

УДК 911.3:656.025.2 (571)

Савчук І.Г.

ВПЛИВ ПРИРОДНИХ ЧИННИКІВ НА СУЧАСНЕ МІЖНАРОДНЕ ЗАЛІЗНИЧНЕ СПОЛУЧЕННЯ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Проаналізовано сучасний розвиток міжнародного залізничного сполучення Закарпатської області. Розкрито вплив на нього фізико-географічних чинників. Показано найважливіші проблеми, що не дозволяють збільшення пасажиропотоку в міжнародному залізничному сполученні.

Ключові слова: залізничне сполучення, Закарпатська область, фізико-географічні чинники.

Проанализировано современное развитие международного железнодорожного сообщения Закарпатской области. Раскрыто влияние на него физико-географических факторов. Показано важнейшие проблемы, не позволяющие увеличение пассажиропотока в международном железнодорожном сообщении.

Ключевые слова: железнодорожного сообщения, Закарпатская область, физико-географические факторы.

Analyzes the current development of Zakarpattia region's international railway communication. Disclosed affected by natural factors. Displaying important problems does not allow an increase in passenger traffic in international railway communication.

Key words: international railway communication, Zakarpattia region's, natural factors.

Постановка проблеми. Міжнародне залізничне сполучення має важливе значення для розвитку всього транспортного комплексу Закарпатської області. Цей регіон займає виняткове положення у міжнародних транспортних зв'язках України з низькою країні Європи. У сучасній вітчизняній економічній і соціальній географії питання міжнародного пасажирського залізничного сполучення залишається мало вивченим. Саме тому важливим провести відповідний науковий аналіз цього питання.

Актуальність. Для економіки України залізничне сполучення є стратегічно важливим. Питання впливу експортної орієнтації на основні тенденції розвитку вітчизняних залізниць за роки незалежності у регіональному розрізі, на нашу думку, не досить повно розкрито. Найбільш слабо вивченим залишається питання впливу міжнародного залізничного сполучення на розвиток центрів економічного життя у регіонах. Як вказує С.А. Тархов «залізниці створюють артеріальну мережу, каркас всієї господарської тканини території <...> ареалу поширення мережі залізниць відповідає територія суцільного економічного (промислового і почасти сільськогосподарського) освоєння» [7, с. 132]. Це особливо чітко простежується на території Закарпатської області.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Наскільки це відомо авторові спеціальних робіт, присвячених вивченню теоретико-методологічних особливостей дослідження сучасного міжнародного пасажирського залізничного сполучення Закарпатської області економіко-географами не існує. Тому наша публікація є піонерною.

Ціль дослідження – розкрити головні особливості сучасного міжнародного пасажирського залізничного сполучення Закарпатської області. *Завдання:* 1) показати вплив фізико-географічних чинників на його розвиток; 2) розкрити головні зміни у напрямках міжнародного пасажирського сполучення цього регіону України і вказати на існуючі труднощі на шляху його подальшого розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Винятково важливе місце у міжнародних перевезеннях України займає Закарпатська область. Цей регіон має низку виразних географічних особливостей, що безпосередньо впливають на його участь у міжнародному поділі праці у сфері залізничного сполучення. Найважливішими з них, на нашу думку, є такі:

- 1) Певна транспортна ізоляція від решти частини країни через Карпати (фізико-географічне положення);
- 2) Транзитне становище місцевої залізничної мережі призводить до специфіки розвитку її конфігурації і використання окремих її ділянок (транспортно-географічне положення);
- 3) Закарпатська область розміщена на крайньому заході України і має найбільшу кількість країн-сусідів (політико-географічне положення).

Кожен вид комплексного географічного положення потребує окремого дослідження. Виходячи з цілі та завдань статті, розглянемо докладніше лише вплив фізико-географічного положення на розвиток міжнародних залізничних перевезень Закарпатської області.

Основна частина міжнародних пасажирських залізничних поїздів і безпересадочних вагонів, що прямують до/через Закарпатську область, проходять через Карпати. Задіяні у залізничному сполученні лише три з десяти існуючих перевалів. Транскарпатські залізничні магістралі прокладено ще за часів Австро-Угорщини по Бескиду (Будапешт–Чоп–Батьово–Львів, 1886 р.), Вороненківському (Івано-Франківськ–Делятин–Берлебаш, 1895 р.), Ужоцькому (Будапешт–Ужгород–Львів, 1872 р.)

