

## Коли через Карпати загуркоче потяг до столиці?

Міністерству інфраструктури запропоновано новий, оригінальний проект пасажирського сполучення за маршрутом Київ—Рахів

## ТРАНСПОРТ

Принади

## «Гуцульського Парижа»

Регіон українських Карпат належить до екологічно найбільш уразливих територій. Крім того, тут завжди були поширені безробіття та бідність, тому зараз для сотень тисяч гірських жителів слова «у горах легко дихається, але важко живеться» набувають особливої ваги.

Надмірна лісоексплуатація, яка проводилася протягом століть, не принесла процвітання цьому краю. Навпаки: призвела до активізації катастрофічних стихійних природних явищ. Паводки, буреломи та вітровали, інвазії короїдів завдають в останні десятиріччя великих збитків народному господарству. Тому не випадково зараз гостро стоїть питання щодо зменшення суцільних вирубок лісів, переорієнтації економіки краю на екологічно безпечні методи господарювання. Пріоритетними напрямками його розвитку визнано збереження унікальних природних цінностей та розбудову туристично-рекреаційної галузі.

На вирішення цих завдань спрямована й діяльність Карпатського біосферного заповідника та мережі національних природних парків. Важливим кроком стало включення букових пралісів Карпат, у складі транснаціонального українсько-словацько-німецького об'єкта, до Списку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. У спеціальному дорученні Президента України, уряд та Закарпатську обласну державну адміністрацію зобов'язано створити належні умови для розвитку туризму: відремонтувати автомобільні дороги, провести благоустрій гірських населених пунктів, забезпечити відкриття руху пасажирського потяга за маршрутом Київ—Рахів тощо.

## Красиву мрію заблокувала Укрзалізниця

2002 року у зв'язку із Міжнародним Роком гір, який відзначався за рішенням Генеральної Асамблеї ООН, автор цих рядків у статті «Красива мрія про гірський потяг» («Голос України», 2 березня 2002 р.) обґрунтував та порушив питання перед тодішнім Міністром України про необхідність відкриття руху пасажирського потяга «Гуцульщина» за маршрутом Київ—Рахів. І треба віддати належне керівництву цього міністерства за те, що ця ініціатива не залишилась без уваги. Прийняли рішення про відкриття в 2003 році руху причіпного вагона Київ—Рахів у складі потягу Київ—Трускавець. Цей безпересадковий вагон після півдня простою у Львові долучали до потяга Львів—Рахів. Цілком зрозуміло, що за такого графіка руху бажаючих подорожувати на ньому виявилось не так багато. Й не дивно, що 2005-го його скасували через нерентабельність.

Це помилкове рішення чиновників Укрзалізниці заблокувало на десятиріччя розгляд питання належного пасажирського обслуговування населення великої частини Гуцульщини, а отже, і розвитку цього важливого гірського регіону України.

На численні звернення в різні роки органів місцевої влади, неодноразові виступи газети «Голос України» (13 липня 2011 р., 16 листопада

2012 р., 31 травня 2013 р., 18 лютого 2014 р.) і навіть на доручення Президента України (№ 1-1/749 від 2 квітня 2013 року) з Мінінфраструктури надходили лише однотипні формальні відписки, суть яких зводилась до того, що причіпний вагон Київ—Рахів був збитковим, а, значить, не може бути й мови про відкриття тут руху пасажирського потяга.

## Перспектива

Проте нещодавно в контексті цитованого доручення Президента із питань сталого розвитку гірських населених пунктів Закарпаття, що розташовані в зоні українсько-словацько-німецького об'єкта Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО «Букові праліси Карпат та давні букові ліси Німеччини», київський ентузіаст, підприємець та, як він себе називає, шанувальник колії Іван Шостак за участі та потужної підтримки першого міністра транспорту України (1992—1994 рр.), народного депутата України другого і четвертого скликань Ореста Климпуша розробили та запропонували Міністерству інфраструктури новий, оригінальний проект встановлення

