

УДК 911.3:656.025.2 (571)

МЕЖДУНАРОДНОЕ ПАССАЖИРСКОЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЕ СООБЩЕНИЕ УКРАИНЫ

© 2012 г. И.Г. Савчук

Институт географии НАН Украины

Поступила в редакцию 01.12.2010 г.

Чем дальше находится от Украины страна, с которой осуществляется международное пассажирское железнодорожное сообщение внутреннего формирования, тем выше иерархический ранг соответствующего города. В 2007 г. через территорию Украины проходили 139 международных пассажирских поездов и 76 беспересадочных вагонов. Под влиянием исторической инерции все крупнейшие города страны имеют международное пассажирское железнодорожное сообщение преимущественно с городами России, главным образом с Москвой. Транзитные поезда следуют с севера на юг для перевозки россиян на отдых к Черному морю, тогда как беспересадочные вагоны данного типа курсируют, главным образом, с востока на запад. Международные пассажирские поезда в российско-украинском пограничье останавливаются лишь на семи российских и десяти украинских железнодорожных станциях.

Среди всех видов пассажирского транспорта наибольшей устойчивостью во времени и пространстве характеризуется железнодорожный, так как для его функционирования необходима дорогостоящая транспортная инфраструктура. Это наиболее инерционный вид международных пассажирских сообщений, ибо маршруты следования поездов нужно не только согласовать между двумя государствами, но и поддерживать в надлежащем состоянии всю транспортную инфраструктуру жестко детерминированного пути следования железнодорожных поездов. Именно поэтому многие современные маршруты унаследованы от предшествующих периодов развития железнодорожной сети.

Целью исследования выступает изучение международного пассажирского железнодорожного сообщения Украины. Была разработана методика и проведена географическая характеристика маршрутов движения международных пассажирских поездов и беспересадочных вагонов, следующих в/через страну.

Методологической основой исследования служат геополитический и геоэкономический подходы. Методика опиралась на комплексное географическое описание и тематическое картографирование. Расписание движения международных железнодорожных пассажирских поездов и беспересадочных вагонов было положено на карту, где указана частота их движения в неделю.

Нами выделено несколько *типов международных железнодорожных пассажирских поездов и беспересадочных вагонов*, следующих по территории Украины:

- 1) *проходящие* – соединяют населенные пункты одного государства и проходят без остановок территорию другого государства;
- 2) *транзитные* – соединяют населенные пункты разных государств и останавливаются на территории другого государства;
- 3) *внутреннего формирования* – с одной из конечных станций следования в Украине.

Каждый из этих типов проанализирован, исходя из их значения в международном пассажирском железнодорожном сообщении Украины.

Развитие международного железнодорожного пассажирского сообщения Украины. Наиболее грузо- и пассажиронапряженные железнодорожные магистрали, пересекающие всю ее территорию, были электрифицированы еще в советские времена. В основном эти магистрали начинаются в Москве и выходят в Центральную Европу, Северное Причерноморье и на Кавказ [3, 4]. По территории Украины проходят 6 из 13 железнодорожных транспортных коридоров Организации сотрудничества железных дорог (№№ 3–5, 7, 8, 10), а также 3 из 10 панъевропейских транспортных железнодорожных коридоров (III, V, IX) [12, 17]. Анализ их маршрутов позволяет утвер-

ждать, что *через Украину пролегают наиболее короткие и удобные железнодорожные пути, соединяющие между собой центральные и южные регионы стран Восточной и Центральной Европы и Балкан.*

Такое выгодное транспортно-географическое положение страны позволяет увеличивать объем международных железнодорожных перевозок и экспорт соответствующих услуг. За 2000-е годы стоимость экспорта железнодорожных пассажирских услуг выросла в 4.41, а грузовых услуг – в 2.21 раза [5]. Экспорт железнодорожных пассажирских услуг в 2009 г. составлял 280.56 млн долл. США [там же], то есть 41.8% от общей прибыли всех пассажирских перевозок железных дорог Украины (рассчитано по [16]). Это позволяет характеризовать ОАО “Укрзалізниця” как экспортоориентированную компанию.

В 2007 г. через Украину проходили 139 международных пассажирских железнодорожных поездов и курсировали 76 беспересадочных вагонов, относящиеся преимущественно к внутреннему формированию (соответственно 89.3% и 60.0% от их общего числа). Именно поэтому им уделено основное внимание в этой работе.

