

УДК 911.3:330.131.5:656.22.022/025(477.8)

Степан Кузик, Юрій Борсук

## ЕКОНОМІЧНА ЕФЕКТИВНІСТЬ ВИКОРИСТАННЯ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПАСАЖИРСЬКИХ МАРШРУТІВ ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ УКРАЇНИ

Для оцінки економічної ефективності пасажирських маршрутів використано вартісні показники. Початковою величиною розрахунку витрат є пасажирообіг, на основі якого проведено географічний аналіз пасажирських перевезень із Західного регіону України. За показником населеності пораховано реальний пасажирообіг та виділено найпопулярніші пасажирські маршрути. На побудованому графіку показано кореляцію відстані до населеності. Також обчислено середню вартість квитка за собівартістю, проведено порівняльний аналіз із поточною середньою вартістю, виділено прибуткові та збиткові пасажирські поїзди. Подано власні ідеї стосовно зменшення надзбиткових маршрутів.

**Ключові слова:** населеність, постійний пасажирообіг, реальний пасажирообіг, рентабельність, собівартість.

**Stepan Kuzyk, Yuriy Borsuk. Economic efficiency of the use of rail passenger routes of the Western region of Ukraine.** *On the territory of Ukraine, passenger transportation by rail is carried out by a separate branch of UZ "Passenger Company". Within the Western region there is a regional branch of the Lviv railway, which is responsible for suburban transportation. The analysis of passenger routes is carried out taking into account the initial (final) station of departure (arrival), located in the Volyn, Zakarpattya, Ivano-Frankivsk, Lviv, Rivne, Ternopil, Chernivtsi regions of Ukraine, as well as in the territory of Poland and Belarus within the boundary. To analyze the economic efficiency of passenger routes it is necessary to use cost indicators, which include costs, cost, profit, profitability. The main value of the cost calculation is the passenger traffic, which is measured in the pass-km. There is a constant and real passenger traffic. The latter is formed on the basis of populosity. The populosity reproduces the real picture of the popularity of passenger trains in space. In this case, it is advisable to carry out the binding of populosity to the distance of the route, which allows us to visually see the interdependence of spatial and economic factors. The resulting costs allow you to calculate the average cost of the ticket at cost. Next, you need to compare the cost at cost to the current value. It is important to make a mathematical analysis in percentage terms in order to show profitable and unprofitable passenger trains in accessible form. Particularly pay attention to the loss-making routes, which can be covered at the expense of profitable. Then there will be a category of surplus trains, which will continue to pull passenger traffic to the bottom. In order to prevent break-even, it is necessary to designate new passenger trains that will be profitable. Separate sections of the traffic must be technically developed to reduce the cost of transportation. According to this principle it is possible to deduce the industry of passenger economy into zero profitability. Later, you need to increase profits by increasing both the cost and quality of transportation.*

**Key words:** populosity, constant passenger turnover, real passenger turnover, profitability, prime cost.

**Актуальність теми.** Будь-яка економічна діяльність має бути ефективною. Ефективність виражається переважанням доходів над витратами. Найперше у тому зацікавлені приватні компанії, які хочуть отримати прибутки. Історично так склалося, що більшість державних підприємств завжди були збитковими. Проблема полягала у відсутності побудови економічної моделі управління. Державні підприємства існували протягом десятків років, не забуваючи про планову економіку. Це призвело до того, що їм довелося втрачати доходи через розвиток малих підприємств з ринковою формою управління.

Укрзалізницю також можна віднести до державного підприємства, яка не здійснила переходу з планової на ринкову форму економічної діяльності. З часом з'явилися компанії-конкуренти, які почали

працювати на ринку перевезень. Зараз вони намагаються забезпечити необхідний сервіс і якість пасажирських перевезень за відповідну вартість. Зрозуміло, що при цьому Укрзалізниця втрачає клієнтів (пасажирів і вантажовідправників). Для запобігання ситуації наприкінці 2015 року було проведено корпоратизацію, що призвело до формування вертикально-інтегрованої структури у вигляді публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». Виділення галузей дає можливість контролювати діяльність та покращувати економічну ефективність окремої вертикалі.

**Бізнес-модель ПАТ «Укрзалізниця»:**

- вантажні перевезення та логістика
- пасажирські перевезення
- інфраструктура

- послуги тяги
- виробництво рухомого складу та сервіс.