## ІСТОРИЧНА ДОВІДКА

Ще за часів Австро-Угорщини збудували транскарпатську залізницю. До речі, 15 серпня 2015 року виповниться рівно 120 років з часу введення в експлуатацію її гілки за маршрутом Сігет Марамороський—Трибушани—Ясіня, яка з'єдналася з уже збудованою на той час ділянкою Вороненка—Надвірна—Станіслав (нині Івано-Франківськ). І по цій залізниці, крім масового вивезення деревини, від Ясіня почали курсувати пасажирські потяги до Будапешта, Праги, Відня, Львова, Чернівців та деяких інших міст. Завдяки саме цьому тут активно почав розвиватися туризм, а місто Рахів стало відомим у Європі. І, за словами знаного громадсько-політичного діяча Карпатської України Степана Клочурака, воно іменувалося «Гуцульським Парижем». А в радянські часи сюди курсували спеціальні туристичні потяги з Москви, Ленінграда та Середньої Азії. З проголошенням незалежності України все це стало, на жаль, лише історією.

## ...І врятує новий маршрут до втаємничої Трансільванії!

За підрахунками ініціаторів, потяг Київ—Рахів може обслуговувати за своїм маршрутом майже півтора мільйона осіб. Якщо допустити, що імовірність використання поїзда місцевим населенням становитиме лише 10—15 відсотків, то з урахуванням частки туристів

Що стосується останньої обставини. Для реалізації сполучення з розташованим лише за 200 км від Рахова румунським містом Клуж-Напока (столиця Трансільванії, друге за населенням місто Румунії достатньо до схеми існуючих двох потягів Клуж—Валя-Вишеулуй—Сігету-Мармаціей та Львів—Рахів (а в перспективі й до схем запропонованих потягів Київ—Рахів та Ужгород—Рахів—Чернівці—Хмельницький) долучити причіпну групу вагонів міждержавного сполучення. Пізніше аналогічним чином можна організувати сполучення із містом Брашов — великим туристичним та промисловим центром Румунії.

Важливо, що для цього урядовою постановою №1445 від 18.10.2006 р. затверджено «Ділове—Валя-Вишеулуй» пунктом пропуску через українсько-румунський державний кордон. Іншою постановою Кабміну — №629 від 12.05.2004 р. прикордонний перегін Берлибаш — Валя-Вишеулуй визначено для перетинання державного українсько-румунського кордону залізничним транспортом, а також передбачено, що рух українських транзитних поїздів на ділянці залізниць Румунії (державний кордон—Валя-Вишеулуй—Сігету-Мармаціей—Кимпулунг ла Тіса—державний кордон) визначається угодою між залізницями обох держав. Українську станцію Берлибаш та відповідно румунську станцію Валя-Вишеулуй визнано прикордонними станціями.

І нарешті сумнозвісні кримські події вивільняють наявний рухомий залізничний склад і підвищують зацікавленість у Гуцульщині як прекрасному місці для оздоровлення та відпочинку населення України.

Шкода, що, на думку чиновників Мінінфраструктури, перешкодою для відкриття цього маршруту є невдалий досвід експлуатації нерентабельного безпересадкового причіпного вагона Київ—Рахів. Але цей аргумент, вважають Орест Климпуш та Іван Шостак, є помилковим, і не може служити причиною для відмови у відкритті руху цього потяга.

Ми погоджуємося із таким висновком і ще раз звертаємося зі сторінок шанованої газети «Голос України» до Мінінфраструктури України та місцевих органів влади Закарпатської, Івано-Франківської і Тернопільської областей підтримати цей справді доленосний проект не тільки для горян, а і для багатьох інших жителів заходу України.

Федір ГАМОР,  
професор, заслужений  
природоохоронець  
України, член  
Національної спілки  
журналістів України.

Рахів

Закарпатської області.

(Матеріал організував  
і відредагував  
Василь НИТКА).

Ужгород.



## Маршрут, який, безсумнівно, стане рентабельним.

руху пасажирського сполучення за маршрутом Київ—Рахів. На думку його авторів, така можливість з'являється у світлі ратифікації 15 травня ц. р. Верховною Радою України «Протоколу про внесення змін до Угоди між Урядом України і Урядом Республіки Молдова про діяльність залізничного транспорту»

Відповідно до цього документа передбачається перенесення пасажирського сполучення Київ—Чернівці з існуючого маршруту через Тернопіль на пришвидшений маршрут через Кам'янець-Подільський та Молдову. Це повинно позитивно позначитися на транспортному сполученні Буковини з Києвом. У зв'язку з цим пропонується призначити курсування потяга Київ—Рахів замість запланованого скасування потяга Київ—Чернівці (через Тернопіль), зберігши існуючий маршрут до станції Заліщики (станція Штефаништи) та спрямувати його далі до Рахова через Городенку, Коломию, Десятин та Ворохту.

