

## ПЕРСПЕКТИВИ ІСНУВАННЯ ВУЗЬКОКОЛІЙНОЇ ЗАЛІЗНИЦІ НА ЗАКАРПАТТІ

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, galinamuzykina@rambler.ru

*Збереження вузькоколійних залізниць залишається актуальним проблемним питанням. Наведена детальна характеристика рухомого складу, який використовується на вузькоколійній залізниці Закарпаття, а також технічний стан та можливості експлуатації станцій. Представлений аналіз продажу проїзних документів на даній залізниці на протязі трьох років. В статті розроблені маршрути курсування туристичних поїздів, які включають екскурсії по видатним місцям даного регіону та перегляд видатних пам'яток Закарпаття, що є цікавим як для українських так і для іноземних туристів.*

**Ключові слова:** вузькоколійка, рухомий склад, станція, проїзні документи, поїзд, туристичний маршрут, екскурсія.

### Постановка проблеми та її зв'язок з науковими та практичними завданнями

Боржавська вузькоколійна залізниця – одна з діючих вузькоколійних залізниць України. Інтенсивний розвиток вузькоколійних дільниць спостерігався з 1908 року. Історичні дані щодо протяжності ділянок та років заснування подані у таблиці 1.

Таблиця 1  
 Історична довідка вузькоколійних залізниць Закарпаття

| Маршрут                        | Довжина ділянки, км | Рік введення в експлуатацію | Рік виведення з експлуатації |
|--------------------------------|---------------------|-----------------------------|------------------------------|
| Виноградів - Хмільник          | 19                  | 1908                        | -                            |
| Берегово – Приборжавське       | 67                  | 1908                        | -                            |
| Довге - Кушниця                | 9                   | 1909                        | -                            |
| Іршава - Осій                  | 8                   | 1910                        | 1992                         |
| Осій - Кам'янка                | 4                   | 1911                        | 1989                         |
| Суша-Бронька – полонина Кук    | 21                  | 1912                        | 1990                         |
| Свалява - Поляна               | 88                  | 1914                        | 1964                         |
| Кострино – Іванцувський Потік  | 16                  | 1917                        | 1963                         |
| Жорнава – Загорб - Стужиця     | 17,5                | 1924-1926                   | 1956                         |
| Ужгород – Радванка - Анталовці | 35                  | 1922                        | 1966                         |
| Синяк – Середній Верх          | 18                  | 1923                        | 1962                         |
| Берегово - Кушниця             | 107                 | 1926                        | -                            |
| Кушниця – Лисичево             | 4,2                 | 1930-1931                   | -                            |
| Тересва – Усть-Чорна - Присліп | 250                 | 1928                        | 1998                         |
| Павлик- Богдан                 | 24                  | 1927-1928                   | 1986                         |
| Кушниця-Керецьки-Березинки     | 17                  | 1931                        | -                            |
| Устеріка - Богдан              | 16                  | 1943                        | 1986                         |

У відповідний час вузькоколійна залізниця була досить прогресивним технічним проектом щодо розвитку регіону. Пасажирське сполучення відбувалось на відрізку Виноградів - Хмільник та

Хмільник - Кушниця. На даний момент залізничне сполучення відбувається на відрізку Іршава - Хмільник та Хмільник - Виноградів. Ділянка шляху Хмільник - Берегово використовується для технічних робіт – заправки та ремонту рухомого складу депо м. Берегово. Схема вузькоколійної залізниці приведена на рисунку 1.



Рис. 1 – Схема вузькоколійної залізниці

### Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питанням дослідження доцільності розвитку залізничного туризму на вузькоколійній залізниці займалися такі вчені та практики: Бараш Ю С., Ільїна Є. Н., Москалев Л. В., Познякова О. В., Кузнецов В. Г., Стрілець В. І. та ін. [1-8].

Бараш Ю. С. досліджував розвиток залізничного туризму в Україні та в інших країнах світу за допомогою методу спостереження та узагальнених методик управління змінами та конкурентоспроможністю [1]. Вчений дійшов висновку, що після отримання Україною незалежності в 1991 р. транспортний туризм майже не розвивався, тим часом залізничний транспорт в інших країнах світу активно використовується для різноманітних туристичних подорожей.

В своєму дослідженні [4] Кузнецов В. Г. разом з експертною групою проводив виїзні огляди та аналіз технічного стану залізничної інфраструктури вузькоколійної залізниці на Закарпатті. Його дослідження показало, що дана вузькоколійна залізниця може викликати зацікавленість вітчизняних та закордонних туристів, відіграючи роль туристичної транспортної мережі.

