

Проблеми розвитку міжнародної транспортної інфраструктури Закарпатської області

Науково обґрунтовано вирішення однієї із сучасних науково-практичних проблем – формування та розвиток регіональних транспортно-логістичних систем. Визначено, що розвиток системи регіональних ринків може бути ефективним тільки за умови їх раціональної територіальної організації відповідно до конкретних соціально-економічних умов регіону. Основними напрямками розвитку прикордонної транспортної інфраструктури, логістики прикордонного регіону визначено: практичну реалізацію можливостей вигідного транспортно-географічного розташування регіону, активізацію роботи в контексті розвитку міжнародного транспортного коридору, інтеграцію у транспортні коридори країн Європи.

Ключові слова: регіон, інфраструктура, логістика, логістична система, Закарпаття, Україна, Європейський Союз.

На початку ХХІ ст. західні кордони України стали спільним кордоном Європейського Союзу та України, і в контексті подальшої інтеграції України в систему міжнародних транспортних перевезень саме 5-тий міжнародний транспортний коридор відіграє ключову роль у розбудові транспортної логістики прикордонного регіону. Закарпатська область, як своєрідні західні ворота України між Сходом і Заходом, має потужний потенціал перевезень експортно-імпортних і транзитних вантажів до 41 млн. тонн, що, по суті, вдвічі перевищує сьогоднішній обсяг перевезень. Питання міжнародного транзиту через Закарпатську область є важливим не тільки на регіональному рівні [1], а також і на державному рівні [2], що відображено відповідно у документах. Однією з найважливіших ділянок міжнародного транспортного коридору є Чопський транспортний вузол.

Актуальність дослідження транспортно-логістичної інфраструктури прикордонного регіону Закарпатської області зумовлена також і тим фактом, що нині відбувається формування конкурентного середовища на ринку прикордонної термінально-транспортної інфраструктури. На східних межах Польщі і Словаччини здійснюється динамічне інвестування в будівництво і переоснащення перевантажувальних терміналів, і все більше країн хочуть мати у себе відгалуження широкої колії, в Угорщині розбудова прикордонної термінальної інфраструктури розпочалася ще в середині 1990-х років.

Для Закарпаття наявність перевантажувальних терміналів на стику колій двох стандартів набуває стратегічно важливого значення у конкурентній боротьбі. Станом на 2008 р. прямі іноземні інвестиції у транспортну сферу України досягли рівня \$1276,9 млн., що склало 4,3% сукупного об'єму інвестування нерезидентами в економіку країни. В той же час, об'єм інвестування українських резидентів у транспорт зарубіжних країн склав усього \$43,3 млн., тобто не більше 0,7% сукупного об'єму прямих інвестицій України [3].

Питання інвестицій у транспортну галузь, а отже і модернізація та розбудова високоякісної транспортно-логістичної системи в Україні має непереврене значення у контексті міжнародного транзиту. Як цілком справедливо зазначають вітчизняні науковці Інституту світової економіки та міжнародних відносин НАН України, А. Хахлюк і А. Аблов: «Поширення інформаційних цінностей част-

ково «витісняє цінності традиційні, які мають більш виражену «матеріальну» прив'язку, отже, зумовлена прогресом технологій кількісна лімітація систем транзиту, безумовно, існує» [4].

Дослідження транспортної інфраструктури прикордонних регіонів України у розрізі транскордонного співробітництва проводять львівські вчені Є. Крикавський [5], Н. Мікула [6], зокрема в цьому контексті акцент робиться на польсько-українській складовій проблематики; А. Балян [7], Є. Кіш [8], Н. Носа [9], Ю. Шолох [10] здійснюють аналіз транспортної інфраструктури в українсько-угорському контексті за умов східного розширення ЄС. Вчені України розробили концепцію формування логістичного кластера на території Закарпаття [11]. Втім, проблематиці вузькоколіїних залізниць вченими України приділяється вкрай мало уваги.