Приблизительно 1/3 всех транзитных грузов и более 1/3 всех пассажиров, следовавших в международном направлении, перевозилось поездами Юго-Западной железной дороги (рассчитано по [9]), обслуживаемыми наиболее загруженную транзитным международным пассажирским сообщением железнодорожную линию Москва–Киев–Жмеринка.

Развитию международного железнодорожного сообщения Украины способствует *конфигурация ее территории* – значительный выступ на востоке части Донецкой и Луганской областей; прохождение по прикарпатским областям кратчайшего железнодорожного пути между Польшей и Румынией (Краков–Львов–Ивано-Франковск–Черновцы–Яссы¹) и выход железных дорог из Закарпатской области на железнодорожные сети Венгрии, Румынии и Словакии.

Важным фактором, способствующим развитию международного пассажирского сообщения в Украине, служит размещение столицы и ряда крупнейших городов страны (Донецк, Львов, Одесса и Харьков) недалеко от государственной границы. Этот опорный каркас был сформирован

в рамках политического и экономического развития Австро-Венгерской и Российской империй. Таким образом, современная организация в пространстве транспорта Украины является отпечатком сформировавшейся ранее территориальной структуры населения и хозяйства.

Этим можно объяснить максимальную концентрацию сети железных дорог общего пользования современной Украины в двух приграничных областях – Донецкой и Львовской². В них железнодорожная сеть сконцентрирована вокруг областных центров и в приграничных районах, что способствует развитию международного железнодорожного сообщения.

В Донецкой области большинство железных дорог было построено в эпоху Российской империи для вывоза местного каменного угля в ее основные промышленные центры [8]. От крупных железнодорожных узлов расходятся линии в различных направлениях, что позволяет иметь большую пропускную способность и маневренность железнодорожного сообщения.

Во Львовской области железные дороги строились главным образом по военно-стратегическим соображениям для обороны Галиции на случай войны Австро-Венгрии с Россией [1, 7]. Именно поэтому здесь в 1860-е – 1870-е годы была создана густая сеть дорог с центром во Львове (установлено по [1, 8, 19]). Они вели к обеим столицам Австро-Венгрии – Вене и Будапешту³, а также к главным ее промышленным центрам в Чехии (Прага и Острава) и на Буковину [1].

Формирование сети железных дорог современной Украины на базе унаследованных пространственных структур видно до сих пор (например, Галиция мало связана с остальной частью страны) [8]. Только 5 железнодорожных линий⁴ пере-

² Соответственно 60 и 59 км на 1 тыс. км² территории [15].

³ Решающее влияние военно-стратегических соображений на прокладку железных дорог через Карпаты во времена Австро-Венгерской империи показывает сравнение двух соседних участков бывшей административной границы между Цислейтанией и Транслейтанией (ныне – административная граница между Закарпатской и Ивано-Франковской, Львовской, Черновицкой областями Украины в Украинских Карпатах и польско-словацкая государственная граница в Западных Карпатах). Обе эти горные системы имеют сходные основные физико-географические характеристики. Через Украинские Карпаты длиной 280 км проходят три железные дороги, а через соседние Западные Карпаты длиной 541 км – одна второстепенная железная дорога Прешов (Словакия) – Новы Сонч (Польша) [10, 22, 23].

⁴ Железнодорожные перегоны: Броды–Радивилов (1873), Збараж–Шепетовка (1918), Львов–Луцк (1928), Новоселка–Мамалыга (1893), Подволочийск–Волочийск (1871) [11].

¹ Ее длина по территории Украины от государственной сухопутной границы с Польшей в районе железнодорожной станции Мостиска II (Львовская область) до границы с Румынией в районе станции Вадул-Сирет (Черновицкая область) – 406 км (рассчитано по [2, 19]).

секают 600 км бывшей государственной границы между Австро-Венгерской и Российской империями в пределах современной Украины против 20-ти, пересекающих современную государственную сухопутную границу между Россией и Украиной длиной 1955 км⁵ (рассчитано по [1, 6, 19]).

Развитость сети железных дорог в районе государственной сухопутной границы Украины. Важность того или иного участка государственной сухопутной границы в экономическом пространстве и для пассажирского сообщения населения сопредельных стран можно косвенно определить, сравнив количество международных железнодорожных пассажирских поездов, которые его пересекают, и развитость железнодорожной инфраструктуры на границе (таблица).