Іншим вченим Стрільцем В. І. були розглянуті основні напрямки організації залізничного туризму та вимоги щодо підвищення рівня сервісного обслуговування туристів та пасажирів [5].

### Виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми

З метою збереження вузькоколійної залізниці на Закарпатті було здійснено ряд заходів, проведено низку міжнародних семінарів. Громадською організацією «Боржавська ініціатива» за підтримки Карпатського фонду реалізується проект «Організація сільських громад Боржавської долини по збереженню вузькоколійної залізниці Кушниця - Берегово».

Збереження вузькоколіїних дільниць відбуватиметься шляхом залучення територіальних громад та вивчення досвіду їх використання в туристично-рекреаційному комплексі країн Карпатського регіону та Європейських країн.

### Мета статті

Збереження вузькоколіїних залізниць залишається актуальним проблемним питанням, яке потребує подальшого дослідження. Також потрібно опрацювати участь туристичних фірм у відновленні та туристичному використанні дільниці, включення вузькоколіїної залізниці до Державної програми розвитку туризму в Україні.

### Викладення основного матеріалу дослідження

Загальна довжина колій залізниці колії 750 мм: головних колій – 87,9 км; станційних – 7,5 км; під'їзних – 1,7 км. На дільницях колії 750мм експлуатуються: 60 стрілочних переводів (56 з них дефектні); 36 переїздів, що не охороняються; 22 штучні споруди (всі дефектні і вимагають відновлення). Рейки, що вкладені в колії – легкого типу (Р11). Вони мають понаднормативний знос та піддані корозії.

На балансі локомотивного депо Чоп (цех Берегове) перебуває 13 тепловозів. З них 5 – побудови 1957-1958 р.в., 8 – 1986 р.в. На даний час 5 тепловозів підлягають списанню та виключенню з інвентарю. Тепловоз ТУ2 на теперішній час призначений для обслуговування пасажирських поїздів на залізницях колії 750 мм. На вузькоколіїній залізниці є у наявності діючий паровоз Гр-286, який забезпечує туристичний рух. Таблиця кількості паровозів та тепловозів, обслуговуючих вузькоколіїні станції наведена нижче (див. таблицю 2).

Таблиця 2  
Кількість паровозів і тепловозів вузькоколіїної залізниці

| Рухомий склад | Роки |      |      |      |      |      |
|---------------|------|------|------|------|------|------|
|               | 1918 | 1938 | 1947 | 1971 | 1994 | 2013 |
| Тепловози     | 12   | 13   | 15   | 19   | 13   | 13   |
| Паровози      | 0    | 0    | 11   | 8    | 2    | 1    |

На балансі РПЧ - 5 Королево знаходиться 90 вагонів колії 750 мм: 18 пасажирських, з яких 3 вагони 1959 року побудови, решта 15 – 1991 року. Ці вагони використовуються для забезпечення приміського руху на дільниці Виноградів – Іршава; 4 криті 1956 – 1963 років побудови; 68 платформ 1963 – 1991 років побудови. У 2010 році було використано лише 4 таких вагони для проведення колійних робіт 05.10.2010. Решта вагонів простоюють без руху.

При цьому за 2010 рік проведено деповський ремонт в цеху Берегове РПЧ - 5 28 - ми вагонам: 3 критим, 15 платформам, 10 пасажирським. Ремонт вагонів проводиться по терміну, не залежно від пробігів.

Платформи та криті вагони забезпечують оптимальну роботу на вузькоколіїних станціях. Крім вантажних перевезень криті вагони використовують як багажні. Приведемо таблицю наявності критих вагонів та платформ вузькоколіїної залізниці з 1918 по 2013 роки (див. таблицю 3).

Таблиця 3  
Кількість критих вагонів та платформ

| Рухомий склад | Роки |      |      |      |      |      |
|---------------|------|------|------|------|------|------|
|               | 1918 | 1938 | 1947 | 1971 | 1994 | 2013 |
| Криті вагони  | -    | -    | 12   | 57   | 55   | 4    |
| Платформи     | 40   | 50   | 67   | 176  | 176  | 68   |

З наведених таблиць 2-3 можна зробити висновок, що кількість рухомого складу зменшується. Але даних локомотивів і вагонів достатньо для виконання вантажної роботи.

