

К вопросу о транспортной дискриминации населения Украины

Мазурова Анастасия Владимировна

Студент

*Харьковский национальный университет им. В.Н. Каразина, Геолого-географический факультет, Харьков, Украина
E-mail: av.mazurova@yandex.ru*

Известный советский эконом-географ Н.Н. Баранский еще в 1980 г. утверждал, что города плюс дорожная сеть – это каркас, который формирует территорию и придает ей определенную конфигурацию [1]. С течением времени значимость транспортной, как грузовой, так и пассажирской, коммуникации возрастает. Население нуждается в инновациях в сфере перевозок, в оптимизированных маршрутах, с помощью которых можно будет добраться до нужного объекта с минимальной затратой времени и денег. К сожалению, даже сейчас существуют места с плохой транспортной доступностью. Территории, которые по той или иной причине совсем или недостаточно обеспечены транспортной развязкой – территории социальной несправедливости и транспортной дискриминации.

В Украине вопрос территориальной социальной несправедливости и транспортной дискриминации населения довольно актуален. Автор предлагает проанализировать данную проблему на примере железнодорожного транспорта, который осуществляет почти 50% пассажирских и 82% грузовых перевозок среди всех видов транспорта [2]. Следует учесть, что из всего разнообразия транспорта данный вид является наименее «гибким», то есть некоторые маршруты не меняются веками, не возможно быстро реагировать на изменение пассажиро- или грузопотоков.

При анализе пассажирских перевозок железнодорожного транспорта, автором были выделены основные элементы территориальной социальной несправедливости и транспортной дискриминации населения Украины:

1. Неравномерное распределение густоты железной дороги на Западной и Восточной Украине из-за их неравномерного экономического развития. Наиболее густая сеть железных дорог находится в Донецкой области – промышленном сердце Украины.
2. Не оптимизированные конфигурации маршрутов. Например, расстояние от Тернополя до Ивано-Франковска составляет 140 км по автомобильной магистрали. Чтобы проехать от одного города до второго на железнодорожном транспорте следует либо заехать во Львов (общий путь ≈ 250 км), либо в Черновцы (общий путь ≈ 300 км). Таким образом, средства и время, которое затрачивают пассажиры при переезде увеличиваются вдвое. Следовательно, уровень транспортной мобильности населения резко снижается.
3. Нерациональное распределение количества рейсов по определенным направлениям. Например, в летний сезон из разных уголков Украины следуют тысячи поездов по направлению Крыма, при этом добраться из Харькова во Львов практически невозможно из-за отсутствия или малого количества рейсов.

4. Устаревшее оборудование, подвижной состав и магистрали. Максимальная скорость железнодорожного транспорта Украины – 140-160 км²[2].

Решение данных проблем кроется в рациональной перепланировке транспортной сети с учетом логистики, районного планирования и подходов общественной географии.

Литература

1. Баранский Н.Н. Избранные труды. Становление советской экономической географии. М., 1980.
2. Официальный веб-сайт Украинской железной дороги: <http://www.uz.gov.ua>