

10. Максаковский В. П. Глобализация как стержневая проблема мирового развития// География в школе. – 2004. – №4. – С. 8-15, 25.
11. Маруняк Є. О. Економіко-географічні аспекти розвитку глобалізації світової економіки// Український географічний журнал. – 2003. – № 2. – С. 33–37.
12. Маруняк Є. О. Методичні підходи до економіко-географічного дослідження процесів глобалізації в контексті стратегії регіонального розвитку України// Український географічний журнал. – 2004. – № 1. – С. 28–33.
13. Мироненко Н. С. Введение в географию мирового хозяйства. – М.: Ун-т им. Дашковой, 1995. – 166 с.
14. Мироненко Н. С. Географический подход к центрo-периферическим отношениям в мировом хозяйстве// Вестник Москов. ун-та. Серия 5: География. – 2005. – №1. – С. 25–38.
15. Пространственные структуры мирового хозяйства/ Под ред. Н. С. Мироненко. – М., 1999.
16. Сдасюк Г. В. Модели глобализации и необходимость региональной интеграции// География в школе. – 2002. – № 2. – С. 3–13.
17. Стадник О. Г. Країни світу в цифрах і фактах. Довідник географа, історика, економіста. – Харків: Вид. група “Основа”, 2004. – 288 с.
18. Сухоруков В. Д. Глобальное социально-экономическое пространство// Известия РГО. – 1998. – Вып. 4. – С. 30–35.
19. Пименова Р. А. Аргентина в системе интеграционных процессов Латинской Америки// Вестник Москов. ун-та. Серия 5: География. – 2002. – № 5. – С. 67–71.
20. Топчієв О. Г. Основи суспільної географії. – Одеса: Астропринт, 2001. – 560 с.
21. Філіпенко А. С. Світова економіка. – К.: Либідь, 2001. – 582 с.
22. Шлихтер С. Б. Процессы мирового и регионального развития и новое географическое мышление// Новое мышление в географии: Сб. науч. Тр. – М.: Наука, 1991. – С. 260–274.
23. Шлихтер С. Б. Современные проблемы географии мирового хозяйства// География в школе. – 1992. – №№2–3. – С. 3–8.
24. Экономическая география капиталистических и развивающихся стран/ Под ред. В. В. Вольского и др. – 2-е изд. перераб. – М.: Изд-во МГУ, 1986. – 528 с.

#### **Summary:**

The article investigates the influence of regional division process upon the formation of modern territorial structure of present day world economy. The questions of regional transnationalism are being investigated on the example of integrational processes in Europe. The scheme of multilevel structure of the world economy is proposed.

УДК 911.3:33(477.83)

Любов КОТИК, Ігор РАНЦЯ, Іван РОВЕНЧАК

### **ТРАНСФОРМАЦІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

**Постановка та актуальність проблеми.** Залізничний транспорт – важливий елемент транспортної системи Львівської області, що забезпечує регулярне перевезення пасажирів та транспортування вантажів різноманітної кількості та гатунку. Його роль не обмежується масштабами самого краю, а поширюється на весь Західний регіон держави зокрема та Україну загалом. Економічні перетворення, що охопили господарський комплекс Львівської області, торкнулися й залізничного транспорту, привнісши з собою зміни в його компонентну та функціонально-організаційну структури. За таких обставин набуває актуальності потреба вивчення цих змін з метою накреслення шляхів подальшого розвитку залізничного транспорту регіону.

**Аналіз найновіших досліджень і публікацій.** Дослідженню проблем залізничного транспорту присвячені праці вітчизняних економіко-географів О. Шаблія, О. Бордун, М. Мацяха, І. Ровенчака (Львів), О. Топчієва (Одеса), І. Коротуна (Рівне) тощо. Однак, залізничний транспорт вони розглядають переважно на загальнодержавному рівні, а регіональні його особливості залишаються малоз'ясованими.