Восточный (3039 км) и западный (2585 км) сегменты государственной сухопутной границы Украины⁶ пересекает приблизительно равное число железнодорожных линий, однако через первый проходит поездов в 3.5 раза больше, чем через второй. При этом число железнодорожных переходов через границу на первом и втором составляет соответственно 14 и 17. Это свидетельствует о недостаточном числе контрольно-пропускных пунктов на восточном сегменте границы. За исключением границы с Молдовой, с остальными странами на западе Украина унаследовала государственную сухопутную границу, оформленную в рамках Ялтинско-Потсдамской геополитической системы, на которой большая часть действующей сети контрольно-пропускных пунктов сформировалась в советскую эпоху. Это оказывает прямое воздействие на международное пассажирское железнодорожное сообщение.

Проходящие пассажирские железнодорожные поезда и беспересадочные вагоны пересекают территорию Меловского района Луганской области Украины по одной из наиболее грузо- и пассажиронапряженной железнодорожной магистрали РЖД Москва–Кавказ. Они не проходят таможенного и паспортного контроля в Украине, поэтому мы их не изучали.

Пуск на этом участке скоростного поезда РЖД по направлению Москва–Воронеж–Ростов (Минеральные Воды, Туапсе) [17], повлечет за собой

⁵ Для сравнения, современную государственную сухопутную границу между Россией и Финляндией (1340 км) пересекают лишь три железные дороги [22, 23].

⁶ Они определены исходя из существования двух главных геополитических векторов в развитии стран – соседей Украины: восточного (граница с Белоруссией, Россией) и западного (граница с Польшей, Словакией, Венгрией, Румынией, Молдавией).

возведение защитных сооружений вдоль железнодорожного полотна. Оно превратится в разграничительную линию с разрешенным пересечением в строго определенных местах. Таким образом, скоростное железнодорожное сообщение повысит степень транспортной изолированности части Меловского района Луганской области Украины от сопредельных территорий двух стран.

Транзитное международное пассажирское железнодорожное сообщение. Поезда данного типа за пределами Украины соединяют между собой лишь города в России и Молдавии. Всего в 2007 г. было четыре конечных пункта таких поездов (Адлер, Кисловодск, Кишинев, Москва). В основном они курсируют летом, что означает недоиспользование транзитного потенциала страны. В их обслуживании принимают участие все региональные железные дороги Украины.

Транзитные международные беспересадочные пассажирские железнодорожные вагоны в 2007 г. соединяли между собой 10 городов в 8 государствах Евразии. За исключением Бургаса, Варны (Болгария) и Пшемесля (Польша), все города – конечные пункты следования этих вагонов являются столицами государств, что указывает на решающую роль столичности в функционировании этих вагонов. Геополитическим реликтом периода существования социалистического лагеря можно считать наличие вагонов, следующих между Москвой и столицами ряда стран Центральной Европы и Балкан. В 2009–2010 гг. также были пущены вагоны и до городов Бар (Черногория), Салоники (Греция), Венеция (Италия). Все они курсируют исключительно летом, обслуживая рекреационные потребности россиян. На территории Украины их прикрепляют к международным пассажирским поездам внутреннего формирования. Значительная их часть проходит через Карпаты⁷.

По нашему мнению, существующие с времен Российской империи и СССР транзитные международные пассажирские поезда и беспересадочные вагоны обслуживают потребности жителей преимущественно столицы государства в отдыхе на море. Именно поэтому в основном они направлены с севера на юг, тогда как транзитные международные беспересадочные пассажирские же-

⁷ «Для украинского железнодорожного транзита “узким местом” остается однопутный Бескидский тоннель, построенный еще в 1886 г. во времена Австро-Венгрии. Проблема этого тоннеля существует давно, однако о проектировании его реконструкции “Укрзалізниця” объявила только в июне 2008 г.», планируя привлечь для осуществления этого проекта кредит ЕБРР на сумму в 40 млн долл. США [14].

лезнодорожные вагоны, преимущественно имеют направление с востока на запад.