перевалам. Усі вони були збудовані, виходячи з військово-стратегічних міркувань. Тому нині найінтенсивніше використовують лише перевал Бескид, через який проходить головна двопутна електрифікована залізнична магістраль України міжнародного значення Москва–Київ–Львів–Ужгород/Чоп з виходами у залізничну мережу Угорщини і Словаччини. На цій магістралі гірська ділянка на перегоні Стрий–Батьово має доволі складний профіль, що не дозволяє розвивати істотну швидкість, а це зводить нанівець всі переваги електрифікації та укладання двох шляхів. Не меншою проблемою є наявність на лінії численних мостів, тунелів і галерей у Карпатах.

Слід зауважити, що у гірській частині Закарпатської області (яка займає більш $\frac{3}{4}$ території регіону) значна частина залізниць проходить по долинам головних річок регіону: Боржава, Латориця, Уж, Чорна Тиса. Це, насамперед, викликано інженерно-геоморфологічними умовами місцевості. Саме тому на окремих гірських ділянках це зумовлює близьке розташування залізничних ліній і автомобільних доріг, що з'єднують Закарпатську область з іншою частиною України. Винятком є лише автомобільна дорога регіонального значення Долина–Міжгір'я–Хуст (128,9 км).

Не меншу проблему становить і наявність численних мостів, тунелів і галерей у Карпатах (*Тільки на гірській ділянці лінії Стрий–Батьово–Чоп є 8 віадуків і 4 тунелі.*). Так, наприклад, найбільший у Закарпатській області одноколіїний Бескидський тунель (довжиною 1746 м) на двоколіїній лінії Стрий–Батьово п'ятого європейського транспортного коридору може пропускати лише до 24 пар вантажних і 23 пасажирських поїздів за добу, тоді як існуючі можливості цієї магістралі складають більше, ніж 100 пар поїздів [3, с. 86, 110]. Вартість спорудження другого такого тунелю за даними «Укрзалізниця» оцінена у суму в 102,7 млн євро [2]. У 2012 р. заплановано розпочати роботи з його створення. Це буде наймасштабніший об'єкт залізничного будівництва в Україні за роки її незалежності.

Головною фізико-географічної проблемою міжнародного залізничного сполучення у низинній частині Закарпатської області є загроза підтоплення окремих ділянок залізничної мережі і частково території певних станцій, розмиву земляного полотна шляху через катастрофічні паводки, руйнування мостів. Так, наприклад, під час весняних паводків 1998 р. і 2001 р. було пошкоджено відповідно 3,1 і 9,15 км і знищено 2,4 і 1,4 км залізничного полотна. У 2008 р. було тимчасово закрито рух на ділянці Тересва–Солотвине через істотне зруйнування земляного полотна у наслідок сильних дощів [5]. Враховуючи специфіку конфігурації залізничної мережі Закарпатської області, це призводить до тимчасової ізоляції окремих її частин від основної залізничної мережі України, що прямо позначається на здійсненні міжнародних перевезень.

Проведення робіт з укріплення залізничних ліній у низовинній частині Закарпатської області сприяло збільшенню перевезень по ним.

Важливим чинником, що сприяв нарощуванню транзитних та експортних залізничних перевезень по її території було приєднання України до «Конвенції про міжнародні залізничні перевезення по колії 1435 мм». Цьому сприяє наявність у західному прикордонні залізничних колій, що мають одночасно колію 1520 і 1435 мм. Це дозволяє їм здійснювати перевезення поїздами різних країн без перестановки коліс. Це доволі суттєво впливає на швидкість пересування у міжнародному залізничному сполученні. Після проведення ремонту і модернізації на ділянці Чоп–Дякове у 2002–2004 рр. вартістю 54 млн грн [8, с. 25] і спрощення проходження митного контролю для міжнародних транзитних вантажних поїздів, що прямують через Україну в сусідні країни, відповідні перевезення різко зросли. Цьому так само сприяло введення у дію Словацько–українсько–румунського вантажного тарифу для цих перевезень та створення на залізничній станції Чоп Європейського транспортно-експедиційного відділення (2000) [6, с. 19]. Загальний обсяг приросту всіх міжнародних вантажних перевезень на цій ділянці залізниць України склав 3,6 разу [6, с. 19], причому лише за 2002–2003 рр. він зріс на 77,8% [8, с. 25]. Приріст вантажоперевезень між окремими країнами з 1996 по 2003 рр. склав: між Румунією і Словаччиною – 1,4; Словаччиною і Румунією – 3,0; Румунією і Польщею – 6,8; Польщею і Румунією – 7,8 разу [1, с. 24].

За роки незалежності України були запущені нові пасажирські поїзди і скориговані маршрути проходження тих із них, що існували раніше. Тим самим було реалізовано експортний потенціал низки рокадних залізниць у прикордонні держави, у т.ч. у Закарпатській області. Так, наприклад, по ділянці Чоп–Дякове курсують нерегулярні транзитні міжнародні пасажирські поїзди (наприклад, з 1996 р. за літнім розкладом по ньому ходить поїзд Краків–Констанца [4, с. 121]).

Висновки. Чітко спостерігається вплив фізико-географічних чинників на розвиток міжнародного пасажирського залізничного сполучення у Закарпатській області. Слід визнати, що існуючий потенціал транзитного залізничного сполучення регіону повністю не використовують. Збільшенню руху міжнародними залізничними транспортними коридорами, що проходять через територію регіону, заважає застаріла інфраструктура та негативні природні процеси, що зумовлюють необхідність обмеження швидкості руху на окремих ділянках. Їх ліквідація та побудова нових і модернізація вже існуючих інфраструктурних об'єктів (мостів, тунелів, рокад) дозволило б істотно збільшити обсяг залізничних перевезень, у т.ч. і в міжнародному пасажирському залізничному сполученні. Враховуючи особливості конфігурації Закарпатської області, є істотні резерви для збільшення транзитного потоку пасажирів і вантажів із сусідніх країн.

Перспективи подальших досліджень. Необхідно глибше вивчити специфіку впливу інших географічних чинників (насамперед, транспортно-географічного і геополітичного) на розвиток міжнародного залізничного

сполучення Закарпатської області у різні історичні періоди. Важливо показати їх взаємозалежність. Окремо доцільно вказати на вплив інтеграційних процесів на експлуатацію різних частин залізничної мережі регіону, у т.ч. у міжнародному сполученні. Необхідно показати значення Закарпатської області у реалізації експортного потенціалу України, особливо у сфері перевезення вантажів і пасажирів у міжнародному залізничному сполученні. Також важливим напрямом є обґрунтування використання транзитного потенціалу цього регіону держави у збільшенні експорту послуг залізничного транспорту.

Використані джерела:

- 1.Аленічев С.П. Укрзалізниця на колее КОТИФ / С.П. Аленічев // Залізничний транспорт України. — 2004. — № 4. — С. 23-25.
- 2.Будівництво двоколісного Бескидського тунелю у Карпатах розпочнеться вже цього року / Офіційний сайт «Укрзалізниця» / [Електроний ресурс] — Режим доступу : http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/310765/
- 3.Кірпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспорту систему / Г.М. Кірпа. — Дніпропетровськ: Дніпропетровський нац. ун-т залізничного транспорту ім. ак. В. Лазаряна, 2004. — 248 с
- 4.Львівська залізниця. Історія і сучасність / Гранкін П.Е., Лезечко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. — Львів: Центр Європи, 1996. — 176 с.
- 5.Львівська залізниця продовжує роботу з ліквідації наслідків негоди / Офіційний сайт «Укрзалізниця» / [Електроний ресурс] — Режим доступу : http://www.uz.gov.ua/press_center/latest_news/archive/main_news/216525
- 6.Мукмінова Т.А. МТК як засіб економічної інтеграції України / Т.А. Мукмінова // Залізничний транспорт України. — 2004. — № 4. — С. 19-23..
- 7.Территориальная структура народного хозяйства СССР в период НТР. Сдвиги и тенденции / [отв. ред. Э.Б. Алаев, Г.А. Приваловская]. — М.: Наука, 1989. — 192 с.
- 8.Томін Ю.С. Перспективи розвитку дільниці Дякове/Хамеу – Чоп/Чіерна над Тисоу / Ю.С. Томін // Залізничний транспорт України. — 2004. — № 4. — С. 25-26.