**Мета дослідження.** Мета дослідження – розкрити проблеми функціонування залізничного транспорту Львівської області на етапі трансформаційних перетворень у транспортній галузі України та накреслити перспективи його подальшого розвитку.

**Методика і методологія дослідження.** Дослідження проведені на основі аналізу та синтезу доступної статистичної інформації та фінансової звітності Управління залізничного транспорту Львівської області.

*Результати дослідження.* Залізничний транспорт Львівської області бере свій початок від 5 листопада 1861 року, коли з Перемишля на новозбудовану станцію Львів прийшов потяг “Ярослав”. Цю подію так ілюструвала “Gazeta Lwowska”: “Після довгого очікування наближається радісний день, від якого починається і в нас регулярний рух на залізниці ім. Карла Людвіга. Вона безпосередньо з’єднає Львів з цілою мережею європейських залізниць. За допомогою залізничних шляхів Східна Галичина поєднається з цивілізованою Європою..., утворить шлях, що проляже від східних кордонів Австрії аж до узбережжя Адріатичного моря. Столиця краю, як і взагалі Галичина, відтепер матимуть допуск до збільшення активності промислу і полегшеної торгівлі” [2, с. 47].

Від цих урочистих подій минуло більше 140 років, за які залізничний транспорт Львівської області виокремився в монолітну систему, що разом з іншими такими обласними системами формує каркас транспортного комплексу України. На 1 січня 2003 року загальна експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування у Львівській області становила 1292 км, з яких 63% (818 км) електрифіковані [4, с. 151]. За цим показником область входить в когорту найосвоєніших в залізничному відношенні регіонів України та формує осередок розвитку залізничного транспорту Заходу України.

За роки української незалежності загальна протяжність залізничних колій Львівської області практично не змінилася. Натомість відчутно зросла частка електрифікованих залізничних шляхів. Останнє спричинено електрифікацією залізничних колій у напрямку Трускавця, Сколе, Самбора. В перспективі не очікується подальшого нарощування довжини залізничних колій у Львівській області, що зумовлено високою існуючою щільністю залізниць в цьому регіоні, – вона перевищує 45 км на 1000 км<sup>2</sup> та відповідає щільності залізниць в районах розвитку паливно-енергетичної індустрії, металургії та важкого машинобудування (Дніпропетровська, Донецька, Харківська області). Така особливість зумовлена, з одного боку, прикордонним розташуванням області, з іншого – політикою советської влади. Згідно з останньою, Львівщина займала стратегічну нішу в оборонній доктрині Советського Союзу, а її підприємства та населення повинні були здійснити швидку евакуацію в разі військової агресії з боку західноєвропейських держав. Здійснення останньої вимагало розвиненої військово-транспортної інфраструктури, яку формували передусім залізничні колії. Підтвердженням цього є їх спрямування на Київ (і далі до Москви), Одесу (порт) тощо.

Структура залізничного полотна Львівської області представлена одно-, двоколійними та електрифікованими лініями, лініями на тепловозній тязі та коліями 1435 мм. Найпоширеніші одноколіїні лінії, на які припадає 58% загальної довжини залізничних шляхів Львівської області. Двоколіїнка проходить територією області від смт Славсько (йде з Чопа – прикордонного міста Закарпатської області) до м. Стрий, а далі через проміжні станції Миколаїв-Дністровський, Оброшино, Скнилів до м. Львів. Від Львова двохколіїна лінія прокладена через Запитів і Радехів на територію Волинської області у напрямі Ківерців. Крім того, ще одна двоколіїнка проходить від прикордонної станції Мостиська II до вузла Красне, де розбігається двома напрямками: на Здолбунів та Тернопіль. Колії 1435 мм поширені на території Львівщини в прикордонних районах, зокрема в межах прикордонних залізничних станцій Старжава, Нижанковичі, Рава-Руська, Мостиська II. Вони пов’язані із потребою суміщення нашої залізничної колії з західноєвропейською.