Международное пассажирское сообщение внутреннего формирования. Конечными пунктами следования поездов данного типа в пределах Украины служат 20 городов страны, 15 из них – административные центры регионов (рис. 1). За исключением таких железнодорожных узлов как Жмеринка и Ковель, а также курорта Бердянск, все города – главные центры экономики и расселения страны. Поэтому эти поезда используются частью пассажиров для посещения иностранных государств с деловыми целями. По числу поездов лидирует Киев (конечный пункт 30 поездов данного типа), выделяются также региональные центры на востоке страны: Харьков, Донецк, Днепр-петровск. Их четкая иерархия сформировалась в соответствии с теорией центральных мест Кристаллера–Лёша. Только 4 города Украины служат конечными пунктами международных пассажирских поездов внутреннего формирования, которые курсируют в западном направлении, тогда как в восточном направлении такие поезда ходят из 20 городов страны.

Доминирование *восточного направления* следования международных пассажирских железнодорожных поездов внутреннего формирования из Украины (90 поездов из 20 городов) детерминировано историческими причинами. Лидируют два города страны: Киев – современная столица государства (22) и Харьков – столица Украинской ССР в 1918–1933 гг. (19 поездов). За ними следуют города востока Украины.

В *западном направлении* курсируют лишь 19 международных пассажирских поездов внутреннего формирования из 4-х городов Украины: в Киеве формируется 10, Одессе – 4, Львове – 3 и Черновцах – 2. Четкая иерархическая структура распределения свидетельствует об активном использовании преимуществ приграничного положения. В силу исторической инерции наиболее разнонаправленное пассажирское сообщение такого типа имеют Киев и Львов (см. рис. 1), кроме того, большое число поездов курсирует между Одессой и Кишиневом.

Анализ размещения конечных пунктов следования международных пассажирских поездов внутреннего формирования по городам внутри Украины следует дополнить изучением их локализации в городах за ее пределами, что позволит определить те из них, которые имеют конкурентные преимущества при осуществлении связей. В *западном направлении* конечные пункты таких поездов расположены в семи городах четырех

государств. За исключением Польши (Варшава, Вроцлав, Краков, Пшемьсль), в других европейских государствах имеется лишь по одному такому городу и все они – их столицы. Наиболее удаленными от Украины конечными пунктами таких поездов на западе являются столицы Австро-Венгерской и Германской империй, существовавших в Европе до Первой мировой войны.

По нашему мнению, маршруты следования международных пассажирских поездов внутреннего формирования в западном направлении во многом унаследованы со времен формирования железнодорожной сети в конце XIX – начале XX в. Так, международный пассажирский поезд Черновцы (Украина) – Пшемьсль (Польша) – является частью существовавшего в тот исторический период поезда Черновцы–Львов–Пшемьсль–Краков–Вена, ходившего в пределах Цислейтании для обеспечения транспортной связи окраин Австро-Венгрии с ее столицей. Такой же реликт и поезд Одесса (Украина) – Кишинев (Молдавия), курсирующий еще со времен формирования Одесской железной дороги в Российской империи.

Именно этими унаследованными пространственными структурами можно объяснить географическую неравномерность современного международного железнодорожного пассажирского сообщения Украины. По количеству поездов внутреннего формирования *восточное направление является доминирующим в международном пассажирском железнодорожном сообщении Украины* (рис. 1). Историческая инерционность экономических и культурных связей привела к тому, что на восток следует в 4.7 раза больше поездов, чем на запад.

Существующее на восточном направлении распределение конечных пунктов международных пассажирских поездов внутреннего формирования во многом является следствием исторического развития железнодорожной сети до Первой мировой войны и отчасти в период между двумя мировыми войнами. Принципы формирования единой крупной трансконтинентальной железнодорожной системы с центром в Москве объясняет доминирование российских городов, где находятся конечные пункты следования таких поездов, в современном международном пассажирском железнодорожном сообщении Украины на восточном направлении, а также наличие постоянного сообщения этого типа с крупнейшими периферийными железнодорожными узлами – Баку, Владивостоком и Ташкентом.