**Виклад головного матеріалу.** Сьогодні найбільше уваги спрямовано на пасажирські перевезення. ПАТ «Укрзалізниця» створила окрему філію «Пасажирську компанію», яка дає можливість ефективно використовувати парк рухомого складу. Крім того, в компанії забезпечується єдність технологічних та виробничих процесів. У пасажирському господарстві до вже існуючої Пасажирської компанії та Української залізничної швидкісної компанії у 2018 році буде створено шість регіональних компаній з приміських перевезень та вокзальна компанія [2].

Тепер необхідно перейти до аналізу пасажирських перевезень на Львівській залізниці. Географічно регіональна філія «Львівська залізниця» охоплює територію Західного регіону (Волинська, Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська, Рівненська, Тернопільська, Чернівецька області), тому цілком можливо простежити формування прибуткових пасажирських маршрутів далекого сполучення.

Економічна оцінка ефективності роботи пасажирського транспортного комплексу і його складових визначається за допомогою системи техніко-економічних показників, які поділяються на три групи [4]:

- *експлуатаційно-технічні* (пропускна спроможність; швидкість і час переміщення пасажирів; безпека руху; маневреність видів транспорту; ступінь надійності, рівномірності, регулярності та ритмічності перевезень; рівень комфорту)
- *натуральні* (потреба у трудових ресурсах, паливі, електроенергії, метали; продуктивність праці)
- *вартісні* (поточні експлуатаційні витрати; собівартість перевезень; інвестиції; фондомісткість; прибуток та рентабельність перевезень).

Для визначення економічної оцінки пасажирських маршрутів далекого сполучення використовуємо такі **вартісні показники** як поточні витрати під час експлуатації, собівартість перевезень, прибуток та рентабельність перевезень.

Витрати складають основу собівартості пасажирських маршрутів. Для розрахунку витратної частини необхідно знайти пасажирообіг. Пасажирообіг обчислюється множенням кількості перевезених пасажирів на загальну відстань. Максимальний пасажирообіг поїзда можливий при населеності 100%. Якщо населеність поїзда становить нижче 100%, його пасажирообіг прямопропорційно зменшується.

Найбільшу відстань із Західного регіону України до кінцевої станції мають пасажирські поїзди Ужгород – Лисичанськ та Маріуполь – Львів (понад 1500 км). Маршрут поїздів Львів – Москва, Івано-Франківськ – Костянтинівка, Львів – Новоолексіївка, Ковель – Москва, Миколаїв – Івано-Франківськ, Харків – Ужгород, Харків – Рахів, Ковель – Новоолексіївка, Запоріжжя – Львів, Дніпро – Трускавець, Ковель – Харків, Львів – Херсон, Харків – Львів, Чернівці – Білгород-Дністровський, Одеса – Ужгород, Київ – Солотвино, Одеса – Рахів складає більше 1000 км. Найменшу відстань проїжджає міжнародний потяг Ковель – Холм (88 км). У сполученнях Львів – Ківерці,

Рівне – Львів, Здолбунів – Холм, Львів – Чоп, Львів – Чернівці, Львів – Ужгород, Київ – Рівне, Львів – Солотвино, Київ – Тернопіль протяжність маршруту становить менше 500 км.

Кількість місць у поїздах змінюється залежно від кількості перевезених пасажирів, тобто попиту на перевезення. Найбільше місць (понад 900) у регіональних експресах Київ – Рівне та Львів – Ужгород, а найменше (93) – в рейковому автобусі Львів – Ківерці.

За пасажирообігом найбільші значення характерні для поїздів Ужгород – Лисичанськ, Маріуполь – Львів, Миколаїв – Івано-Франківськ, Ковель – Новоолексіївка. Це спричинено проходженням їхніх маршрутів до великих міст Придніпров'я (Дніпро, Кривий Ріг, Запоріжжя) та Донбасу (Лисичанськ, Маріуполь), де немає більше ніякої альтернативи у сполученні з містами Заходу (Львів, Ужгород, Івано-Франківськ, Ковель). Найменший пасажирообіг у поїздів Ковель – Холм, Львів – Ківерці, Здолбунів – Холм, Львів – Чоп, Львів – Чернівці. Це пояснюється розташуванням кінцевих точок на відносно невеликих відстанях від Львова (Ківерці – 189 км, Чоп – 266 км, Чернівці – 267 км), де переважають автобусні маршрути. Крім того, Холм знаходиться на відстані 88 км від Ковеля та 236 км від Здолбунова.