Крім колій залізничну мережу формують залізничні станції. Їх у Львівській області налічується 92 одиниці, з яких 1-го класу – 4 станції, 2-го – 6 станцій, 3-го – 5 станцій, 4-го – 21 станція, 5-го класу – 56 станцій. 80% станцій обладнані пристроями електронно-централізованого управління рухом поїздів [6].

Головні залізничні пасажиро- та вантажопотоки Львівської області охоплюють територію самої області та спрямовані в інші регіони України і в сусідні країни (передусім, в Польщу, Росію, Угорщину). За кількістю відправлених та прийнятих поїздів беззаперечним лідером є внутрішньообласні (приміські) пасажирські перевезення. Найінтенсивніший рух відбувається за напрямком Львів–Моршин, Львів–Стрий, Львів–Трускавець, Львів– Мостиська, – щодня електропоїзди в цих напрямках відправляються 4–5 разів. Деяко сповільненим є рух в керунках Львів–Сокаль, Львів–Ходорів, Львів–Рава-Руська, – не більше 2–3 відправлень в день. Це зумовлено відсутністю в цих напрямках електрифікованих колій і, відповідно, більшою тривалістю поїздки.

В пасажирських перевезеннях дальнього слідування (міжміських) чільне місце за кількістю відправлень займає напрямок Львів–Київ. Не відстають від нього і напрями на Ужгород, Харків та Сімферополь. У міждержавних перевезеннях пасажирів домінують напрями на Мінськ, Москву, Будапешт тощо.

Головні залізничні вантажопотоки Львівської області спрямовані на східні області України (Харківську, Донецьку, Дніпропетровську) та Південь держави (Одеська область та АР Крим). З цих

регіонів у Львівську область завозять машини й статкування, електропобутову техніку, паливні матеріали у вигляді різноманітних нафтових похідних сполук, зерно і т. д. У зворотньому напрямку відбувається транспортування лісу кругляку та виробів з дерева, меблів, будівельних матеріалів, продуктів харчування, тарної продукції тощо.

У закордонних вантажних перевезеннях залізничного транспорту Львівської області домінує орієнтація на країни Європейського Союзу, з яких в область завозять продукти харчування, побутову техніку, канцелярські приладдя, предмети домашнього вжитку. Натомість вивозять лісосировину та дерев'яні напівфабрикати, меблі з натуральної деревини, частково будівельні матеріали, особливо з групи натуральних будівельних матеріалів: облицювальне каміння і т. п.

Важливим напрямком діяльності залізничного транспорту Львівської області є перевезення пасажирів приміськими та міжміськими поїздами. Їх сумарний обсяг у 2003 році становив 28,4 млн осіб, що складає 13,2% від загальної кількості пасажирів, перевезених транспортним комплексом досліджуваного регіону. Водночас, цей показник був у 5 разів меншим від обсягу перевезених пасажирів автомобільним транспортом, та в 409 разів більшим від перевезень пасажирів авіаційним транспортом Львівщини [4, с. 151]. На приміські перевезення залізничного транспорту Львівської області припадає 68% пасажиропотоку, на міжміські – 32%.

За роки трансформаційних перетворень в економіці України загальні обсяги перевезень пасажирів залізничним транспортом Львівщини знизилися. За період з 1995 по 2003 рік перевезення пасажирів зменшилися на 14,5% , та в 2003 році становили 28,4 млн осіб. Аналогічно змін в бік зменшення зазнав й показник пасажирообігу: з 2,6 млрд. пасажиро-км в 1995 році до 2,1 млрд пасажиро-км у 2003 році Такі тенденції зумовлені економічною кризою в державі, яка спричинює підвищення тарифів на перевезення пасажирів та безгрошів'я громадян, їхню неспроможність сповна використовувати для власних потреб залізничний транспорт.

Перевезення вантажів займає важливу нішу у функціонуванні залізничного транспорту Львівської області. В 2003 році залізницею регіону було перевезено 7,9 млн т. вантажів, що вдвічі менше від показника 1995 року – 14,1 млн т. Подібно, за цей же період зменшився і вантажообіг, опустившись в 2003 році до позначки 8,5 млрд тонно-км. Такий різкий спад зумовлений зупинкою діяльності більшості промислових гігантів регіону, які в советські часи виступали головними одержувачами та відправниками вантажів. Водночас, порівняно з 1999 роком, загальні обсяги перевезень вантажів залізничним транспортом Львівської області почали зростати, що свідчить про тенденції економічного відродження в регіоні.

В структурі перевезених вантажів (за відправленням) залізничного транспорту Львівської області переважають паливні ресурси, на які в 2003 році припадало 63% всіх відправлених вантажів (див. табл. 1). Розподіл відправлених вантажів різниться за станціями. Наприклад, у структурі відправлених вантажів станції Жидачів переважає тарна сировина, станції Миколаїв-Дністровський – цементна продукція, станції Львів – продукція меблевої, легкої (зокрема, взуттєвої) промисловості, машинобудування тощо [7]. Загалом, структура вантажоперевезень залежить від району розташування залізничної станції та коливається за сезонами року. Максимум перевезень припадає на зимовий період. Літом вантажопотоки скорочуються, а деякі товари (зернові культури, овочі тощо) загалом випадають із структури залізничних вантажних перевезень.

Таблиця 1

**Відправлення окремих видів вантажів залізничним транспортом Львівської дирекції залізничних перевезень**

Показники	1995	1999	2000	201	2002	2003
	мільйонів тонн					
Вугілля	7,5	3,1	3,5	3,7	2,8	3,2
Нафта і нафтопродукти	1,1	0,7	0,2	1,1	1,4	1,8
Лісові вантажі	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,3
Цемент	0,6	0,3	0,4	0,4	0,4	0,6
Брухт чорних металів	0,1	0,2	0,4	0,3	0,3	0,3
Інші	4,6	1,7	1,5	1,5	1,6	1,7
Всього	14,1	6,2	6,2	7,2	6,7	7,9

Джерело: [4, с. 152].

За особливостями розвитку залізничного транспорту територію Львівської області можна поділити на три субрайони, що відчутно відрізняються один від одного: Північний, Центральний та Південний (див. рис. 1).

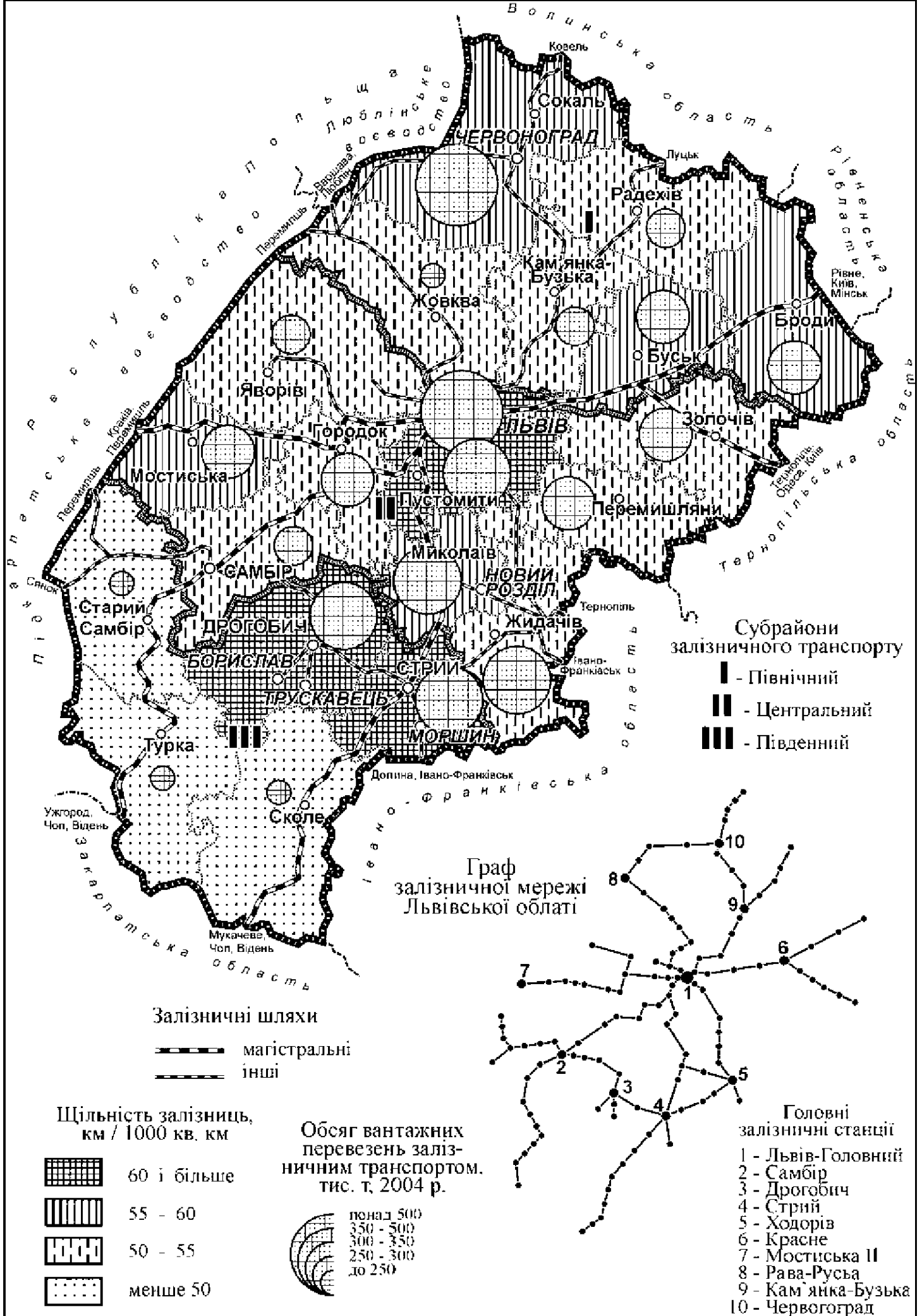


Рис. 1. Залізничний транспорт Львівської області

Північний залізничний субрайон охоплює територію Бродівського, Буського, Жовківського, Кам'янка-Бузького, Радехівського та Сокальського районів. Він найменш транспортно освоєний та залізнично інтегрований із слабо вираженим центром в трикутнику вузлових залізничних станцій Красне–Рава-Руська–Червоноград. Щільність залізничних колій в ньому різниться за адміністративними районами і коливається від 50–55 км на 1000 км<sup>2</sup> в Кам'янка-Бузькому районі до 55–60 км на 1000 км<sup>2</sup> в Бродівському та Буському районах. В межах цього субрайону переважають одноколіїні неелектрифіковані лінії. Найінтенсивніше залізничне сполучення в Північному субрайоні відбувається у напрямках на Красне (пасажирські приміські та міжобласні перевезення) та Раву-Руську (вантажні перевезення закордонного спрямування – в Республіку Польща).

Загалом на Північний субрайон припадає 22% загального обсягу перевезених пасажирів та 24% загального обсягу перевезених вантажів залізничним транспортом Львівської області.

До Центрального залізничного субрайону Львівської області належать Городоцький, Жидачівський, Золочівський, Миколаївський, Мостиський, Перемишлянський, Пустомитівський, Самбірський та Яворівський райони. Його ядром є станція Львів в поєднанні з дотичною до неї станцією Клепарів. Щільність залізничних колій в Центральному субрайоні найвища в Львівській області та коливається на рівні 50–55 км на 1000 км<sup>2</sup> в Золочівському, Жидачівському, Перемишлянському та Яворівському районах; 55–60 км на 1000 км<sup>2</sup> в Миколаївському та Мостиському районах; 60 і більше км на 1000 км<sup>2</sup> в Пустомитівському районі. В межах цього субрайону переважають електрифіковані залізничні лінії. Співвідношення між одноколіїними та двоколіїними лініями становить 56% на 44% та має тенденцію до збільшення двоколіїнок. Найінтенсивніше залізничне сполучення в Центральному субрайоні відбувається в межах Львівської агломерації – в районі доїзду з довколишніх станцій до м. Львів (пасажирські приміські сполучення); а також в напрямку на Мостиська II (пасажирські приміські та міжобласні сполучення, вантажні перевезення закордонного спрямування). Через активний розвиток автомобільного транспорту дещо підупав розвиток Ходорівського напрямку, головний акцент в якому зараз змістився в бік вантажних залізничних перевезень.

Загалом на Центральний залізничний субрайон припадає 51% загального обсягу перевезень пасажирів та 54% загального обсягу перевезень вантажів залізничним транспортом Львівської області.

Південний залізничний субрайон охоплює Дрогобицький, Сколівський, Старосамбірський, Стрийський та Турківський райони. Він відзначається подвійним районоформуючим ядром, представленим залізничними станціями Стрий та Дрогобич. Цей субрайон відзначається внутрішніми контрастами показника щільності залізниць, що коливається від позначки, меншої 50 км на 1000 км<sup>2</sup> у Сколівському, Старосамбірському та Турківському районах, до 60 км і більше на 1000 км<sup>2</sup> в Дрогобицькому та Стрийському районах. В межах цього субрайону сумісно розташовані двоколіїні електрифіковані лінії та одноколіїні лінії на тепловозній тязі. Найінтенсивніше залізничне сполучення в Центральному субрайоні здійснюється в Славському напрямку.

Загалом на Південний субрайон припадає 27% загального обсягу обласних пасажирських та 22% вантажних перевезень. Він перебуває в стадії розвитку, що дає підстави говорити про збільшення пасажирообігу в Південному залізничному субрайоні Львівської області у майбутньому.

Перспективи подальшого розвитку залізничного транспорту Львівщини зосереджені в площині збільшення пропускної здатності прикордонних станцій Мостиська II та Рава-Руська за рахунок прокладання додаткових 1435 мм колій територією області. Це дасть змогу, з одного боку, скоротити час на перевантажуванні вантажів, з іншого, інтенсифікувати вагонообіг. При цьому головний акцент слід поставити на митний залізничний перехід Рава-Руська, який крім суто транспортних функцій має виконувати роль організуючого центру економічного розвитку довколишньої території, і провідну роль там повинна відіграти саме галузь залізничного транспорту. Там назріла потреба спорудження на прилеглих територіях складських приміщень за єврозірцями, побудови біля них гуртівень, які здійснюватимуть продаж щойно привезених з-за кордону товарів тощо.

Інші перспективи розвитку залізничного транспорту Львівщини відкриваються у зв'язку з впровадження в дію ідеї контрейлерних перевезень [1]. Контрейлер – це спеціальні залізничні платформи, пристосовані для завантаження на них важких автопотягів – трейлерів, які називаються каміонами (в побуті – фурами). Організація таких перевезень в межах Львівської залізниці планується за двома схемами. Згідно з першою, тягачі лише доставляють свої причепи до місця навантаження і залишають їх на товарних станціях. На станції призначення фуру зустрине уже інший тягач, який доставить її безпосередньо замовнику вантажа. В цьому разі відпадає необхідність включення в залізничний рухомий склад пасажирських вагонів для водіїв. За іншою схемою на спеціальні

платформи вантажиться весь автопотяг у зчипці з пасажирським вагоном для водіїв.

**Висновки та перспективи дальших досліджень.** Загалом проблеми й перспективи функціонування залізничного транспорту Львівської області тісно переплітаються між собою. Їх корені виходять із советської системи залізнично-транспортного господарювання. На нинішньому етапі триває адаптація залізниці до нових ринкових умов господарювання, що конкретно втілюється на підприємствах залізничного транспорту Львівщини. Сприятиме цьому процесу й активізація прикладних регіональних досліджень бізнесової діяльності в транспортній сфері на основі нових економіко-географічних підходів.