Слід зазначити, що вузькоколіїна залізниця (вузькоколіїнка), історичний розвиток якої презентований у даній статті, не є ідентичною до вузької (європейської) колії. Так, усі працюючі вузькоколіїнки в Україні мають колію 750 мм. Їхнє значення переважно промислове, хоча, наприклад, у Берегівському районі на Закарпатті, відбувається також і перевезення пасажирів вузькоколією. З приводу вузької (європейської) колії зауважимо, що в Україні відбувається перехід поїздів із широкої колії 1520 мм на вузьку (європейську) колію 1435 мм і відповідно у зворотному напрямку.

Метою даного дослідження є аналіз ролі і значення розвитку прикордонної, транспортної інфраструктури прикордонного регіону Закарпатської області в контексті розвитку системи вузькоколіїних залізниць. З-поміж основних завдань вважаємо за доцільне визначити роль 5-го міжнародного транспортного коридору у транспортній системі Закарпаття, а також виокремити історичний розвиток системи вузькоколіїних залізниць Закарпаття.

З теоретико-методологічної точки зору важливим є виокремлення категорії «комунікаційна інфраструктура прикордонного регіону». Львівські вчені, доктори економічних наук П. Ю. Беленький і Н. А. Мікула вважають, що комунікаційна інфраструктура прикордонного регіону – це сукупність інституцій, що забезпечують інтегруючу функцію кордону, а саме: пункти перепуску через кордон, які включають митну, прикордонну, спеціальні контрольні служби; сервісну інфраструктуру, призначену для обслуговування людей, машин та вантажів; мережу страхових, банківських, інформаційно-реklamних організацій; об'єкти і споруди всіх видів транспорту; водогосподарські системи, лінії зв'язку, автоматизовані системи управління, придорожню інфраструктуру [12].

Специфіку комунікаційної інфраструктури прикордонного регіону визначають: наявність кордону і необхідність його облаштування; значно вище навантаження на всю інфраструктуру регіону за рахунок транзиту; необхідність спільного використання природних ресурсів суміжними територіями; більш різнобічне взаємне спілкування населення сусідніх держав; необхідність спільного вирішення проблем екологічної безпеки; необхідність узгодження планів просторового облаштування суміжних територій сусідніх держав.

Закарпатська область є однією із прикордонних західних територій України так званого «простору 1520» – тобто території з єдиною шириною колії 1520 мм (ширококоліїні залізничні шляхи), яка охоплює країни СНД, Фінляндії, Балтії та Монголії і формує спільний транспортний простір. Залізниці з шириною колії 1520 мм демонструють дуже високу динаміку розвитку. Лише за останні п'ять років на мережі простору 1520 було забезпечено зростання вантажообігу на 30%, а пасажирообігу – до 10%. Існують також і вузькоколіїні (1435 мм) залізничні шляхи.

Сьогодні формування міжнародного транспортно-логістичного кластера у прикордонні Чоп-Загонь обумовлено наявністю не тільки розвантажувально-завантажувальних потужностей, терміналів, але, що особливо важливо, – наявністю залізничних колій 1435 мм та 1520 мм та спеціалізованих терміналів із можливістю одночасного обслуговування різних вантажів, доставлених по коліях 1520 мм та 1435 мм.

Так, станція Чоп-Загонь із країнами призначення – Угорщина, Австрія, Італія, Словенія, Німеччина, Швейцарія, Франція (МАВ) здійснює приймання та відправку потуг по колії 1520 мм, колія 1435 мм – вглиб України, це 66 км, відповідно колія 1520 мм вглиб Угорщини до станції Еперешке – 4,9 км, Торношпольце – 14,4 км, Коморо – 15,6 км, Загонь – 17 км. Вивантаження вантажів колії 1435 мм здійснюється на станціях Чоп, Батьово, Баркасово, Мукачеве, Чорнотисів, завантаження вагонів колії 1435 мм здійснює відправник чи експедитор.

Сьогодні мережа вузькоколійної залізниці Закарпаття перебуває у законсервованому стані на більшості ділянок, працює лише кілька ділянок мережі довжиною біля 100 км із загальної довжини мережі понад 1000 км. Реконструкція наявної вузькоколійної мережі можлива за умови залучення інвестиційних коштів біля 18 млн. грн. Реконструйована транспортна мережа зможе перевозити на рік близько 8-9 тис. тонн вантажів та 80-90 тис. пасажирів.