В России находится 63.2% городов – конечных пунктов следования международных пас-

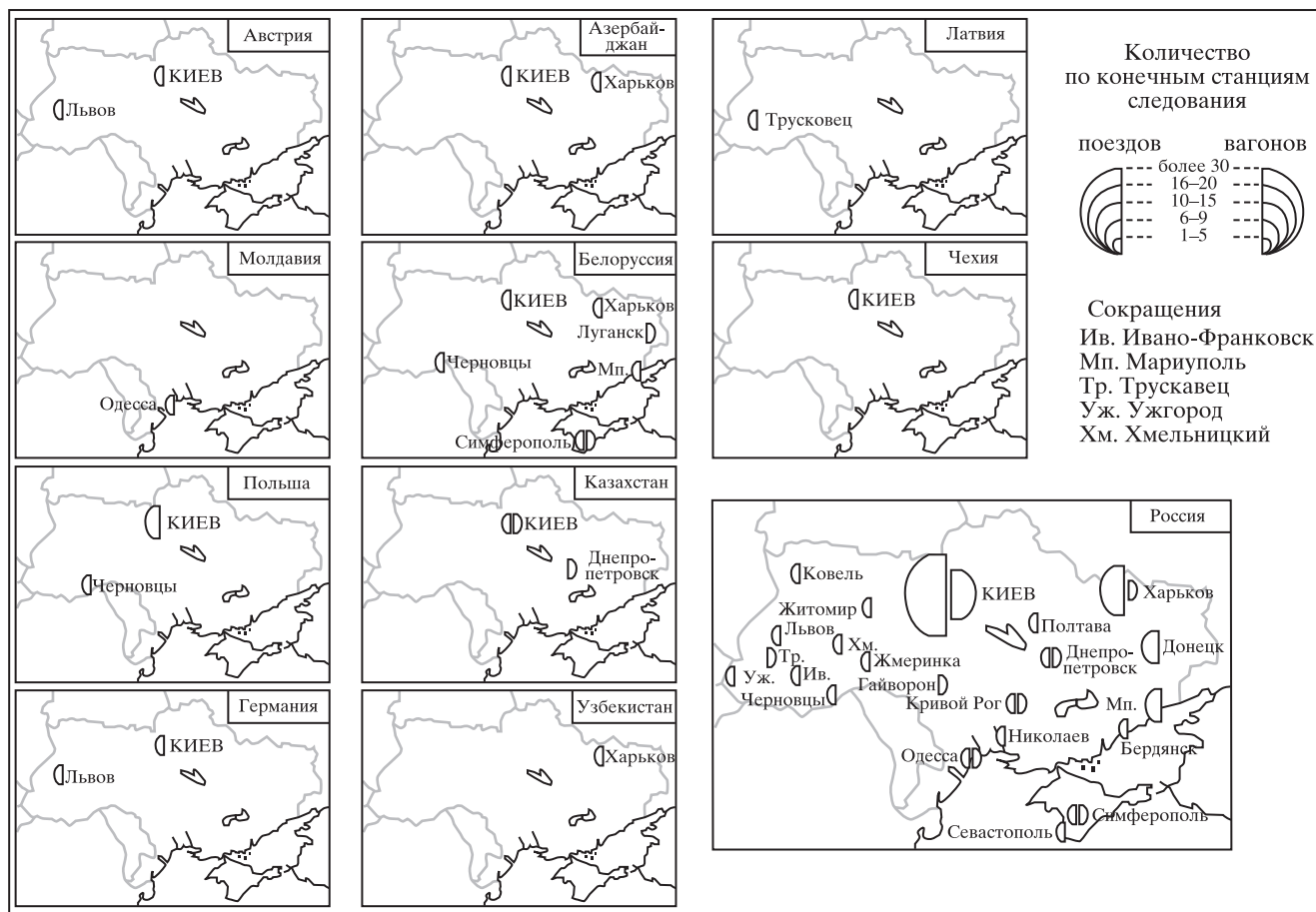


Рис. 1. Распределение международных пассажирских поездов и беспересадочных вагонов внутреннего формирования по странам и городам Украины (по состоянию на 01.01.2007 г.).

сажирских поездов внутреннего формирования. Создание современной железнодорожной сети на территории СНГ, пришедшее во времени на Российскую империю, а затем СССР, объясняет доминирование бывших столиц этих государств – Москвы (37) и Санкт-Петербурга (11 таких поездов) в распределении международного пассажирского железнодорожного сообщения из Украины на восточном направлении. Столичным статусом можно объяснить и формирование маршрутов движения международных пассажирских беспересадочных вагонов внутреннего формирования. В основном они повторяют следование поездов этого типа вследствие того, что к ним прикрепляются.