(близько 2,5—3 млн. чоловік щорічно), котрі відвідують Яремчанщину, Рахівщину та прилеглі території Гуцульщини, максимальне завантаження проектного потяга не викликає жодного сумніву.

Важливо також наголосити, що для відкриття руху цього потяга є ще ціла низка інших важливих обставин. По-перше, в минулому році введено в експлуатацію реконструйований, комфортабельний залізничний вокзал у Рахові. По-друге, за інформацією профільного міністерства, стан залізничної інфраструктури на запропонованому маршруті довжиною 835 км на сьогодні відповідає вимогам пропуску пасажирських потягів зі встановленими на залізницях швидкостями. По-третє, є реальна можливість, яку із зацікавленнями сприймають румунські партнери, перетворити станцію Рахів на залізничну врата до такої таємничої для українців Трансільванії, адже це найкоротший шлях до неї не тільки для Галичини чи України загалом, а й для Білорусі, Польщі, країн Балтії і Росії.

ГОТУЄТЬСЯ  
ЗАКОНОПРОЕКТ

## Просять спрямувати кошти на будівництво і технічне переозброєння шахт

Народні депутати України Віктор Турманов та Анатолій Гончаров пропонують виділити фінансування для будівництва і технічного переозброєння вугледобувних підприємств. На це спрямовано поданий парламентаріями законопроект про внесення змін до Закону України «Про Державний бюджет України на 2014 рік» (про перерозподіл витрат, передбачених Міністерству енергетики і вугільної промисловості на підтримку вугільної галузі).

За словами Віктора Турманова, який очолює профспілку працівників вугільної промисловості України, метою закону є забезпечення вчасних і в повному обсязі розрахунків із підприємствами за виконані роботи і надані в попередні роки послуги з будівництва об'єктів вугле- і торфовидобувних підприємств, що фінансувалися за кошти державної підтримки. Лідер профспілки каже, що перерозподіл коштів між бюджетними програмами міністерства не вплине на вчасну і стовідсоткову виплату заробітної плати працівникам державних шахт.

«Проблема відсутності держпідтримки будівництва і технічного переозброєння вугільних підприємств не раз піднімалася профспілкою. Адже зупинення фінансування цієї програми призведе до вкрай негативних наслідків. Насамперед це стосується утримання в безпечному стані шахти №10 «Новолинська», яка будується, відновлення після аварії шахти імені Бажанова, а також витрат на охорону поверхневих об'єктів незавершеного будівництва», — сказав депутат.

Автори законопроекту пропонують мінімум у 180 мільйонів гривень цього вистачить до кінця року на розрахунки з шахтобудівельними підприємствами, охорону будмайданчиків та виконання невідкладних заходів, пов'язаних із технологією будівництва. Якщо кошти не виділити нині, у майбутньому розконсервування об'єктів незавершеного будівництва та відновлення будмайданчиків після тривалої зупинки призведе до необґрунтованих витрат і збільшення вартості об'єктів, переконаний лідер профспілки.

Ліна КУЩ.

Донецька область.

## АКТУАЛЬНО

## Порт «Южний» стане найглибоководнішим на Чорному морі

З 10 червня «Южний» стане найглибоководнішим портом на Чорному морі з прохідною осадкою суден до 18 метрів.

На сьогодні заявлені глибини технічно вже досягнуто, й тепер ведеться робота з локальної частини й безпеки судноплавства.

Інформацію про нові глибини передано до Центру електронної картографії у Норвегії, який повідомив про це всіх судновласників.

«Проект істотно збільшить загальну кількість суднозаходів, доходи від яких ми реінвестуємо в розвиток акваторії та причалів. Тільки такий варіант співробітництва дозволить нам збільшити вантажопотік, наростити доходи від суднозаходів, збільшити відрахування до центрального і місцевих бюджетів, створити нові робочі місця. А це і є ті цілі, для досягнення яких ми й реалізуємо цей проект», — прокоментував роботи в порту «Южний» перший заступник голови ДП «АМПУ» Юрій Васьков.

В'ячеслав ВОРОНКОВ.

Одеса.