

порушенням правових норм учасниками лісових відносин. Реалізація цих завдань нормами ст. 94 ЛК України покладена на вищий і центральні органи виконавчої влади. Проте норми ЛК України не передбачають принципів, функцій і спеціального порядку здійснення державного контролю у сфері ведення лісового господарства [4].

Ефективна підтримка лісового господарства потребує належного міжнародно-правового регулювання в певних напрямках. Основним серед них є міжгалузеві програми з лісового господарства та землекористування. Цей напрямок внутрішньо пов'язаний з іншими допоміжними питаннями: критеріями та індикаторами розвитку в лісовому господарстві; інформуванням, моніторингом та звітуванням; розбудовою технічної та організаційної структури; громадською активністю; міжнародною торгівлею, сертифікацією лісової продукції та фінансуванням [7].

Список використаних джерел:

1. Позняк Е.В. Правове регулювання моніторингу лісів в Україні з урахуванням міжнародних та європейських тенденцій. *Часопис Київського університету права*. 2015. № 4. С. 247–251. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Chkup_2015_4_57
2. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 № 436-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
3. Земельний кодекс України: Закон України від 25.10.2001 № 2768-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2768-14#Text>
4. Лісовий кодекс України: Закон України від 21.01.1994 № 3852-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3852-12#Text>
5. Водний кодекс України: Закон України від 06.06.1995 № 213/95-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-%D0%B2%D1%80#Text>
6. Арутюнян Д.А. Адміністративно-правові засади контролюючої діяльності у лісовому господарстві України : дис. канд. юр. наук : Київ, 2017. 211 с.
7. Непийвода В.П. Правове регулювання в галузі лісів: доба утвердження підтримного розвитку. Київ : НДІ приватного права і підприємництва АПН України, 2004. 339 с.

Борсук Ю. В.

старший лаборант, магістр

*Львівський національний університет імені Івана Франка
м. Львів, Україна*

ЕКОНОМІКО-ГЕОГРАФІЧНА ХАРАКТЕРИСТИКА ПРИМІСЬКОГО ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ В УМОВАХ ЗБИТКОВОСТІ (НА ПРИКЛАДІ ЛЬВІВСЬКОЇ ОБЛАСТІ)

Приміські перевезення залізничним транспортом у Львівській області здійснюються приміськими поїздами, які виконуються електропоїздами постійного та змінного струму й дизель-поїздами. Електропоїзди постійного струму обслуговує моторвагонне депо Львів. Вони курсують із приміського вокзалу станції Львів у Стрийському (Львів – Трускавець, Львів – Мукачєво, Львів – Чоп, Львів – Лавочне, Львів – Моршин), Самбірському

(Львів – Сянки) та Мостиському (Львів – Держжордон, Львів – Мостиська-2, Львів – Шкло) напрямках. Також на постійному струмі працюють приміські поїзди Стрий – Самбір – Стрий, Стрий – Ходорів – Стрий, Стрий – Лавочне – Стрий, Стрий – Мукачево – Стрий. Електропоїзди змінного струму прив'язані виключно до моторвагонного депо Здолбунів. Приміські перевезення даним типом рухомого складу здійснюються за маршрутами Львів – Золочів – Львів, Львів – Тернопіль – Львів, Львів – Здолбунів – Львів, Здолбунів – Красне – Здолбунів, Красне – Золочів – Тернопіль. Дизель-поїзди входять до приписки моторвагонного депо Тернопіль. На території Львівської області рухомий склад використовується на маршрутах Львів – Ходорів – Львів, Львів – Рава-Руська – Львів, Львів – Сокаль – Львів, Львів – Ковель – Львів, Львів – Стоянів – Львів. У сполученнях Самбір – Нижанковичі – Самбір, Самбір – Старжава – Самбір, Рава-Руська – Сокаль – Рава-Руська приміські перевезення діють за рахунок курсування двох вагонів під маневровим тепловозом ЧМЕ-3. Потрібно сказати, що на окремі станції заїжджають приміські поїзди з інших областей, наприклад дизель-поїзди Івано-Франківськ – Стрий, Івано-Франківськ – Ходорів (моторвагонне депо Коломия) або Ковель – Червоноград (моторвагонне депо Здолбунів) [2].