Українська сторона завершила у 2005 р. реабілітацію автомобільної дороги на ділянці Чоп – Стрий в обсязі 75 мільйонів євро і у 2009 р. на ділянці Стрий – Броди в обсязі 100 млн. євро. Кабінет Міністрів України та Уряд Угорської Республіки з огляду на бажання створити умови безперешкодного міжнародного дорожнього руху, особливо з огляду на попереднє узгоджене бажання договірних сторін розвитку П'ятого пан'європейського транспортного коридору (Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Будапешт – Ужгород – Львів) домовилися, що автомобільне сполучення між Україною та Угорською Республікою у рамках П'ятого пан'європейського транспортного коридору буде реалізоване шляхом будівництва нової автомагістралі та модернізації існуючих ділянок автомобільних доріг, а з'єднання їх відбудеться двома рівнозначними розгалуженими напрямками (стаття 1) [13].

На нашу думку, сьогодні одним із перспективних напрямів подальшого розвитку транспортно-логістичної системи на території Закарпаття є відродження системи вузькоколійних залізниць включно. Розбудова вузькоколійних залізниць за маршрутом Берегове – Іршава, Виноградів – Хмільник не тільки сприятиме відродженню і розгалуженню вузькоколійної системи Закарпатської області, але і вирішує важливі питання соціально-економічного характеру.

Актуальним питанням сьогодення є збереження вузькоколійної залізниці, її використання в туристично-рекреаційному комплексі п'яти країн Карпатського єврорегіону. Насамперед, важливим є збереження унікальної історично-культурної спадщини регіону, а також ефективне туристичне використання цієї дільниці, включення розвитку вузькоколійки до Програми розвитку транскордонного співробітництва Закарпатської області.

За даними Ужгородської дирекції залізничних перевезень, видатки на утримання вузькоколійних дільниць становлять від 1,5 млн. грн. до 2 млн. грн. в рік. Кількість працюючих – 110 працівників різних служб. Протягом 2002 року по вузькоколійній дільниці перевезено 83550 пасажирів на загальну суму 64,2 тис. грн., в т. ч. пільгових категорій 27700 на загальну суму 29,9 тис. грн. [14]. Неefективність роботи вузькоколійки пов'язана з неповним використанням її можливостей, незацікавленістю персоналу в кінцевих результатах роботи в умовах державної власності, відсутністю широкої комерційної та маркетингової роботи

в секторах, не пов'язаних прямо з залізничними перевезеннями, зокрема в сфері туризму і рекреації. Існує ризик ліквідації вузькоколійки взагалі.

Щодо основних етапів становлення залізничного транспорту на території Закарпатської області слід зазначити, що перша залізниця на території сьогодишнього Закарпаття була збудована у 1872 р. Вона з'єднувала міста Чоп та Ужгород. У 60-70-х роках XIX ст. були побудовані залізниці Чоп – Мукачеве, Чоп – Берегове – Севлюш – Королево – Хуст – Тячів – Мораморан – Сігет. Вони з'єднали територію краю з центральними регіонами Угорщини та Трансильванією, а також зі споживачами продукції на внутрішньому ринку. У 1894 р. було завершено будівництво залізниці Мараморош – Сігет – Рахів – Ясіня. Це забезпечило залізничний зв'язок із Галичиною через Яблунецький перевал. Завершення у 1881 р. будівництва залізниці Мукачеве – Свалява – Лавочне, а в 1887 р. Лавочне – Стрий з'єднало Закарпаття з Галичиною через Верецький перевал. Введення у дію (1893 р.) лінії Ужгород – Великий Березний, а згодом (1903–1905 рр.) Великий Березний – Ужок відкрило шлях через Ужоцький перевал.

Економічне піднесення в Австро-Угорщині в другій половині XIX ст. зумовило необхідність інтенсивнішого використання деревини, насамперед у деревообробній та лісохімічній галузі. Відкриття нових пилорам на теренах краю, розширення можливостей (у зв'язку із введенням у дію нових залізниць) вивезення лісових багатств у центральні регіони метрополії та за її межі вимагало збільшення об'ємів робіт та доставки промислової деревини. Однак ліси, що прилягали до шосейних доріг, на кінець XIX ст. були практично вирубані. Тому нові лісосіки відкривалися у віддалених місцях. Як показала практика, найбільш раціональним транспортом для вивезення деревини з відділених лісодільниць виявилися вузькоколійні залізниці, які з кінця XIX ст. почали працювати паралельно з мережею залізниць широкої колії [15].

Першу вузькоколійну залізницю загального користування на території нинішньої України було відкрито у 1886 р. В післяреволюційні роки експлуатувалися вузькоколійні лінії загального користування довжиною понад 2000 км із невеликою інтенсивністю руху. Вузькоколійна залізниця Берегове – Іршава, Виноградів – Хмільник була введена в експлуатацію: на ділянці Виноградів (Надсєлєш, Севлюш) – Хмільник довжиною 19 км та ділянці Берегове (Берегсас) – Приборжавське (Довге) довжиною 67 км у 1908 р.; ділянка Довге – Кушниця довжиною 9 км у 1909 р., ділянка Іршава (Ілошва) – Осій (Сайкофальва) – 8 км у 1910 р., ділянка Осій – Кам'янка (Дьїлалья) довжиною 4 км у 1911 р. У 1926 р. довжина залізниці становила 107 км. Введення в експлуатацію вузькоколійної залізниці на початку XX ст. маршрутом: Берегове – Хмільник (колія на Виноградів, Севлюш) – Іршава (колія на Кам'янку) – Довге – Бронька (колія на р. Бронька) – Кушниця – Лисичово є результатом реалізації прогресивного технічного проекту і свідченням високого економічного та соціального розвитку Закарпаття на початку XX ст. [16].

Лінію експлуатувала компанія BGV (Залізниця Долини Борси). У 1918 році Закарпаття ввійшло до складу Чехословаччини, лінія була передана Чехословацьким державним залізницям (ЧСД) і використовувалася для потреб лісової промисловості, що в часи Чехословацької республіки розвивалася з використанням передових технологій. Започатковану Австро-Угорським урядом практику спорудження вузькоколійок для перевезення вантажів та пасажирів у 20-х – 30-х роках XX ст. продовжив уряд Чехословаччини. Загальна протяжність вузькоколійок наприкінці 1930-х років складала 1339 км. Вони були споруджені в долинах основних річок краю: Ужу, Латориці, Боронави, Тиси, Тереблі.

Протягом 1939–1944 рр. лінію експлуатувала угорська компанія MAV. У 1944 р. вузькоколійна залізниця увійшла до складу радянських залізниць і була трансформована з 760 мм на 750 мм. Регулярний рух був відновлений у 1948-1949 рр. У радянські часи вузькоколійка використовувалася як для вантажних, так і для пасажирських перевезень. Основний обсяг вантажних перевезень забезпечували Довжанський ліскокомбінат, Приборжавський завод будматеріалів, вугільна шахта с. Ільниця, Іршавський абразивний завод, Іршавська меблева фабрика. На ділянці Берегове – Хмільник пасажирського руху немає з 1983–1984 рр., усі станції і роз'їзди розібрані.

На виконання доручення Кабінету Міністрів України від 18.10.02 р. №11794/4 та з метою збереження вузькоколійної залізниці як транспортного об'єкта, пам'ятки історії техніки та інструмента розвитку туризму і рекреації краю та Закону України «Про мораторій на проведення суцільних рубок на гірських схилах в ялицево-букових лісах Карпатського регіону» від 22.02.2000 №1480-III, ст. 9 якого передбачає відновлення системи вузькоколійок, було розроблено Програму реформування та розвитку вузькоколійної залізниці Берегове – Іршава, Виноградів – Хмільник [16]. Метою цієї програми є сприяння економічному розвитку Берегівського, Іршавського, Виноградівського районів і регіону в цілому, створення і становлення туристичної транспортно-термінальної інфраструктури на базі існуючої вузькоколійної залізниці, розвиток прикордонного співробітництва, збільшення експортно-імпорتنної торгівлі між підприємствами регіону та сусідніми європейськими країнами.

Завдання програми – перетворення збиткового об'єкта в прибуткове підприємство шляхом створення відкритого акціонерного товариства «Карпати–Ретро-транс» з функціями туристичного оператора, експедитора, термінального оператора, діяльність якого буде спрямована на розвиток вузькоколійної залізниці. Реалізація програми надасть можливість:

- зберегти вузькоколійку як історично-культурну пам'ятку початку ХХ ст.; створити умови для перетворення вузькоколійки в туристичну залізницю;
- створити сприятливі умови для пошуку інших ефективних способів використання вузькоколійної залізниці;
- забезпечити розвиток туристичної інфраструктури районів, раціонально та ефективно використовувати природні та історично-культурні ресурси; стимулювати економічний розвиток районів шляхом ефективного використання матеріальних засобів;
- збільшити обсяги виробництва підприємствами Берегівського, Іршавського, Виноградівського районів завдяки послугам ВАТ «Карпати–Ретро-транс» із розширення географії продажу товарів, здійснення доставки продукції при менших витратах;
- створити складські площі для накопичення та підготовки до відправлення покупців товарів з використанням різних видів транспорту; створити сприятливі умови для прикордонного співробітництва шляхом спільної роботи над реалізацією проекту реанімації і розвитку вузькоколійки; забезпечити зайнятість населення районів і збереження унікальних народних промислів, збільшити надходження до місцевих бюджетів і одержати додаткові доходи для благоустрою регіону.

Виконання програми передбачає реформування роботи на вузькоколійній дільниці та створення акціонерного товариства; запровадження стимулів до економічного та раціонального господарювання, ефективного використання матеріальних цінностей; збільшення обсягів перевезень вантажів і пасажирів; інтенсивний розвиток туристично-рекреаційної діяльності з метою організації відпочинку та оздоровлення людей та зміцнення економіки краю; збереження унікальної залізниці як історично-культурної пам'ятки, здатної підкреслити

красу та потенційні можливості краю; проведення науково-практичних семінарів з метою залучення інвестицій [17].

На сьогодні вищезазначена програма щодо розвитку вузькоколіїної залізниці виконана лише частково, а саме: здійснена часткова реконструкція наявної мережі вузькоколіїної залізниці. В рамках реалізації Програми «Створення транспортно-логістичних центрів на території Закарпатської області на 2008 р.» здійснено збільшення об'єму робіт у рамках внутрішніх регіональних перевезень із використанням наявної мережі вузькоколіїної залізниці, яка була побудована для виробничих потреб деревозаготівельної та деревопереробної промисловості Закарпаття. Сьогодні працює лише кілька ділянок мережі довжиною до 100 км із загальної довжини мережі понад 1000 км. Більше того, перевезення внутрішніми вузькоколіїними транспортними лініями включено до загальної логістичної транспортної схеми надання послуг транспортно-логістичним центром.

Закарпаття ще далеко не використало свого економічного, транспортно-логістичного потенціалу в плані транзитних можливостей, розвитку транспортно-логістичних послуг у контексті відродження традицій, розвитку вузькоколіїнок регіону та їх підтримки сервісного обслуговування щодо сприяння розвитку туристично-рекреаційного комплексу Закарпатської області. Адже відродження і модернізація вузькоколіїнок Закарпаття має прямий вплив на інші галузі господарства прикордонного регіону і сприятиме підвищенню конкурентоспроможності області та створенню нових робочих місць.

Таким чином, шляхом відродження та розбудови системи вузькоколіїних залізниць Закарпаття вирішується низка важливих загальнодержавних та міжрегіональних проблемних питань: сприяння інтеграційним процесам у транспортній системі України; вирішення існуючих проблем організації міжнародних перевезень; поглиблення співпраці між усіма учасниками транспортної логістики; вирішується питання координації взаємодії різних видів транспорту та транспортної логістики, сприяння розвитку логістичної інфраструктури, послуг європейського рівня. Перспективи подальших наукових розвідок вбачаємо у дослідженні європейського досвіду щодо формування транспортно-логістичної системи транскордонних регіонів Євросоюзу.

Список використаних джерел

1. Програма створення транспортно-логістичних центрів на території Закарпатської області на 2008 рік, від 12 березня 2008 року №486.
2. Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.1999 р. : [електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.csm.kh.ua/files/File/004.pdf>.
3. Зарубіжні інвестиції в транспорт України перевищили 1,2 млрд. дол. США // Транспорт. – №8 – 27. 02. 2008.
4. Хахлюк А. Проблеми транзиту в сучасних геостратегічних вимірах на прикладі розвитку залізничної інфраструктури України / А. Хахлюк, А. Аблов // Збірник праць. Інститут світової економіки і міжнародних відносин НАН України. – 2004. – Вип. 42. – С. 43-44.
5. Крикавський Є.В. Логістичне управління / Є.В. Крикавський. – Львів : Вид. НУ «Львівська політехніка», 2005. – 684 с.
6. Мікула Н. А. Міжтериторіальне та транскордонне співробітництво : [монографія] / Н. А. Мікула ; НАН України. Ін-т регіонал. дослідж. – Львів, 2004. – 394 с.
7. Баян А. В. Міжрегіональне, транскордонне співробітництво України за умов розширення ЄС / А. В. Баян. – Ужгород : Ліра, 2006. – 325 с.

8. Кіш Є. Центральна Європа в сучасній системі єврорегіональної інтеграції / Є. Кіш. – Ужгород : Ліра, 2008. – 440 с.
9. Носа Н. О. Роль інвестицій в розвитку прикордонної і транспортної інфраструктури / Н. О. Носа // Збірник праць. Інститут світової економіки і міжнародних відносин. – 2003. – №38. – С. 131-135.
10. Шолох Ю. М. Стратегічне планування розвитку прикордонного регіону / Ю. М. Шолох. // Регіональна економіка. – 2007. – №2. – С. 131-138.
11. Кіш Є. Концепція створення логістичного кластера на Закарпатті / Є. Кіш, Н. Мікула. – Ужгород, 2007.
12. Беленький П. Ю. Розвиток комунікаційної інфраструктури у прикордонному регіоні та його особливості / П. Ю. Беленький, Н. А. Мікула // Інфраструктурне забезпечення конкурентної економіки регіонів. – Львів, 2002. – С. 219.
13. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської Республіки N363-VI від 03.09.2008 : [електронний ресурс]. – Режим доступу : zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=348_039.
14. Концепція Програми реконструкції та розвитку вузькоколійної залізниці Берегове – Іршава, Виноградів – Хмільник. – Ужгород, 2008.
15. Матеріали з історії будівництва та експлуатації вузькоколійних («лісових») залізниць Закарпаття // Нариси історії Закарпаття. Том I-II. – Ужгород, 2003; Новини Закарпаття. – 10 серпня, 17 серпня, 23 серпня 2002 р.
16. Концепція Програми реконструкції та розвитку вузькоколійної залізниці Берегове – Іршава, Виноградів – Хмільник. – Ужгород, 2008.
17. Програма створення транспортно-логістичних центрів на території Закарпатської області на 2008 рік, від 12 березня 2008 року №486.

Годя И.М. Проблемы развития международной транспортной инфраструктуры Закарпатской области.

Научно обосновано решение одной из современных научно-практических проблем – формирование и развитие региональных транспортно-логистических систем. Определено, что развитие системы региональных рынков может быть эффективным только при условии их рациональной территориальной организации в соответствии с конкретными социально-экономическими условиями региона. Основными направлениями развития приграничной транспортной инфраструктуры, логистики приграничного региона определены: практическая реализация возможностей выгодного транспортно-географического размещения региона, активизация работы в контексте развития международного транспортного коридора, интеграция в транспортные коридоры стран Европы.

Ключевые слова: регион, инфраструктура, логистика, логистическая система, Закарпатье, Украина, Европейский Союз.

Godya I.M. Problems of the Development of International Transport Infrastructure of Transcarpathian Region.

The solving of one of the modern scientific-practical problems that represents forming and development of regional transport-logistic systems has been substantiated. It has been determined that the evolution of regional markets' system can be effective in the conditions of its rational territorial organization according to the concrete social-economical conditions of the region. The main priority for the development of border transport infrastructure and logistics of border region covers: effective implementation of the potential of favorable geographical location of the region, encouragement of efforts towards establishment of international transport corridor; integration into the European transport corridors.

Key words: region, infrastructure, logistics, logistic system, Transcarpathia, Ukraine, European Union.

Надійшло 30.03.2009 р.