

УДК 911.2/3:656.01.078(282.247.314:477-14)"652/654"

ДНІСТЕР У ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНІЙ СИСТЕМІ УКРАЇНИ: МИНУЛЕ Й СЬОГОДЕННЯ

Юрій Борсук

Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна, м. Львів

У статті проаналізовано транспортне використання Дністра від найдавніших часів досучасного періоду. Про минуле Дністра опрацьовано книгу О. Степанів «Дністер – важлива транспортна магістраль». З'ясовано вплив річки на існуючу транспортну мережу, особливо залізничну. Визначено головні вантажні потоки, що складають основну частину перевезень із басейну Верхнього й Середнього Дністра. Сформовано окремі проблеми, пов'язані з руслом річки, й перспективи в розвитку судноплавства.

Ключові слова: Дністер, транспортно-логістична система, залізнична дирекція, мостовий перехід, зерно, річкове судноплавство, гідроенергетика.

THE DNISTER IN THE TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE: PAST AND PRESENT

Yurii Borsuk

Ivan Franko National University of Lviv, Ukraine, Lviv

The article analyzes the transport use of the Dniester from ancient times to the modern period. About the past of the Dniester, the book by O. Stepaniv «The Dniester is an important transport highway» was elaborated. The influence of the river on the existing transport network, especially the railway, has been clarified. The main cargo flows, which make up the main part of transportation from the Upper and Middle Dniester basin, have been determined. Separate problems related to the river channel and prospects in the development of shipping have been formed.

Keywords: Dniester, transport and logistics system, railway directorate, bridge crossing, grain, river shipping, hydropower.

«Дністер – важлива транспортна магістраль» – так писала у післявоєнний період відома українська вчена, професор Олена Степанів. А ми продовжимо цю ідею...

З давніх часів річка Дністер була доступним місцем поселення і транспорту. Це підтверджують грецькі торговельні колонії, засновані над нижнім Дністром або близько до нього над Чорним морем. Недалеко гирла Південного Буга лежала Ольвія – торговельно-хліборобська колонія, що вела торгівлю, використовуючи водні шляхи Тірасу, Гіпаніса (Південного Буга) і Борисфена (Дніпра).

Найбільшою колонією на правому березі Дністрового лиману була Тіра. Тіра утворювала окрему республіку, яку зорганізували вихідці з Мілету. Вони вивозили з басейну Дністра дерево, зерно, мед, хутра та скіфських невільників і привозили грецькі вина, південні фрукти, посуд, золоті вироби.

У період Галицького князівства центром політичного і торговельного життя стає м. Галич над Дністром (1144), куди допливають морські кораблі [4, с. 394]. Уже з половини XII ст. наявні літописні звістки про те, що галицькі кораблі з товаром рухались Дністром. Вони везли хліб, хутра (ведмежі, боброві, овечі), сіль із коломиїських жуп, віск і мед. До Галича постачали прянощі (перець, імбир, мускат), східні і грецькі тканини, вина, срібні і золоті вироби. Дністром переправлялись і війська. В Іпатіївському літописі під 1223 р. згадується про те, що галицькі війська на тисяча човнах рухались до Хотина, щоб піти ударом на татар.

Остання звістка про плавбу Дністром із початком XV ст. походить від польського історика Длугоша. Торговельні відносини відбувались перш за все сухопутними шляхами. Дороги сходились ближче до Дністра. Вони виходили зі Львова, який завдяки торгівлі зі

сходом став великим пунктом транзитної торгівлі, і вели правим та лівим крилом басейну вздовж Дністра.

Великі землевласники Галичини, зацікавлені в торгівлі зерном, намагалися використати для цього Одеський порт, а Дністер був найкоротшим шляхом для транспортування хліба і дерева з Поділля і Карпат. Транспорт зерна у XVIII ст. датується 1785 р., коли перевезено з Лядави до Акерману 1700 ц пшениці. В 1788–1789 роках Дністер очищено для плавби від с. Колодруби до с. Окопи [4, с. 397]. В селі Колодруби збудовано три великі судна, якими перевозили харчові товари до Хотина для потреб австрійського війська.