#### Література:

1. Автомобілі на рейках // Дзеркало тижня. – № 14. – 2003. – С. 12.
2. Гранків П. Е., Лазечко П. В., Сьомочкін І. В., Шрамко Г. І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів: Центр Європи, 1996. – 176 с.
3. Кіргя Г. М., Пшінько О. М., Агієнко І. В. Залізниці України. Історичний нарис. – Дніпропетровськ: Арт-Прес, 2001. – 328 с.
4. Статистичний щорічник Львівської області за 2003 рік. – Ч. І. – Львів: Гол. упр. стат. у Львів. обл., 2004. – 386 с.
5. Статистичний щорічник України за 2002 рік. – К.: Консультант, 2003. – 664 с.
6. Технічна характеристика Львівської дирекції залізничних перевезень / ДП “Львівська залізниця”. – Львів, 2004.
7. Фондові матеріали ДП “Львівська залізниця” / ДП “Львівська залізниця”. Львів, 2004.
8. Шаблій О. І. Основи загальної суспільної географії. – Львів: Вид. центр ЛНУ ім. І. Франка, 2003. – 444 с.
9. <http://www.loda.gov.ua>
10. <http://www.auc.org.ua/city/info/history>
11. <http://www.railway.lviv.ua>

#### Summary:

*Kotyk Lubov, Rantsya Ihor, Rovenchak Ivan.* TRANSFORMATION OF RAILWAY TRANSPORT IN LVIV REGION.

General peculiarities of railway transport in Lviv Region have been considered in stage of economic transformation. Particular attention is paid on analysis of modern state of regional railroad network, changes in transportation volumes, territorial differences.

УДК 911.3

Любов ДЯЧЕВСЬКА

### СУСПІЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ВХОДЖЕННЯ СТОЛИЧНОГО ЕКОНОМІЧНОГО РАЙОНУ УКРАЇНИ ДО ЄВРАЗІЙСЬКОЇ ГЕОЕКОНОМІЧНОЇ СИСТЕМИ

Процеси глобалізації суспільного життя зумовлюють нині формування світової гео економічної системи. Вона характеризується тісною взаємозв'язаністю і взаємозалежністю національних господарств держав світу, інтернаціоналізацією та транснаціоналізацією економіки, формуванням у її межах гео економічних ядер – «світових міст», що акумулюють у собі значну соціально-економічну та політичну могутність і здатні здійснювати вплив не тільки на прилеглі території, а й на географічно віддалені від них райони. Разом із процесами глобалізації інтенсивно розвивається регіоналізація світової економіки. Вона проявляється у створенні регіональних гео економічних систем, в рамках яких торговельні, інвестиційні взаємини, співробітництво у науково-технічній, соціальній, транспортній та інших сферах соціально-економічної діяльності відбувається інтенсивніше, ніж із суб'єктами економіки інших регіонів світу. Географічне розташування України, її історія та культура, принципи та напрями геополітичної стратегії держави, спеціалізація господарства та роль у міжнародному географічному поділі праці зумовлюють пріоритетність входження України у євразійську гео економічну систему.

Проблемам регіональної інтеграції України останнім часом приділяється велика увага. Багато наукових установ економічного, політологічного, географічного профілю, серед яких виділяються Національний інститут стратегічних досліджень, Національний інститут українсько-російських відносин, Інститут світової економіки і міжнародних відносин НАН України, Інститут економічного прогнозування НАН України, Інститут географії НАН України, Інститут регіональних досліджень НАН України, Інститут регіональних та європейських досліджень «ЄвроРегіоУкраїна», досліджують питання європейської та євразійської інтеграції України. Головна увага приділяється виявленню впливу глобалізаційних процесів на економіку України, формуванню її експортного потенціалу й проблемам його раціонального використання на різних векторах зовнішньоекономічної діяльності.