Крім пасажирського руху на вузькоколіїній залізниці є і вантажний рух. Вузькоколіїна залізниця використовується для перевезення деревини з гірських масивів Полонина Боржава і Великий Діл у Закарпатську низовину для подальшого транспортування та переробки. Вузькоколіїна залізниця надає транспортні послуги підприємствам Іршавського району для постачання сировини та відправлення готової продукції.

За допомогою таблиці 4 можна визначити, на яких дільницях спостерігався вантажний рух та скільки курсувало поїздів.

Таблиця 4

Кількість вантажних поїздів на вузькоколіїних дільницях

| Роки курсування поїздів | Дільниця               | Кількість вантажних поїздів |
|-------------------------|------------------------|-----------------------------|
| 1910-1920               | Іршава-Кам`янка        | 2                           |
| 1921-1923               | Іршава-Кам`янка        | 1                           |
| 1923-1938               | Берегово-Кушниця       | 1                           |
|                         | Кушниця-Довге          | 2                           |
|                         | Виноградів-Хмільник    | 2                           |
|                         | Іршава- Кам`янка       | 2                           |
| 1946-1990               | Берегово-Кушниця       | 2                           |
|                         | Виноградів-Хмільник    | 1                           |
|                         | Берегово-Приборжавське | 2                           |
|                         | Берегово-Іршава        | 2                           |
| 1991-1995               | Берегово-Приборжавське | 2                           |
|                         | Берегово-Іршава        | 2                           |
| 1995-2013               | Берегово-Кушниця       | 2                           |
|                         | Берегово-Приборжавське | 2                           |
|                         | Кушниця-Довге          | 1                           |

Основними напрямками обслуговування приміського пасажиропотоку по колії 750 мм є: Виноградів – Закарпатський – Хмільник , Хмільник – Іршава Пересадка пасажирів в приміському сполученні здійснюється на станції: Виноградів-Закарпатський (до станцій Хмільник та Іршава).

Виноградів-Закарпатський – це єдина станція, на якій запроектовані колії з шириною 750 мм, 1435 мм та 1520 мм. На теперішній час у приміському пасажирському сполученні по колії 750 мм в експлуатації знаходяться 7 локомотивів ТУ2, 18 пасажирських вагонів і 1 багажний. Пасажирські вагони мають 32 посадочних місця. Потяг Виноградів-Закарпатський – Хмільник має три проміжні зупинки, відповідно він обслуговує три населені пункти – села Олешник, Чорний Поток, Шаланки. Колійного розвитку на цій дільниці немає.

На дільниці Хмільник – Виноградів курсують наступні поїзди: 6603 - Хмільник – Виноградів; 6604 - Виноградів – Іршава; 6605 - Хмільник – Виноградів; 6606 - Виноградів – Хмільник; 6607 - Хмільник – Виноградів; 6608 - Виноградів – Хмільник; 6609 - Хмільник – Виноградів; 6610 - Виноградів – Хмільник. Поїзди прямують через зупиночні пункти Шаланки, Чорний Потік, Олешник. Побудуємо графік кількості пар пасажирських поїздів, щоб визначити дільниці з найбільшим пасажирським рухом (див. рисунок 2).



Рис. 2 – Графік кількості пар пасажирських поїздів 1910-2013 років

Гістограми показників по продажу проїзних документів станції Виноградів-Закарпатський за період 2010-2012 роки наведені на рисунках 3-5.

Кількість перевезених пасажирів за 2010 рік становить: по станції Чорний Потік – 557 чол; по станції Шаланки – 1988 чол; по станції Олешник – 6703 чол.

Кількість перевезених пасажирів за 2011 рік становить: по станції Чорний Потік – 603 чол; по станції Шаланки – 2029 чол; по станції Олешник – 6982 чол.

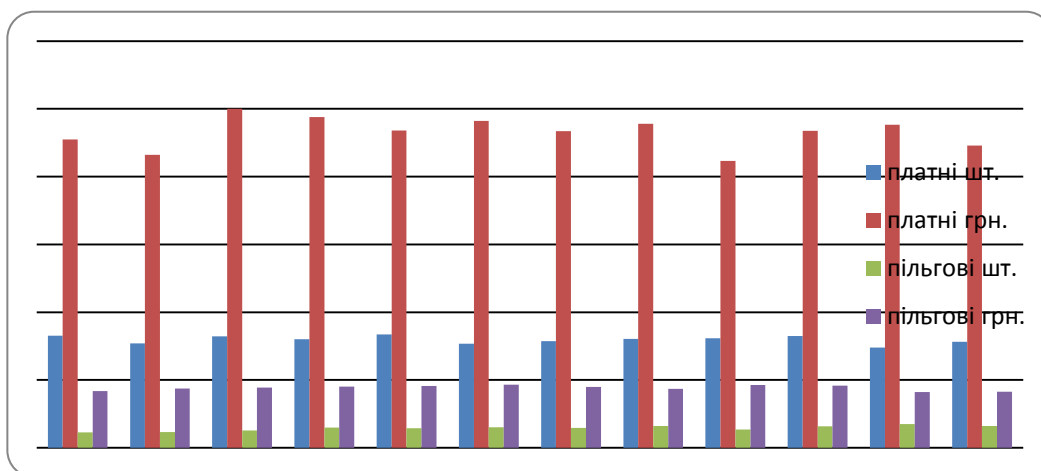


Рис. 3 – Гістограма показників по продажу проїзних документів станції Виноградів-Закарпатський за 2010 рік

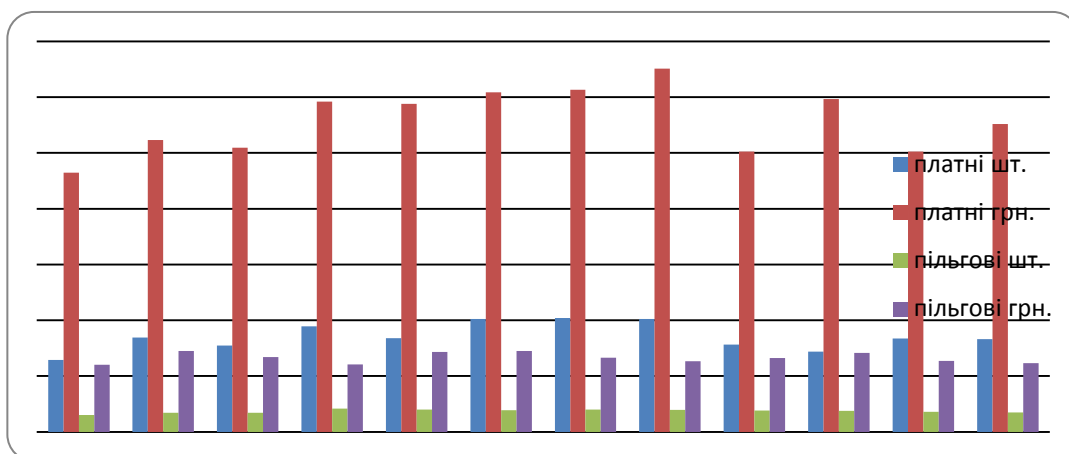


Рис. 4 – Гістограма показників по продажу проїзних документів станції Виноградів-Закарпатський за 2011 рік

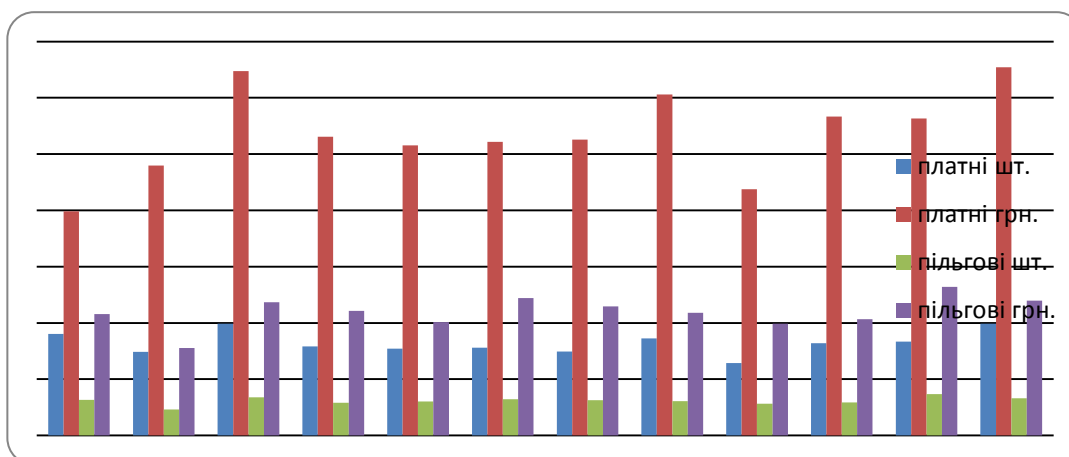


Рис. 5 – Гістограма показників по продажу проїзних документів станції Виноградів-Закарпатський за 2012 рік

За допомогою побудованих гістограм, можна зробити висновок, що продаж проїзних документів на даній станції є стабільним.

Вихідною базою для створення ряду туристичних маршрутів є: унікальні курортно-рекреаційні особливості Карпатського регіону; вигідне географічне положення (невелика відстань до таких країн як Угорщина, Словаччина, Румунія); існуюча мережа вузькоколіїних залізниць.

**Рекомендуються до введення** наступні маршрути слідування туристичних поїздів:

**Маршрут № 1.** Берегове - Іршава – Білки – Приборжавське – Бронька – Лисичево - Довге – Імстичево – Берегове

Посадка пасажирів виконується на станції Берегове. На даній станції є пасажирські платформи, камери схову, зал очікування, квиткові каси. Тривалість зупинок: Іршава – 1 год 30 хв; Білки – 40 хв.; Приборжавське – 1 год 10 хв; Бронька – 30 хв; Лисичево – 30 хв; Довге – 30 хв; Імстичево – 45 хв. Туристам пропонується оглянути: м. Іршава – національний природний парк «Зачарований край»; замок Бодулів; древні церкви; Білки – народний музей трудової слави; музей історії релігії та атеїзму; Приборжавське – жіночий монастир; Бронька – Бронецький замок XI – XVI ст.; Лисичево – кузня-музей XIX ст.; Довге – палац Довгаїв XV ст.; Імстичево – водяний млин.

**Маршрут № 2.** Берегове – Кідьош – Великі Береги – Нове Село – Хмільник – Шаланки – Олешник – Виноградів – Закарпатський.

Посадка пасажирів виконується на станції Берегове. Тривалість зупинок: Кідьош – 40 хв; Великі Береги – 35 хв; Нове Село – 40 хв; Хмільник – 1 год 30 хв; Шаланки – 45 хв; Олешник – 30 хв. На даних зупинках туристам пропонується оглянути: Кідьош – середньовічна церква 1332 р., реформатський костел – пам'ятник провінціального кам'яного зодчества XII-XIV ст.; Великі Береги – Палац Берейів у стилі бароко; музей ткацтва; Нове Село – архітектурна пам'ятка – садиба заможної та знатної родини Уйгей XIX ст., реформаторський костел 1421 р., краєзнавчий музей; Хмільник – цілюще джерело; Шаланки - кам'яний храм XIV ст.; древня церква XVII ст.; Олешник - церква XVII ст.; Виноградів-Закарпатський – древні кам'яні церкви, Виноградівський замок, Палац Перені, монастир XI –XV ст.

**Маршрут № 3.** Берегове – Хмільник – Сільце – Ільниця – Кам'янка – Іршава – Берегове.

Посадка пасажирів проводиться на станції Берегове. Тривалість зупинок: Хмільник – 1 год; Сільце – 30 хв; Ільниця – 40 хв; Кам'янка – 1 год 30 хв; Іршава - 50 хв. Туристам пропонується оглянути: Хмільник – залізничну станцію Хмільник, яка ізольована від населених пунктів та автошляхів і знаходиться серед лісу (на станції є залізничний ачочний міст через річку Боржаву (1884 рік), механічний семафор, механічні стрілки (1889 рік), танкерна система для заправки водою паровозів та бойлерна), цілюще джерело; Сільце – андезитовий кар'єр (один з найбільших в Україні); Ільниця – туристичний об'єкт “Смерековий камінь”; Кам'янка – мінеральні джерела; Іршава – національний природний парк «Зачарований край»; замок Бодулів.

**Маршрут № 4.** Берегове – Великі Береги – Нове Село – Хмільник – Кідьош – Берегове.

Посадка пасажирів виконується на станції Берегове. На даній станції є пасажирські платформи, камери схову, зал очікування, квиткові каси. Тривалість зупинок на даному маршруті: Великі Береги – 40 хв; Нове Село – 40 хв; Хмільник – 2 год; Кідьош – 40 хв. Туристам пропонується оглянути: Великі Береги - костел 1405 р., Палац Берейів у стилі бароко, музей ткацтва; Нове Село – архітектурна пам'ятка - садиба заможної та знатної родини Уйгей XIX ст., реформаторський костел 1421 р., краєзнавчий музей; Хмільник – цілюще джерело, залізничну станцію Хмільник; Кідьош – середньовічна церква 1332 р., реформатський костел – пам'ятник провінціального кам'яного зодчества XII-XIV ст. та Баптистський дім молитви.

