

Д.В. Борисюк
В.Й. Зелінський
О.В. Вдовиченко
В.О. Огневий

ГЕОГРАФІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ

Вінницький національний технічний університет

Анотація

З усіх видів транспорту на сьогоднішній день найбільш перспективним виступає залізничний транспорт, який є основною складовою транспортної системи та базовою галуззю економіки країни. Представлено загальну інформацію про географію залізничного транспорту України.

Ключові слова: транспорт, залізниця, транспортна система, пасажирські перевезення, вантажні перевезення, щільність залізниць, карта залізничного транспорту.

Annotation

Of all the modes of transport, the most promising today is railway transport, which is the main component of the transport system and the basic sector of the country's economy. General information about the geography of railway transport in Ukraine is presented.

Keywords: transport, railway, transport system, passenger transport, freight transport, railway density, rail transport map.

Основною частиною транспортної системи України є залізничний транспорт. Його діяльність сприяє нормальному функціонуванню всіх виробництв, соціальному й економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, забезпечує міжнародне співробітництво країн. Залізниці здійснюють значні обсяги перевезень як вантажів, так і пасажирів на значні відстані, тому вирізняються найбільшим вантажо- та пасажирообігом.

Перша залізниця на території України довжиною 97,6 км була прокладена у 1861 році й з'єднала міста Львів та Перемишль (нині – територія Польщі). Через 4 роки з'явилася нова залізнична гілка «Одеса - Балта» довжиною 213 км, яка з'єднала найбільший у ті часи хлібний порт Європи з хліборобськими районами. Ще через рік Львів було з'єднано залізницею з Чернівцями та Яссами (Румунія). А у 1870 році залізниця від Балти дійшла до Києва. Активно будували залізниці в нашій державі у першій половині ХХ ст., і в цілому їх мережа склалася вже у той час і мало змінювалася пізніше.

Загальна протяжність залізничних доріг України – 22,8 тис. км, з них електрифіковано 8,3 тис. км. Характерною особливістю залізничного транспорту України є те, що загальна довжина залізничних колій деяких підприємств та організацій у вигляді під'їзних шляхів більша, ніж довжина залізничних колій загального користування (магістральні дороги). На 1000 км² території країни припадають 38 км залізничних колій загального користування і 46 км колій підприємств та організацій.

Окрім загальної протяжності залізниць більше уявлення про ступінь її розвитку дає густота залізничної мережі – це ступінь насиченості території дорогами, яка обчислюється як відношення протяжності залізниць до загальної площі території. Середня густота залізниць в Україні становить 34,8 км/тис. км². Це у 2...3 рази менше, ніж у більшості країн Європи (Німеччина – 130,4 км/тис. км², Бельгія – 115,1 км/тис. км², Італія – 80,3 км/тис. км²), але це значно перевищує показники Росії – 5 км/тис. км², США – 3 км/тис. км², Китаю – 2 км/тис. км². Густота залізниць неоднакова в межах України (рис. 1). Найбільшою їх густотою вирізняються східні (Донецька область – 62,5 км/тис. км²) та західні (Львівська та Чернівецька області – відповідно 60 та 57,7 км/тис. км²) частини держави. До найменших показників густота залізниць спадає у північній (Чернігівська область – 28 км/тис. км²) та південній (Крим – 23,9 км/тис. км² та Херсонська область – 16,1 км/тис. км²) частинах країни [1].

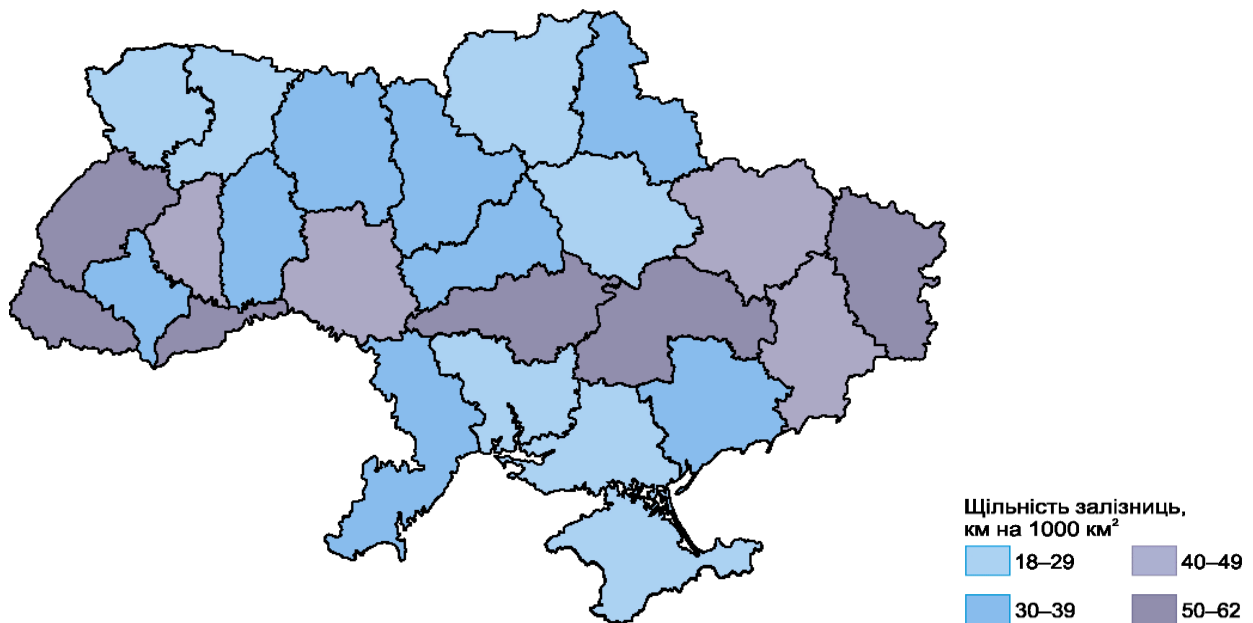


Рисунок 1 – Щільність залізниць України [1]

Нині усі залізниці перебувають у власності державного підприємства «Укрзалізниця», яке було створене у 1991 році й об'єднує 1684 залізничних станцій, деякі з них є залізничними вузлами. Ця організація є монополістом у сфері залізничних перевезень в Україні.

Державне підприємство «Укрзалізниця» об'єднує в собі шість регіональних філій залізниць (рис. 2): Донецька (центр управління в м. Лиман), Південно-Західна (Київ), Придніпровська (Дніпро), Південна (Харків), Одеська (Одеська), Львівська (Львів) [2]. Центри керування залізницями водночас є найважливішими транспортними вузлами України. Крім них, такими є Лозова, Фастів, Жмеринка, Знам'янка, Козятин, Бахмач, Мостиська, Чоп, Рені та ін.



Рисунок 2 – Карта залізничного транспорту України [2]

Інтенсивні залізничні перевезення здійснюються лініями: «Київ – Львів – Чоп», «Київ – Харків», «Київ – Одеса», «Дніпро – Харків», «Костянтинівка – Синельникове – Дніпро – Кривий Ріг».

Серед залізничних доріг, які забезпечують внутрішні зв'язки, важливе значення мають: «Донецьк – Кривий Ріг», «Харків – Сімферополь», «Київ – Львів», «Львів – Одеса», «Харків – Херсон», «Львів – Чоп». Із міжнародних залізничних магістралей основними є: «Хелм – Дніпро», «Харків – Пшемишль», «Київ – Пшемишль», «Володимир-Волинський – Катовіце», «Львів – Краків», «Чоп – Прага», «Чоп – Будапешт».

У пасажирському залізничному сполученні України стабільно збільшується частка у відправленні пасажирів у далекому прямуванні й скорочується в приміському сполученні. Пасажирів залізницею перевозять переважно в приміському сполученні, яке обслуговує щоденні маятникові поїздки до обласних центрів. За обсягом перевезень пасажирів у приміському сполученні Україна відстає від розвинених європейських країн. Наприклад, у 2012 році в Україні перевезли в приміському сполученні 370 млн. осіб. Майже така сама кількість (374 млн. осіб) скористалась послугами перевезень пасажирів у приміському сполученні Парижа (Франція) в 1966 році [3].

Обсяг перевезень пасажирів залізницями України в далекому сполученні суттєво змінився. Слід зауважити, у 2002 році між Києвом і Харковом запустили перший швидкісний поїзд «Столичний експрес», а у 2012 році – швидкісні поїзди категорії «Інтерсіті+» між Києвом і Дніпром, Донецьком, Львовом національним швидкісним коридором [4].

За роки незалежності України посилилась роль Київського залізничного вузла в пасажирському залізничному сполученні. До столиці прибуває нині найбільше поїздів далекого сполучення, тому станція «Київ-Пасажирський» відправляє майже 20 тис. осіб на добу.

Основну частку в перевезеннях залізницями становлять промислові вантажі: залізна руда, кам'яне вугілля, будівельні матеріали, лісоматеріали тощо. Залізничним транспортом перевозять також значну кількість зерна, цукрових буряків [5].

У перспективі залізничний транспорт дедалі більше розвиватиметься в бік науково-технічного прогресу й інженерно-технічного переоснащення. Зокрема, планується забезпечити електронну централізацію залізничних стрілок, збільшити вантажо-підйомність одного вагона до 85 т, поповнити локомотивний парк новими машинами й повністю електрифікувати залізничний транспорт. Машинобудування країни розпочало випуск принципово нових надшвидкісних потягів ЕКр1 «Тарпан» – надшвидкісний двосистемний електропоїзд, створений на Крюківському вагонобудівному заводі (м. Кременчук, Полтавська область).

Україна стабільно входить до п'ятірки держав з найпотужнішим залізничним транспортом. Масштабніші залізничні вантажоперевезення мають лише Канада, Китай, США. Українськими залізницями доставляють більше продукції, ніж залізничним транспортом переважної частини країн Євросоюзу сукупно.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Географія основних видів транспорту / Г. І. Нестеренко та ін.; за заг. ред. Г. І. Нестеренко та С. Л. Литвиненка. Київ : Видавничий дім «Кондор», 2021. 192 с.
2. Загальні основи транспортної географії / Г. І. Нестеренко та ін.; за заг. ред. Г. І. Нестеренко та С. Л. Литвиненка. Київ : Видавничий дім «Кондор», 2021. 184 с.
3. Савенко В. Я., Гайдукевич В. А. Транспорт і шляхи сполучення. Київ : Арістей, 2005. 285 с.
4. Маковецька Л. О. Географія транспорту. Луцьк : Східно-європ. націон. ун-т ім. Лесі Українки, 2016. 118 с.
5. Дьомін Ю. В. Залізнична техніка міжнародних транспортних систем (вантажні перевезення). Київ : Юнікон-Прес, 2001. 342 с.

Борисюк Дмитро Вікторович — канд. техн. наук, доцент, доцент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту Вінницького національного технічного університету (21021, м. Вінниця, вул. Політехнічна, 7, ауд. 3222, e-mail: bddv@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0001-8572-6959>).

Зелінський Вячеслав Йосипович — асистент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту Вінницького національного технічного університету (21021, м. Вінниця, вул. Політехнічна, 7, ауд. 3222, e-mail: zelinskiy.slava@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-7785-2629>).

Вдовиченко Олександр Володимирович — асистент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту Вінницького національного технічного університету (21021, м. Вінниця, вул. Воїнів–Інтернаціоналістів, 7, ауд. 3222).

Огневий Віталій Олександрович — канд. екон. наук, доцент, доцент кафедри автомобілів та транспортного менеджменту Вінницького національного технічного університету (21021, м. Вінниця, вул. Політехнічна, 7, ауд. 3222, e-mail: Ognevoy@ukr.net).

Borysiuk Dmytro – Candidate of Technical Sciences (Ph. D in Eng.), Associate Professor, Associate Professor of the Department of of automobiles and transport management of Vinnytsia National Technical University (21021, Vinnytsia, Polytechnic Street, 7, room 3222, e-mail: bddv@ukr.net, <https://orcid.org/0000-0001-8572-6959>).

Zelinskyi Viacheslav – Assistant of the department of automobiles and transport management of Vinnytsia National Technical University 21021, Vinnytsia, Polytechnic Street, 7, room 3222, e-mail: zelinskiy.slava@gmail.com, <https://orcid.org/0000-0002-7785-2629>).

Vdovichenko Oleksandr – Assistant of the department of automobiles and transport management of Vinnytsia National Technical University 21021, Vinnytsia, Polytechnic Street, 7, room 3222).

Ohnevyy Vitaliy – Candidate of Economic Sciences (Ph. D in Economic), Associate Professor, Associate Professor of the Department of of automobiles and transport management of Vinnytsia National Technical University (21021, Vinnytsia, Polytechnic Street, 7, room 3222, e-mail: Ognevoy@ukr.net).