У Львівській області діє моторвагонне депо Львів. У ньому проходять експлуатацію електропоїзди постійного струму, які курсують у Львівській та Закарпатській областях. Найбільша частка приміських потягів використовується на маршруті Львів – Сянки – Львів (19 %). Висока кількість виконаних рейсів характерна для приміського сполучення Ужгород – Сянки – Ужгород (16 %). На маршруті Львів – Трускавець – Львів частка руху поїздів становить 11 %. Найменша частка у загальному обігу депо спостерігається за маршрутом Мукачево – Ужгород – Мукачево (1 %).

Через недостатнє фінансування, особливо виплати компенсації за пільговиків від органів місцевої влади, виникла проблема з курсуванням деяких збиткових маршрутів. Заборгованість за фактичне перевезення пасажирів на пільгових умовах у Львівській області за 2019 рік складає 48,07 млн грн (при тому, що орієнтовна вартість капітально-відновлювального ремонту 10-вагонного електропоїзда складає 43 млн грн). Окрім того, згідно ст. 10 ЗУ «Про залізничний транспорт» обласні державні адміністрації повинні брати участь у фінансуванні придбання нового рухомого складу. Станом на 2019 рік фінансування на закупівлю від Львівської області до залізниці не надходило.

Це все призводить до старіння складу приміських поїздів. У приписному парку моторвагонного депо Львів із 250 вагонів електропоїздів постійного струму 120 відставлені від експлуатації. Слід зазначити, що 75% електропоїздів використовуються з вичерпаним нормативним терміном служби, встановленим заводом-виробником (28 років). Відпрацювали термін понад 50 років дев'ять електропоїздів постійного струму.

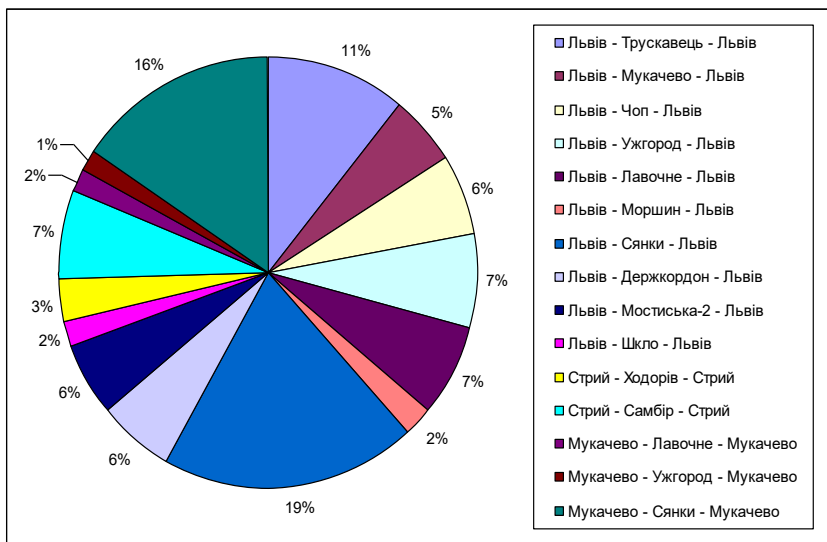


Рис. 1. Частка приміських маршрутів, що обслуговуються у моторвагонному депо Львів

З метою зменшення експлуатаційних витрат окремі приміські маршрути курсують у певні дні. Наприклад, потяг №7001/7002 Львів – Мукачево – Львів виходить у рейс лише в неділю. Саме в той день спостерігається найбільший пасажиропотік у напрямку Львова (рис. 2).

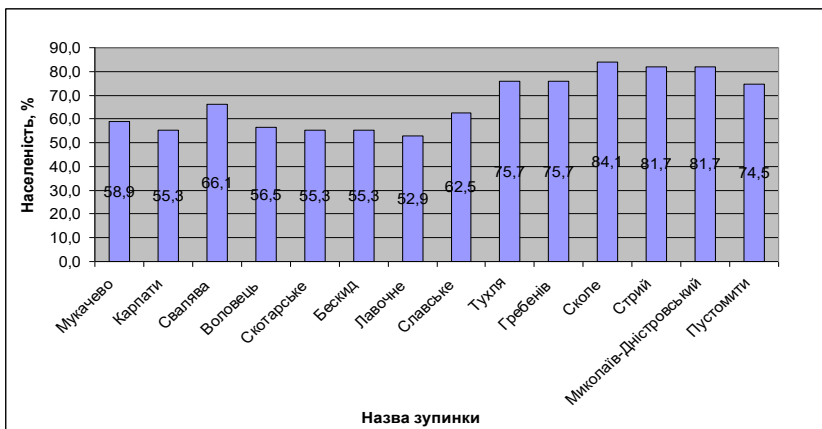


Рис. 2. Недільний пасажиропотік приміського поїзда №7002 Мукачево – Львів складом 8 вагонів

До 15 січня 2018 року маршрут №7001/7002 Львів – Мукачево – Львів був міжміським (№827/828), тому й забезпечував перевезення пасажирів у далекому сполученні. Курсування регіонального експреса було щоденним, окрім четверга. Однак кількість пасажирів, що користувалась цим поїздом у будні, часом навіть не перевищувала 100 осіб (табл. 1).