Прослеживается закономерность: чем дальше находится от Украины страна, с которой осуществляется международное пассажирское железнодорожное сообщение внутреннего формирования, тем выше иерархический ранг соответствующего города. Все города – конечные пункты следования этих поездов в восточном направлении – это центры административно-

территориальных единиц первого порядка (за исключением Адлера и Кисловодска в России – рекреационных центров межгосударственного значения).

Анализ территориальной структуры международных пассажирских поездов и беспересадочных вагонов внутреннего формирования показал явное доминирование восточного направления: сухопутную границу Украины с Россией пересекло 58.1% (2007 г.) и 51.5% (2000 г.) от общего их числа (рассчитано по [10]). Именно поэтому мы провели более детальный анализ их движения в районе государственной границы между этими странами.

Международные пассажирские железнодорожные поезда внутреннего формирования в районе государственной границы Украины с Россией останавливаются лишь на 7 российских и 10 украинских железнодорожных станциях (рис. 2). Сравним эти данные с количеством существующих трансграничных перегонов на этом участке государственной сухопутной границы

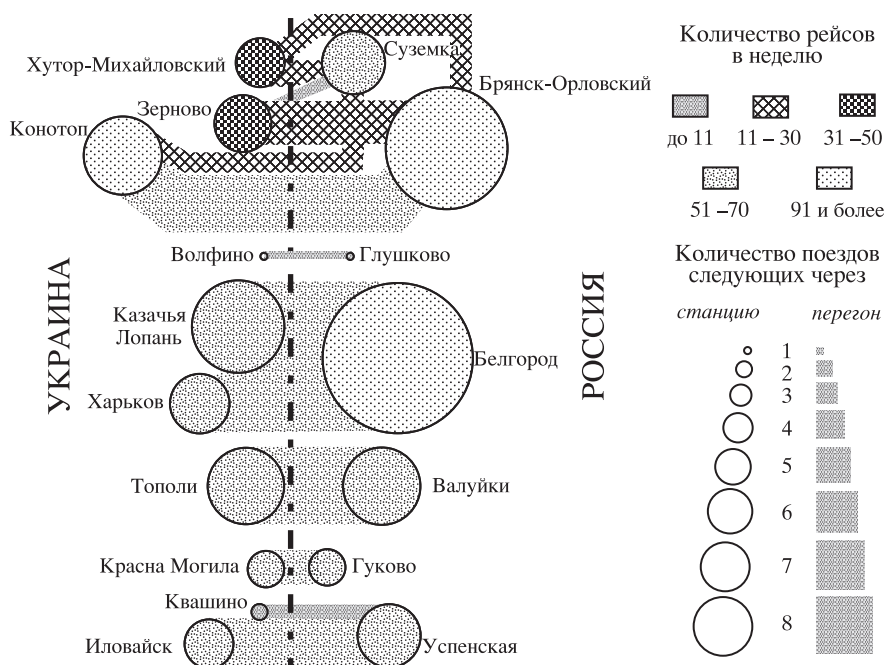


Рис. 2. Интенсивность движения международных пассажирских поездов на российско-украинской границе (железные дороги, направляющиеся от приграничных железнодорожных станций, не показаны).

Украины можно утверждать, что имеющийся значительный потенциал не используется на должном уровне, так как на 5 перегонов приходится 68% всех рейсов международных пассажирских поездов внутреннего формирования (рис. 2). Основная часть пассажиропотока приходится на железнодорожные перегоны, расположенные в Белгородской и Харьковской областях (на первом месте – перегон между станциями Белгород и Казачья Лопань). По числу поездов первое место занимает перегон между станциями Брянск-Орловский (Брянская область России) и Конотоп (Сумская область Украины).

За исключением городов Белгород и Брянск (Россия) и Харьков (Украина) остальные приграничные железнодорожные станции расположены не в областных центрах. Преимущественно это линейные станции, которые находятся в десятикилометровой приграничной зоне на двухпутных электрифицированных железнодорожных линиях, оборудованных автоматической блокировкой. Структурные подразделения российских и украинских железных дорог, а также различного рода государственных контролирующих органов обеспечивают работой значительную часть местного населения. Расширение сети таких станций на российско-украинской границе позволит перераспределить пассажиро- и грузопотоки, а также увеличить занятость в приграничных районах.