З 1820 року плавба відбувалась за допомогою галер, навантажених деревом, камінням, гіпсом, грубим полотном. Одним із найбільших було транспортування вантажів у травні 1842 р. Перше місце займає перевезення дерева – до портів Хотин і Жванець. 1843 року рух Дністром ще більше посилюється, наприклад, роком пізніше для сплаву пшениці від м. Журавно до м. Коропець було побудовано 300 галер [4, с. 398]. Посилене транспортування зерна зі Східної Галичини до Одеси викликало сильну конкуренцію на пшеничному ринку. Спираючись на вимоги Віденського й Ахенського договорів, Російська імперія відмовила Австрійській у використанні чорноморських портів.

Відповідно, східна торгівля спадає, транспортування сільськогосподарських продуктів спрямовується до Відня і далі – в середню Європу. Це пов'язано також зі становленням залізничного транспорту. Під час відкриття залізниці в напрямку Новоселиці перевезення зернових зменшилось, проте зріс обсяг будівельних матеріалів, особливо гіпсу. Залізничним транспортом почали вивозити пшеницю та решту зернових, окрім кукурудзи (її було вигідніше транспортувати на плотах через відносну легкість).

Залізниця Чернівці – Ларга – Могилів-Подільський стала конкурентом до судноплавного шляху Дністром. Тим паче, в 1962 році було відкрито рух поїздів ділянкою Ларга – Кам'янець-Подільський. Це зумовило зростання вантажних потоків зі станцій Поділля (Ярмолинці, Гусятин, Дунаївці) в напрямку Молдови. За часів незалежності України перевезення вантажів у прилеглих до русла Дністра областях повністю здійснювалось за рахунок наземного транспорту.

З берегів Дністра до портів Великої Одеси найбільш активно відбувається транспортування зерна. Лідером у перевезенні зернових став залізничний транспорт. У кожній регіональній філії АТ «Українська залізниця» статистику з вантажних перевезень опрацьовують дирекції – територіальні підрозділи, межі яких не завжди збігаються із обласною системою розселення. Ріка Дністер протікає в зоні діяльності Львівської, Івано-Франківської, Тернопільської дирекцій Львівської залізниці та Жмеринської дирекції залізничних перевезень Південно-Західної залізниці. Через річку прокладені мостові переходи в кожній дирекції. Окремі ділянки залізничної інфраструктури є межовими в територіальному поділі дирекцій і регіональних філій (табл. 1). До прикладу, ділянка залізниці Ярмолинці – Ларга розділена Дністром на суб'єкти Південно-Західної і Львівської залізниці – Жмеринську (Хмельницька область) та Івано-Франківську (Чернівецька область) дирекції відповідно [2, с. 429].

Таблиця 1

Мостові залізничні переходи через річку Дністер у межах Західного регіону

№	Область	Район	Ділянка залізниці	Дирекція залізничних перевезень	Регіональна філія
1	Львівська	Самбірський	Самбір – Ужгород	Львівська	Львівська залізниця
2			Самбір – Дрогобич	Львівська	Львівська залізниця
3		Стрийський	Львів – Стрий	Львівська	Львівська залізниця
4			Стрий – Ходорів	Львівська	Львівська залізниця
5	Івано-Франківська	Івано-Франківський	Івано-Франківськ – Ходорів	Івано-Франківська	Львівська залізниця

Закінчення табл. 1					
6	Тернопільська / Чернівецька	Чортківський / Чернівецький	Чортків – Стефанешти	Тернопільська / Івано-Франківська	Львівська залізниця
7	Хмельницька / Чернівецька	Кам'янець-Подільський / Кельменецький	Ярмолинці – Ларга	Жмеринська / