (пасажирообіг – 42118,1 млн. пас./км.), рис. 5 [10].

Динаміка пасажирських перевезень в Україні у 2009-2013 рр. була аналогічною до вантажних перевезень. Адже у 2010 р. рівень пасажирських транспортувань знизився з 445465,7 тис. пас. у 2009 до 425974,8 тис. пас. – на 4,4%. Причиною цього були наслідки економічної кризи в Україні 2008-2009 рр. Станом на 2013 р. в Україні залізничним транспортом було перевезено 429115,3 тис. осіб, що на 0,2% менше ніж в попередньому році.

Пасажирський транспорт у зв'язку з інтеграцією України в європейську єдину залізничну систему в останні роки якісно змінюється, щоб відповідати

європейським рівням експлуатації й екологічних вимог. Перед пасажирською службою Державної адміністрації «Укрзалізниці» стоїть задача забезпечити пасажирські перевезення міжнародним рівнем комфорту [2].

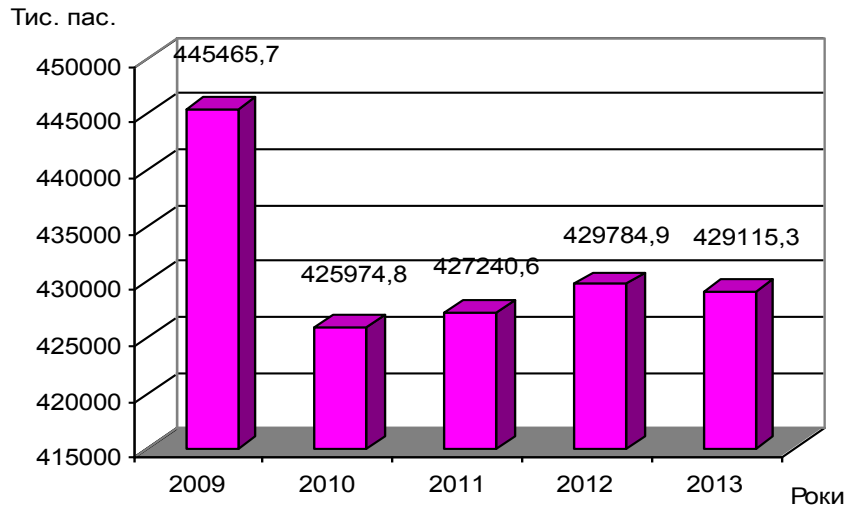


Рис. 5. Динаміка пасажирських перевезень залізничним транспортом України у 2009-2013 рр. (складено автором за [10])

Висновки. Загальна криза економіки спричинила значне погіршення становища на залізницях, певне зменшення перевезень та зміну їхньої структури. Як свідчить наш аналіз, відправлення вантажів та пасажирів залізницями України зменшилося на 0,2-2,5% в порівнянні з попередніми роками (до 2009 року) та на 2,8-4,4% – за 2009-2013 роки. Реформування системи залізничного транспорту сьогодні є об'єктивною необхідністю. Воно є першим кроком на шляху адаптації залізничного транспорту України до стандартів ЄС, а також застосування прозорих ринкових механізмів у її діяльності.

Література

1. Бойко З.В. Типологія адміністративно-територіальних одиниць України за рівнем розвитку залізничного транспорту до 2014 року // *Наук. зап. Тернопільського нац. пед. ун-ту імені Володимира Гнатюка*. Серія: географія. 2017. №2 (Вип. 43). С. 34–40.
2. Гойхман І.М. Статистика залізничного транспорту: Ч. II. Статистика перевезень вантажів і пасажирів: Навчальний посібник. К.: ДЕДУТ, 2007. 206 с.
3. Гудков В.А. Пассажи́рские автомобильные перевозки / В.А. Гудков, Л.Б. Миротин, А.В. Вельможин, С.А. Ширяев; Под ред. В.А. Гудкова. М.: Горячая линия – Телеком, 2006. 448 с.
4. Давиденко А. Розвиток міжнародного транспортного сполучення України / А. Давиденко, Ю. Пашенко // *Економіка України*. 1999. № 8. С.18–21.
5. Давидяк Т. Залізничний транспорт: реалії та перспективи // *Голос України*. 2011. 11 серпня. С. 12.
6. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>.
7. Лоза С.П. Сучасний стан і перспективи розвитку залізниць України // *Актуальні проблеми економіки*. 2012. № 11. С. 22-38.
8. Розміщення продуктивних сил України: Підручник / Є. П. Качан, М. О. Петрига, М. О. Ковтонюк та ін.; За ред. Є. П. Качана. К.: Вища школа, 2008. 375 с.
9. Розміщення продуктивних сил і регіональна економіка. Підручник / За ред. В. В. Ковалевського, О. Л. Михайлюк, В. Ф. Семенова. К.: Либідь, 2005. 306 с.

10. Статистичний збірник «Регіони України» 2013. Частина II // За ред. Осауленка О. Г. К.: Державна служба статистики України, 2014. 775 с.
11. Транспортный комплекс Украины: Экономика, организация, развитие: Сб. науч. трудов / Под ред. Ю. М. Цветова К.: ИКТП Центр, 2005. 198 с.
12. Троицкая Н. А. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования. М.: Издательский центр «Академия», 2003. 240 с.
13. Яновський П.О. Пасажирські перевезення. К.: НАУ, 2008. 469 с.

Summary

Boiko Z.V. The Structure and the Development Level of the Ukraine's Railway Transport Until 2014.

Transport – is an important component of structure of the any state economy. Efficient functioning of the transport complex is the basis for structural transformations and economic growth, development of foreign economic activity, satisfaction of the needs of the population and social production in transportation, protection of economic interests, strengthening of the country's defense capability. Rail transport is an integral part of the unified transport system of Ukraine and meets the requirements of social production and national security; it has an extensive infrastructure for providing the appropriate complex of transport services. Many scientific and methodical publications are provided the picture of development of the individual elements of the transport sphere and emphasize the spatial characteristics of the transport system, which allows us to identify the most urgent issues in the development of land transport, in particular, both automobile and railway.

At the same time in scientific labors of modern domestic scientists not enough attention spared to the problems of transport infrastructure development. All of it have been defined actuality of the select theme and necessity of deepening subsequent of study of this question study. In the article is analyzed structure and level of development of railway transport of Ukraine until 2014. The dynamics of passenger and freight transportations in Ukraine in 2009-2013 after the general crisis of economy was tracked. It is set that the general crisis of economy entailed the considerable worsening of position on railways, certain diminishing of transportations and change of their structure. How does show the our analysis, sending of loads and passengers by Ukraine rail diminished on 0,2-2,5% as compared to the previous year (until 2009) and on 2,8-4,4% – for the years 2009-2013. Is marked, that the reformation of the system of railway transport today is an objective by a necessity. It is the first step on the way to adaptation of railway transport of Ukraine to the standards of EU, and to implementation of transparent market mechanisms in its activity.

Key words: transport, railway transport, transport knots, international transport corridors, freight and passenger transportations.

УДК 332.1:338.49 (477.52)

DOI: doi.org/10.5281/zenodo.1229448

Требін І.С., Корнус О.Г.

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ДОСЛІДЖЕННЯ СОЦІАЛЬНО-КУЛЬТУРНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ НАСЕЛЕННЯ СУМСЬКОЇ ОБЛАСТІ

У статті проаналізовано сучасний стан соціально-культурного обслуговування населення Сумської області. Розглянуто динаміку кількості закладів соціально-культурного об-

© Требін І.С., Корнус О.Г., 2018.



This work is licensed under a Creative Commons Attribution 4.0 International License
Article Info: Received: April 5, 2018;
Final revision: April 21, 2018; Accepted: April 28, 2018.