Ряд железнодорожных линий на границе России с Украиной совсем не используется в международном пассажирском железнодорожном сообщении (например, линия Валуйки (Белгородская область России) – Старобельск–Ольховая (Луганская область Украины)). Перераспределение маршрутов следования таких поездов между действующими железнодорожными перегонами в приграничье позволило бы рациональнее использовать их технические возможности, что способствовало бы увеличению скорости движения поездов.

Анализ расписания движения за 1989⁸ и 2007 гг. позволит определить степень *устойчивости во времени маршрутов следования международных пассажирских поездов*. Продолжают функционировать маршруты между столицами бывших союзных республик и от них – к крупнейшим городам Украины, а также поезда, следующие из-за рубежа на морские курорты страны. Сохранились, например, ряд поездов, курсирующих между Москвой и Киевом, Минском и Симферополем. Сократилось количество малых и средних городов Украины (Вадул-Сирет, Дебальцево, Ясиноватая и др.), имеющих прямое железнодорожное пассажирское сообщение с Москвой. По маршруту ряда прежних поездов курсируют беспересадочные вагоны (например, Москва–Луганск). Пе-

⁸ Таблица основных направлений движения поездов СССР за 1989 г. [2].

Таблица. Основные характеристики международного железнодорожного сообщения Украины, 2007 г.

Государственная граница Украины с государством-соседом	Длина государственной сухопутной границы, км	Количество пересекающих государственную границу железнодорожных линий						Количество пересекающих государственную границу международного пассажирских (в неделю)*				Пропуск железнодорожного пассажирского транспорта через государственную границу Украины	
		линий	перего-нов	поездов		беспересадочных вагонов		внутреннего формирования	транзитных	транзитных	украинских поездов	иностранных поездов	
				внутреннего формирования	транзитных	внутреннего формирования	транзитных						
Белоруссией	1084	7	7	23	–	10	2	6147	12 328				
Венгрией	135	2	2	–	–	2	–	–	2200				
Молдавией	1202	14	4	4	7	–	–	6144	5171				
Польшей	542	7	5	11	–	15	4	3150	1456				
Россией	1955	20	7	81	7	17	8	29 073	25 144				
Румынией	608	2	4	1	1	–	6	498	759				
Словакией	99	2	2	4	–	2	–	730	698				
Всего	5515	54	31	124	15	46	30	45 619	47 756				

Составлено и рассчитано по [6, 13, 19, 20].

* Для поездов и беспересадочных вагонов, которые пересекают два разных фрагмента государственной сухопутной границы Украины, засчитаны оба пересечения.

рестали курсировать поезда, которые связывали между собой отдельные экономические центры бывших союзных республик, такие как Павлодар (Казахстан) – Харьков (Украина), либо они были сокращены до беспересадочных вагонов (Москва–Трускавец). Следовательно, усилилась поляризация в размещении конечных пунктов следования международных пассажирских поездов и беспересадочных вагонов внутреннего формирования.

Территориальная структура современного международного пассажирского железнодорожного сообщения Украины со странами СНГ во многом сходна со структурой, существовавшей в советские времена, когда между союзными республиками СССР не существовало *stricto sensu* государственной границы, а пределы зон ответственности региональных железных дорог не соответствовали административным границам между этими республиками. Ярким примером такого несоответствия была Южная железная дорога с центром управления в Харькове. Ей подчинялись железнодорожные линии не только на территории пяти областей Украинской ССР, но и на большей части территории Белгородской и Курской областей РСФСР [3, 4].

Выводы. Современная территориальная структура международного пассажирского железнодорожного сообщения Украины со странами СНГ во многом сходна с прежней территориальной структурой, существовавшей во времена СССР. Однако усилилась поляризация в размещении конечных пунктов следования международных пассажирских поездов и беспересадочных вагонов. Сохранились только поезда, курсирующие между столицами бывших союзных республик и из них – в крупнейшие города Украины, а также поезда, следующие на морские курорты страны. Лишь из 4-х ее городов международные пассажирские поезда внутреннего формирования курсируют в западном направлении, тогда как в восточном направлении такие поезда следуют из 20 городов страны. Это привело к концентрации поездов на железнодорожных станциях – пунктах пропуска через государственную границу Украины, в особенности на ее границе с Россией.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Австро-Венгрия. Военная энциклопедия / Под ред. В.О. Новицкого. В 18-ти т. СПб.: Т-во И.Д. Ситина, 1911. Т. I. С. 59–78.