**Маршрут № 5.** Виноградів – Закарпатський – Олешник – Хмільник – Шаланки – Чорний потік – Виноградів – Закарпатський.

Посадка пасажирів виконується на станції Виноградів. На даній станції є пасажирські платформи, камери зберігання, багажне відділення, зал очікування, квиткові каси. Тривалість зупинок: Олешник – 30 хв; Хмільник – 45 хв; Шаланки – 40 хв; Чорний потік – 40 хв. На даних зупинках туристам пропонується оглянути: Шаланки – кам'яний храм XIV ст., древні церкви XVII ст.; Хмільник – цілюще джерело; Чорний потік – виноградники; чоловічий монастир; Олешник – церква XVII ст.

Всі рекомендовані маршрути з часом відправлення та часом прибуття на станції представлені в таблиці 5.

Таблиця 5  
Маршрути слідування туристичних поїздів

| № п/п | Маршрут   | t <sub>відпр</sub> | t <sub>приб</sub> | Σt              |
|-------|---|--------------------|-------------------|-----------------|
| 1     | Берегове - Іршава – Білки – Приборжавське – Бронька – Лисичево - Довге – Імстичево – Берегове           | 7 год<br>10 хв     | 21 год<br>30 хв   | 14 год<br>20 хв |
| 2     | Берегове – Кідьош – Великі Береги – Нове Село – Хмільник - Шаланки – Олешник - Виноградів-Закарпатський | 8 год<br>00 хв     | 15 год<br>28 хв   | 7 год<br>28 хв  |
| 3     | Берегове - Хмільник – Сільце – Ільниця – Кам'янка – Іршава – Берегове                                   | 8 год<br>30 хв     | 18 год 50 хв      | 10 год<br>20 хв |
| 4     | Берегове - Великі Береги - Нове Село – Хмільник – Кідьош – Берегове                                     | 9 год<br>30 хв     | 16 год<br>37 хв   | 7 год<br>7 хв   |
| 5     | Виноградів-Закарпатський – Шаланки – Хмільник – Чорний потік – Олешник – Виноградів-Закарпатський.      | 11 год<br>00 хв    | 15 год<br>41 хв   | 4 год<br>41 хв  |

### Висновки

Проаналізувавши технічну та експлуатаційну характеристику станцій Іршава, Берегове, Виноградів-Закарпатський та Хмільник можна зробити висновок, що дані станції мають досить розвинену інфраструктуру та є привабливими для туристів. На станціях є платформи для посадки-висадки пасажирів, зали очікування, багажні відділення, тощо.

Рекомендовані маршрути курсування туристичних поїздів, які включають екскурсії по видатним місцям даного регіону та перегляд видатних пам'яток Закарпаття, що є цікавим як для українських так і для іноземних туристів.

### Список літературних джерел

1. Бараш Ю. С. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Яснецов // Пробл. економіки трансп. : зб. наук. пр. ДНУЗТ. –Дніпропетровськ, 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.
2. Москалев Л. В. «Наши узкоколейные тепловозы и паровозы» [Текст] М.: Транспорт, 2003. – 142 с.
3. Познякова О. В. Подієвий туристський потенціал України як напрям розвитку залізничного туризму / О. В. Познякова // Економіка і управління : зб. наук. пр. / Держ. економіко-технол. ун-т трансп. – Київ, 2012. – № 21–22 (1). – С. 290–294.
4. Кузнецов В. Г. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколейних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, І. В. Клименко, А. В. Гуменюк, С. М. Загорулько // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2015. – Вип. 4 (58) – С. 23–33.
5. Стрілець В. І. Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / В. І. Стрілець, О. Ф. Ялбуган // Пробл. економіки трансп. : зб. наук. пр. ДНУЗТ. – Дніпропетровськ, 2011. – Вип. 1. – С. 114–117.
6. Супонєва В. П. Розвиток залізничного туризму України та утворення нового підрозділу з управління залізничним туризмом / В. П. Супонєва // Вісн. економіки трансп. і пром-ті : зб. наук.-практ. стат. / Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2009. – Вип. 25. – С. 137–140.
7. Hannam K. Developments and key issues in tourism nobilities / K. Hannam, G. Butler, C. Paris // Annals of Tourism Research. – 2014. – № 44. – P. 171–185. doi: 10.1016/j.annals.2013.09.010.
8. Hsu Y. L. Global travel trend in rail tourism development / Y. L. Hsu, Y. S. Ting, K. Y. Chen // Актуальні пробл. економіки. – 2013. – № 11. – С. 536–541.