Значення реального пасажирообігу залежать від населеності поїзда. Наприклад, якщо поїзд заповнюється тільки на 75%, значить кількість перевезених пасажирів становить  $\frac{3}{4}$  від повної місткості. При цьому реальний пасажирообіг буде менший на 25%.

Спробуємо поррахувати реальний пасажирообіг, маючи населеність маршруту. Для цього використаємо таку формулу:

$$P_p = \frac{H \cdot P_n}{100}$$

де  $H$  – населеність;

$P_n$  – постійний пасажирообіг.

За населеністю поїздів можна визначити їх попит. Найпопулярнішими серед пасажирів є маршрути поїздів Ужгород – Лисичанськ – Ужгород, Маріуполь – Львів, Миколаїв – Івано-Франківськ – Миколаїв, Новоолексіївка – Ковель. Також не втрачають попиту Харків – Львів, Запоріжжя – Львів – Запоріжжя, Дніпро – Трускавець – Дніпро, Львів – Херсон, Ковель – Одеса – Ковель, Львів – Москва, Львів – Новоолексіївка – Львів, Чернівці – Білгород-Дністровський, Івано-Франківськ – Київ, Костянтинівка – Івано-Франківськ, Солотвино – Київ, Одеса – Рахів – Одеса, Ужгород – Київ, Київ – Перемишль, Ковель – Київ, Рівне – Львів – Рівне, Перемишль – Одеса, Чернівці – Львів, Ківерці – Львів, Ковель – Холм. Отже, високий попит спостерігається зі Слобожанщини (Харків), Придніпров'я (Дніпро, Запоріжжя, Херсон), Донбасу (Лисичанськ, Маріуполь, Костянтинівка) та Приазов'я (Новоолексіївка) до Галичини (Львів, Трускавець, Івано-Франківськ) та Закарпаття (Ужгород). Активний пасажиропотік відбувається із Західного регіону навіть до столиці

країни-агресора – Москви. До Києва в основному популярні поїзди із Прикарпаття (Івано-Франківськ), Закарпаття (Ужгород, Солотвино), Волині (Ковель). В західному напрямку Одеса найбільше їде до Ковеля та Рахова. Ковель притягує туристів за рахунок подальшого трансферу до Шацьких озер, а Рахів – до гірськолижних курортів (Буковель, Драгобрат) і найвищої вершини України. На регіональному рівні до Львова приїжджають Рівне, Чернівці та Ківерці. В напрямку Європи найбільшим попитом користуються пасажирські маршрути до Польщі (Перемишль, Вроцлав і Холм).

Найменший попит на перевезення спостерігається в поїздах Львів – Ужгород, Київ – Рахів, Дарниця – Львів, Львів – Могильов, Холм – Ковель, Холм – Здолбунів. Деякі маршрути мають низький сервіс обслуговування (регіональний експрес Львів – Ужгород) або високу вартість квитка (швидкісний експрес Дарниця – Львів), а деякі відтворюють реальну картину міграції населення: зменшення кількості

поїздок до Білорусі (Могильов) і неповернення українців Волині з Польщі (Холм).

Реальний пасажирообіг є найбільшим з Ужгорода до Лисичанська і зворотно, з Маріуполя до Львова, з Миколаєва до Івано-Франківська та зворотно, з Новоолексіївки до Ковеля. Це пояснюється переміщенням мешканців Донбасу і Придніпров'я з метою працевлаштування у Львові чи відпочинку в Карпатах. Частина мешканців Приазов'я їде до Ковеля, щоб здійснити пересадку і далі потрапити на роботу в Польщу.

Внаслідок співвідношення відстані до населеності можна отримати кореляцію пасажирських маршрутів у вигляді точкового графіка. Кожен прямокутник, утворений основними лініями ( $\Delta x = 200$  км,  $\Delta y = 10$  %), графічно відображає кількість точок. Загалом найбільш оптимальне призначення поїздів з очікуваною населеністю 90-100% можливе на відстанях від 200 до 1600 км.

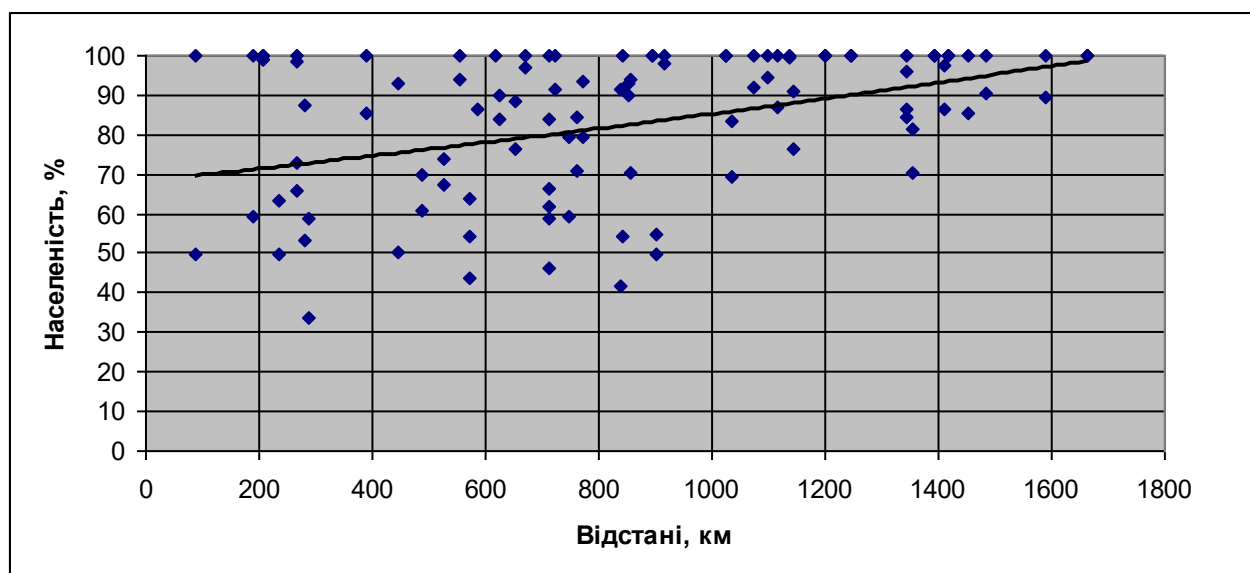


Рис. 1. Кореляція пасажирських маршрутів

Найбільше точок (10) знаходиться у прямокутнику, що характеризує протяжність руху поїздів на відстанях 1000-1200 км з діапазоном населеності від 90 до 100 %. Це в основному маршрути, що сполучають столицю України і Південну Пальміру з містами Закарпаття (Ужгород, Рахів, Солотвино), а також Слобожанщину (Харків) і Придніпров'я (Дніпро) з містами Західного регіону (Львів, Ковель).

Найменше точок (по 1) розкидано по всьому полі побудови графіка, тому тут важко знайти якусь закономірність. Можна сказати, що курсування поїздів на відстані до 200 км взагалі не користується попитом. Це пояснюється конкуренцією автотранспорту, який має більшу частоту курсування. У сполученні Холм – Ковель (88 км) низька населеність поїзда пояснюється

відсутністю іммігрантів до України. Це означає, що з Польщі залізничним транспортом повертається тільки половина пасажирів з метою зекономити кошти. Призначення пасажирських поїздів на відстані до 200 км (до прикладу, Львів – Трускавець, Львів – Івано-Франківськ, Львів – Тернопіль, Львів – Ковель) є малоефективним з точки зору попиту – це напрямки приміських поїздів.

Витрати за 1 пас-км є змінними. Вони становлять 0,50 грн на електрифікованій ділянці та 0,725 грн на тепловозній. За допомогою множення витрат на постійний пасажирообіг електрифікованого чи тепловозного маршруту можна отримати собівартість.