Таблиця 1

Кількість пасажирів за маршрутом №827/828 Львів – Мукачево – Львів

| <i>Дні тижня</i> | <i>№827 Львів – Мукачево</i> | | <i>№828 Мукачево – Львів</i> | |
|------------------|---|--|--|---|
| | Кількість пасажирів під час відправлення зі станції Львів | Кількість пасажирів під час прибуття до станції Мукачево | Кількість пасажирів під час відправлення зі станції Мукачево | Кількість пасажирів під час прибуття до станції Львів |
| Понеділок | 295 | 114 | 185 | 235 |
| Вівторок | 167 | 100 | 87 | 138 |
| Середа | 346 | 224 | 100 | 254 |
| Четвер | - | - | - | - |
| П'ятниця | 184 | 116 | 162 | 130 |
| Субота | 362 | 186 | 117 | 207 |
| Неділя | 178 | 108 | 232 | 932 |

У вівторок міжміський маршрут Львів – Мукачево залишався найменш наповненим (під час відправлення зі станції Львів – 167 осіб, під час прибуття до станції Мукачево – 100 осіб). Зворотно спостерігалась подібна ситуація (зі станції Мукачево – 87 осіб), однак до Львова найменше пасажирів рухалось у п'ятницю (130 осіб). Найбільша кількість пасажирів виїжджала з міста Львова в суботу (362), а приїжджала – в неділю (932). Це вже свідчило про раціональне використання рухомого складу лише на вихідні, особливо по неділях.

Наступним недільним маршрутом є приміський поїзд № 6185/6186 Стрий – Лавочне – Стрий, призначений 21 вересня 2015 року для вивезення пасажирів із гірської місцевості (Славське, Тухля, Гребенів, Сколе, Верхнє Синьовидне, Нижнє Синьовидне) до Львова з пересадкою на станції Стрий у приміський №6012 Трускавець – Львів. У 2018 році проведено дослідження пасажиропотоку з метою ефективного використання рухомого складу. Як видно з рисунка 3, населеність підвищується від 0 % (Лавочне – Славське) до 76,9 % (Конюхів – Стрий). Найбільш пасажиромісткою є станція Славське, оскільки саме тут шість вагонів потяга заповнюється зразу на 40 % (кількісно

252 особи). Вже від станції Сколе більше половини місць є зайнято, що свідчить про високу популярність даного сполучення серед мешканців Сколівського району (після відправлення зі станції Верхнє Синьовиднє населеність досягає 68,3 %).

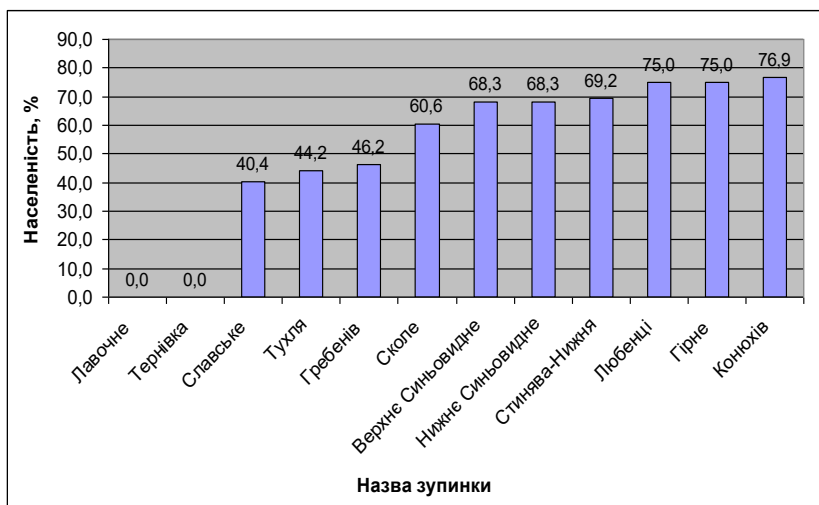


Рис. 3. Пасажиропотік недільного маршруту №6186 Лавочнє – Стрий складом 6 вагонів (станом на 23.09.2018 р.)

Формування приміських поїздів у передвечірній недільний час до Львова може сприяти зростанню доходів і більш ефективному використанню рухомого складу. Звичайно, що такі пікові маршрути варто запускати на ділянках, відстані яких становлять більше 100 км. У такому випадку час руху потяга має бути прискореним через малу кількість зупинок. Загалом недільні сполучення повинні зупинятись лише на пасажиромістких станціях і зупинних пунктах (табл. 2).

Також потрібно сказати, що наявні приміські поїзди, які курсують не в час пікових перевезень, необхідно перевести до розряду прискорених на певних ділянках або на всьому маршруті. Прикладом буде напрямок Львів – Сянки, на якому протягом доби курсує п'ять пар потягів. Серед них є три пари, які відправляються у час пік (одна – зранку, дві – ввечері). При тому залишаються ще дві пари, які виїжджають зі Львова в непіковий час, тому й не користуються надто високим попитом. Тут потрібно зменшити час руху, а це потребує скорочення окремих малонаселених зупинок за маршрутом.

Можливі недільні маршрути з околиць області до Львова

| Назва сполучення | Відстань, км | Роздільні пункти з доступним пасажиропотоком |
|--------------------------|--------------|--|
| 1 | 2 | 3 |
| Ковель – Львів | 199 | Ковель-Пас., Люблінєць-Волинський, Турійськ, Овадно, Володимир-Волинський, Іваничі, Сокаль, Червоноград, Гірник, Соснівка, Добротвір, Батятичі, Колодно, Запитів, Дубляни-Львівські, Підзамче, Львів |
| Луцьк – Львів | 177 | Луцьк, Гнідава, Сенкевичівка, Звиняче, Горохів, Стоянів, Радехів, Кам'янка-Бузька, Колодно, Запитів, Дубляни-Львівські, Підзамче, Львів |
| Рівне – Львів | 207 | Рівне, Квасилів, Здолбунів-Пас., Дубно, Верба, Радивилів, Броди, Ожидів-Олесько, Красне, Задвір'я, Борщовичі, Підбірці, Підзамче, Львів |
| Тернопіль – Львів | 141 | Тернопіль-Пас., Біла, Глибочок-Великий, Озерна, Зборів, Золочів, Красне, Задвір'я, Борщовичі, Підбірці, Підзамче, Львів |
| Івано-Франківськ – Львів | 141 | Івано-Франківськ, Угринів, Ямниця, Єзупіль, Дубівці, Галич, Бурштин, Букачівці, Журавно, Ходорів, Глібовичі, Старе Село, Давидів, Сихів, Персенківка, Львів |
| Трускавець – Львів | 112 | Трускавець, Стебник, Дрогобич, Стрий, Більче-Волиця, Пісочна, Миколаїв-Дністровський, Щирець-1, Щирець-2, Семенівка, Пустомити, Глинна-Наварія, Оброшин, Скнилів, Львів |
| Сянки – Львів | 168 | Сянки, Яблонка, Нижня Яблонка, Турка, Явора, 123 км., Ясениця, Стрільки, Старий Самбір, Самбір, Рудки, Комарно, Любінь-Великий, Оброшин, Скнилів, Львів |

Отже, позитивним моментом зі сторони пасажира буде прискорення поїздки до найвіддаленішого міста Львівської області – Турка й інших туристично привабливих поселень Бойківщини й Лемківщини (зараз час у дорозі становить понад 4 год) [1, с. 71]. З боку залізниці перевагою стане зменшення витрат, отриманих від частих зупинок (зношення гальмівної системи, моторних секцій тощо).

Список використаних джерел:

1. Борсук Ю. Суспільно-географічні проблеми транспортного сполучення у зоні тяжіння великих та середніх міст (на прикладі Львівської області) / Ю. В. Борсук // Реалії, проблеми та перспективи розвитку географії в Україні: матеріали XX-ої Всеукраїнської студентської наукової конференції (м. Львів, 15–17 травня 2019 р.). – Львів: Простір-М, 2019. – С. 67–71.
2. Розклад руху приміських поїздів [Електронний ресурс] // «Львівська залізниця». Режим доступу: <http://railway.lviv.ua/schedule/suburban/>