2. Атлас железных дорог СССР. Пассажирское сообщение. М.: ГУГК при Совете Министров СССР, 1990. 188 с.
3. География путей сообщения / Под. ред. Н.Н. Казанского. М.: Транспорт, 1969. 241 с.
4. География путей сообщения / Под. ред. Н.Н. Казанского. М.: Транспорт, 1987. 224 с.
5. Динаміка структури експорту-імпорту послуг (2005–2009 рр.) / <http://ukrstat.gov.ua> [Електронний ресурс] Офіційний сайт Держ. комітету статистики України.
6. *Дністрянський М.С.* Україна в політико-географічному вимірі. Львів: Вид. центр Львів. нац. ун-ту ім. Івана Франка, 2000. 310 с.
7. *Энциклопедія українознавства. Загальна частина: У 3-х т.* Київ: АТ “Книга”, 1995. Т. 3. 1234 с.
8. *Залізничний транспорт // Энциклопедія українознавства. Словникова частина: У 10 т. Т. 2.* Львів: Наук. тов. ім. Т. Шевченка, 1993. С. 731–734.
9. *Залізничний транспорт України та Росії: тенденції розвитку та проблеми реформування / Ю.М. Цветков, М.В. Макаренко, М.Ю. Цветков, О.В. Левсенко.* Київ: ДЕТУТ, 2008. 277 с.
10. *Карпати Українські // Географічна енциклопедія України: У 3-х т. / Відп. ред. О.М. Маринич.* Київ: “Укр. Радян. Енциклопедія” ім. М. П. Бажана, 1990. Т. 2. С. 113–114.
11. *Кирпа Г.М., Пшінько О.М., Огієнко І.В.* Залізниця України: Історичний нарис. Дніпропетровськ: Арт-Пресс, 2001. 328 с.
12. *Національний атлас України / Наук. ред. Л.Г. Руденко.* Київ: Держ. наук.-виробн. підприємство “Картографія”, 2007. 440 с.
13. *Пащенко Ю.С.* Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України / За ред. С.І. Дорогунцова. Київ: Наук. світ, 2003. 467 с.
14. *Петренко Е.А.* Железнодорожные транзитные перевозки в Украине // *Залізничний транспорт України.* 2010. № 1. С. 58–62.
15. *Регіони України. 2010 рік: Статистичний збірник: У 2-х ч. / За ред. О. Г. Осауленка.* Київ: Держ. ком. стат. України, 2011. Ч. II. 805 с.
16. *Решение проблем подвижного состава железных дорог Украины через взаимодействие государственного и частных секторов экономики / Н.И. Сергеевко // Вагонный парк.* 2010. № 6. С. 39–42.
17. *Согласованная железнодорожная транспортная политика ОСЖД.* Варшава: Комитет Организации сотрудничества железных дорог (ОСЖД), 2002. 59 с.
18. *Статистичний щорічник України за 2009 рік / За ред. О. Г. Осауленка.* Київ: Держ. ком. стат. України, 2010. 567 с.
19. *Схема залізниць України.* Київ: Укр. аерогеодез. під-во, 1994. М-б: 1: 750 000.
20. *Транспорт і зв'язок України – 2007: Стат. зб. / За ред. Н.С. Власенко.* Київ: Держкомстат України, 2008. 276 с.
21. *Українська радянська енциклопедія: В 11 т., 12 кн. Т. 11, кн. 2.* Київ: Гл. ред. Укр. рад. енцикл., 1984. 496 с.
22. *Grande atlante d'Europa e d'Italia de Agostini.* Novara: Istituto Geografico De Agostini, 1996. 224 p.
23. *Quid 2005 / Sous la dir. de D. et M. Frémy.* Paris: Robert Laffont, 2006. 2192 p.

International railway passenger communication of Ukraine

I.G. Savchuk

Institute of Geography, National Academy of Sciences of Ukraine, Kyiv

In 2007 139 international passenger trains and 76 non-stop cars passed through the country. Under the influence of the historical inertia all the major cities of Ukraine have the international passenger rail service primarily to cities of Russia, mainly Moscow. Transit trains follow from north to south for the transport of Russians on holiday to the Black Sea, while the non-stop transit cars follow mainly from east to west. International passenger trains on the Russian-Ukrainian borderland are stopped only at 7 Russian and 10 Ukrainian railway stations.