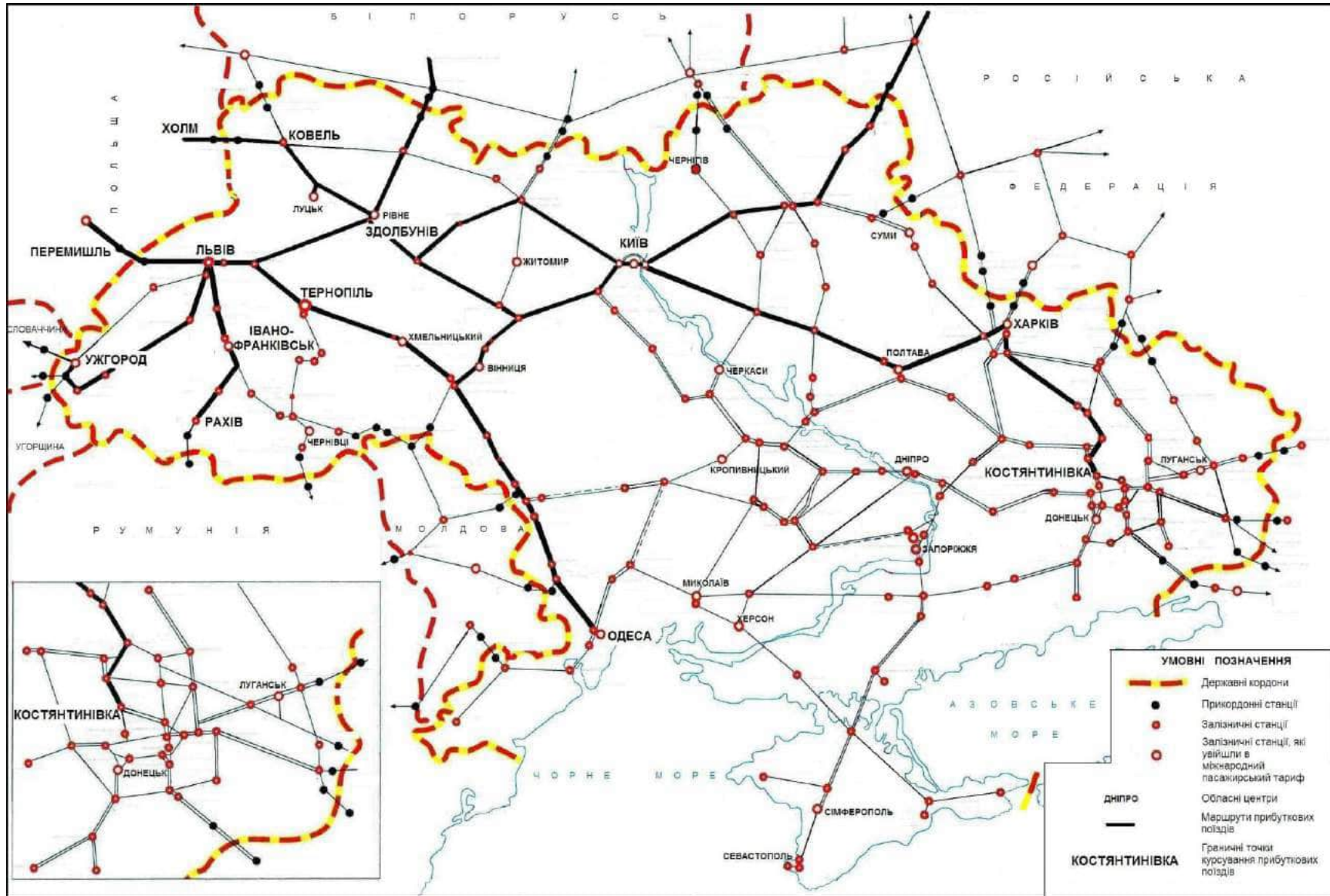


Рис. 2. Картохема прибуткових пасажирських маршрутів, що обслуговують Західний регіон

Собівартість характеризує витратну частину перевезення. Щоб економічна діяльність була прибутковою або близькою до нульової, необхідно собівартість поїзда поділити на кількість місць [1]. Зрозуміло, що не всі місця в поїзді будуть однакової вартості. Зараз курсують спальні, купейні, плацкартні, сидячі вагони 1, 2, 3 класу. Кожен із них має різну кількість місць (СВ – 18, купе – 36, плацкарт – 54). Якщо поділити собівартість поїзда на загальну кількість місць, вийде середня вартість квитка на одне місце. Її можна порівняти із реальною середньою вартістю квитка, де буде видно позитивне або негативне відхилення. Якщо реальна середня вартість більша за собівартість, то маршрут поїзда є прибутковим, якщо менша – то збитковим.

Зрозуміло, що в цілком ідеальній ситуації найбільша середня вартість квитка за собівартістю має бути у сполученні Ужгород – Лисичанськ (932,03 грн). Станом на 01 квітня 2018 року середня вартість квитка Ужгород – Лисичанськ складає 326,21 грн,

тобто менше у 2,86 раза. Маршрут поїзда виходить збитковий.

На основі проведених розрахунків можна виділити прибуткові та збиткові маршрути. Найбільш прибутковими є міжнародні маршрути поїздів, які сполучають Західний регіон з Польщею (Львів – Вроцлав, Ковель – Холм, Одеса – Перемишль, Здолбунів – Холм) та Російською Федерацією (Ковель – Москва, Львів – Москва). Також приносять прибуток маршрути, що з'єднують Львів, Ужгород, Івано-Франківськ, Рахів, Тернопіль з Києвом та Харковом.

Найбільш збитковим є регіональний експрес Львів – Ужгород, хоча в основному збиткові поїзди, які сполучають Івано-Франківськ та Чернівці з Південним регіоном України (Миколаїв, Білгород-Дністровський) та містом Ковель. Також дуже збитковими є пасажирські маршрути, які проїжджають з Маріуполя й Новоолексіївки до Львова та Ковеля відповідно.

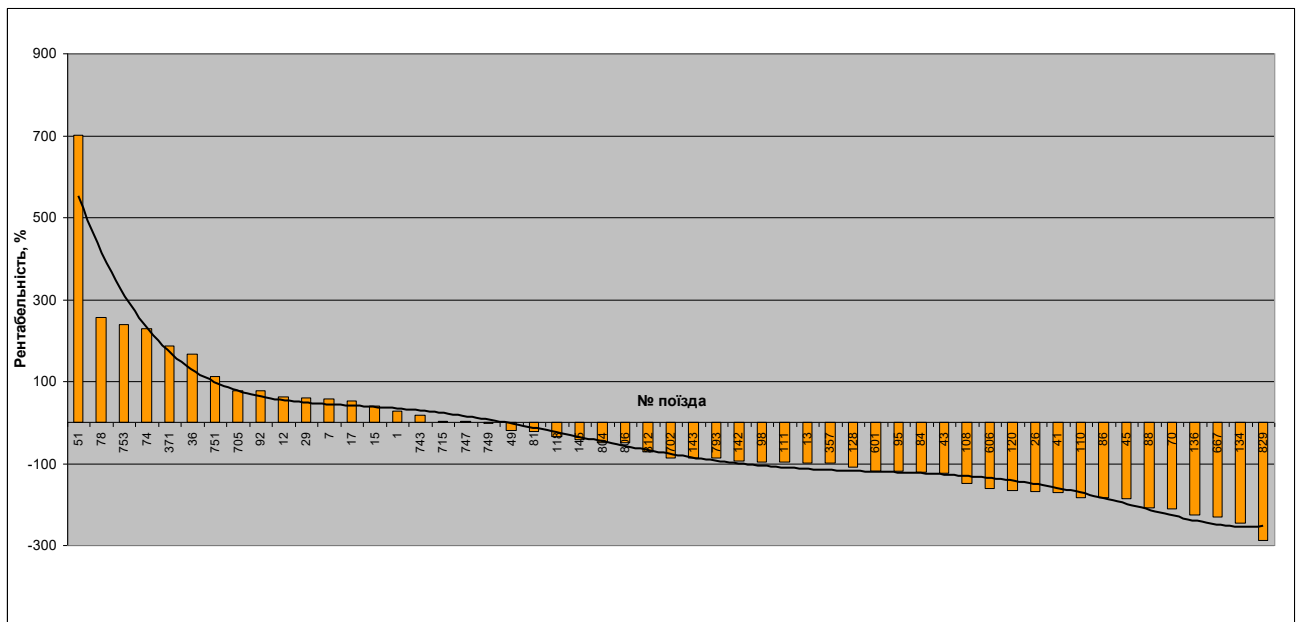


Рис. 3. Рентабельність пасажирських маршрутів

Частину збиткових маршрутів можна покрити за рахунок прибуткових. Тоді вийде нульова рентабельність. Решта поїздів стануть додатковим тягарем для галузі через свою надзбитковість (Львів – Ужгород, Миколаїв – Івано-Франківськ, Чернівці – Ковель, Чернівці – Білгород-Дністровський, Маріуполь – Львів, Ковель – Новоолексіївка, Ужгород – Лисичанськ, Львів – Новоолексіївка, Львів – Херсон, Дніпро – Трускавець).

Всі надзбиткові поїзди мають занадто низьку вартість квитка, яка не покриває собівартості. Але провести підвищення тарифів – найпростіше з усіх завдань. В даному випадку потрібно призначити прибуткові поїзди, які будуть підтримувати надзбиткові. Якщо враховувати той факт, що кожен призначений потяг буде генерувати до 150 % при-

бутку, то для покриття витрат надзбиткових маршрутів необхідно запуснути 14 прибуткових поїздів до Західного регіону України.

Звичайно, що роботи стосовно призначення нових прибуткових поїздів ще багато. Це мають бути такі сполучення, в яких вартість квитка буде відповідати швидкості та якості послуг. Наприклад, діючий поїзд №15 Харків – Рахів долає відстань 1344 км за 19,5 год. при середній вартості квитка 1027 грн.

Також варто подумати про зменшення собівартості перевезень за рахунок покращення експлуатаційно-технічних показників. Найбільше витрат йде на тепловозну тягу. Якщо проаналізувати надзбиткові маршрути, то майже кожен на частині маршруту використовує дизельне паливо.

Таблиця 1

## Можливі маршрути прибуткових поїздів

№ п/п	Сполучення	Відстань, км	Маршрут
1	Дніпро – Ковель	1014	Дніпро, Кам'янське, П'ятихатки, Олександрія, Знам'янка, Сміла, Біла Церква, Бердичів, Шепетівка, Здолбунів, Рівне, Луцьк, Ковель
2	Дніпро – Львів	1088	Дніпро, Кам'янське, П'ятихатки, Олександрія, Знам'янка, Сміла, Біла Церква, Козятин, Вінниця, Хмельницький, Тернопіль, Львів
3	Дніпро – Рахів	1314	Дніпро, Кам'янське, П'ятихатки, Олександрія, Знам'янка, Сміла, Біла Церква, Бердичів, Шепетівка, Львів, Івано-Франківськ, Рахів
4	Дніпро – Ужгород	1323	Дніпро, Кам'янське, П'ятихатки, Олександрія, Знам'янка, Сміла, Біла Церква, Бердичів, Шепетівка, Львів, Стрий, Мукачево, Ужгород
5	Київ – Івано-Франківськ	809	Київ, Козятин, Вінниця, Хмельницький, Тернопіль, Львів, Стрий, Івано-Франківськ
6	Київ – Ковель	541	Київ, Бердичів, Шепетівка, Здолбунів, Рівне, Луцьк, Ковель
7	Київ – Львів	572	Київ, Коростень, Шепетівка, Львів
8	Київ – Рахів	851	Київ, Коростень, Шепетівка, Львів, Івано-Франківськ, Рахів
9	Київ – Ужгород	860	Київ, Коростень, Шепетівка, Львів, Стрий, Мукачево, Ужгород
10	Одеса – Солотвино	1193	Одеса, Подільськ, Жмеринка, Хмельницький, Тернопіль, Львів, Самбір, Ужгород, Чоп, Солотвино
11	Одеса – Трускавець	851	Одеса, Подільськ, Жмеринка, Хмельницький, Тернопіль, Львів, Дрогобич, Трускавець
12	Харків – Львів	1062	Харків, Полтава, Миргород, Київ, Коростень, Шепетівка, Львів
13	Харків – Солотвино	1509	Харків, Полтава, Миргород, Київ, Коростень, Шепетівка, Львів, Самбір, Ужгород, Чоп, Солотвино
14	Харків – Трускавець	1221	Харків, Полтава, Миргород, Київ, Козятин, Вінниця, Хмельницький, Тернопіль, Львів, Дрогобич, Трускавець

Повністю дизельпаливні маршрути мають поїзди Чернівці – Ковель, Львів – Рахів та Львів – Чернівці. Найбільше серед надзбиткових поїздів використовується тепловозна лінія Львів – Ходорів – Івано-Франківськ (141 км), що свідчить про необхідність її електрифікації. На ділянці Львів – Івано-Франківськ відбуваються інтенсивні вантажні перевезення (кам'яне вугілля до ст. Бурштин, цементна сировина до ст. Ямниця), що вимагає використання електричної тяги для збільшення ваги вантажного поїзда.

На одноколійній залізниці Львів – Івано-Франківськ спостерігається низька швидкість руху деяких поїздів, зумовлена простоюванням для пропуску зустрічних. Таким чином, розбіжності у швидкості між маршрутами становлять до 1,6 раза (№ 606 Рахів – Львів 40,9 км/год, №7 Київ – Івано-Франківськ 65,4 км/год). Сьогодні загальна протяжність роз'їзних колій по станціях лінії Львів – Івано-Франківськ складає 40 км, а потрібно в 1,6 раза більше (тобто на 24 км колії).

Таблиця 2

## Аналіз тепловозних ділянок при курсуванні надзбиткових поїздів

Сполучення	Дизель-паливні відстані, км	Частка від загальної відстані, %	Назва ділянок
Миколаїв–Івано-Франківськ	351	25,2	Миколаїв–Херсон–Снігурівка–Апостолове; Львів–Івано-Франківськ
Чернівці–Ковель	527	100,0	Чернівці–Івано-Франківськ–Львів–Луцьк–Ковель
Чернівці–Білгород-Дністровський	267	24,3	Чернівці–Івано-Франківськ–Львів
Маріуполь–Львів	213	13,4	Волноваха–Комиш-Зоря–Верхній Токмак–Федорівка
Ужгород–Лисичанськ	374	22,5	Ворожба–Суми–Харків; Куп'янськ–Лисичанськ
Львів–Херсон	203	17,8	Долинська–Миколаїв–Херсон

**Висновки.** Застосування показників економічної ефективності дозволяє збільшувати доходи від перевезень. Для аналізу пасажирських маршрутів найдоцільніше проводити кореляцію населеності з відстанями, що встановлює закономірність найбільшого пасажирообігу на відстанях від 400 до 1400 км. В будь-якому випадку необхідно визначити популярні сполучення, які можуть приносити при-

бутки. Саме прибуткові маршрути пасажирських поїздів можуть покривати надзбиткові. Також потрібно зменшувати собівартість, спричинену технічними умовами (відсутністю електрифікації, низькою пропускною спроможністю). У Західному регіоні особлива увага має бути зосереджена до залізничної лінії Львів – Івано-Франківськ.

#### Література

1. Железняк О., Олеценко Л. Визначення собівартості пасажирсько-транспортного процесу // Актуальні проблеми економіки, 2012. №11(137). С. 218–226.
2. Офіційний веб-сайт Укрзалізниці – Електронний ресурс. – Режим доступу: <https://www.uz.gov.ua/>
3. Сеньків М. Транспортна та розподільча геологістика Західного регіону : дис. на здобуття наук. ступеня канд. геогр. Наук : спец. 11.00.02 “Економічна та соціальна географія”. Львів, 2017. 210 с.
4. Шерена К. М. Економічна оцінка ефективності роботи й розвитку пасажирського транспортного комплексу // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури, 2010. №26. – Електронний ресурс. – Режим доступу: <http://jrn1.nau.edu.ua/index.php/PPEI/article/view/481>

УДК 502/504:91:1:504.61:355.01(477)

Юрій Кисельов

## ПРОБЛЕМА ЕКОГЕОСОФІЧНИХ ДОСЛІДЖЕНЬ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ СУЧАСНОЇ РОСІЙСЬКО-УКРАЇНСЬКОЇ ВІЙНИ

*Наголошено на відмінних рисах ландшафтно-етнічної взаємодії в умовах антропогенно незмінених та перетворених людиною ландшафтів. Розкрито зміст «природного» та «штучного» способів людського «буття-в-ландшафті». Окреслено екогеософічну сутність південно-східного регіону України в умовах зростаючого погіршення екологічної ситуації, сучасних бойових дій і тимчасової російської окупації. Відзначено основні шляхи реінтеграції Донбасу до загальноукраїнського людського простору.*

**Ключові слова:** екогеософія, ландшафт, людський простір, південно-східний регіон України, російсько-українська війна.

**Yuriy Kyselov. The issue of ecogeosophical investigations of Ukraine in the context of the modern Russian-Ukrainian war.** *Since there are no natural landscapes left in Ukraine nowadays, that were transformed by man, the pattern of landscape and ethnical interaction, created without regard to anthropogenic changes of natural components, will look incomplete and as such it doesn't meet the current state of things.*

*That is why the requirement of today is to apply new approaches to the research in philosophy of geography, that related to the investigation of anthropogenic influence on the nature. One of the answers to the challenges of modern times is the formation of scientific background of environmental philosophy of geography.*

*While considering ecological issues in the context of the theory of passionarity and the concept of landscape and ethnic interaction, there are two radically different ways of human “existence in landscape” to be distinguished. On the one hand, it is “natural” (harmonious, ecological), on the other hand, it is “artificial” (disharmonious, anti-ecological).*

*“Natural” or “artificial” way of this interaction is determined by the behavior of human community in the environment, it is either directed to the rational organization of ecosystem, or it has in its core the desire to subject it to its own interests and needs.*

*The current territory, which is not under control of Ukraine, covers the part of south-eastern region that, on the one hand, has the most archaic structure of economy that manifests in absolute predominance of low-technology branches of production and on the other hand, it is characterized by the worst ecological state of environment. Substantial impact on landscape and high level of pollution of its components is caused by coal-mining industry, metallurgical production and in recent years – by armed*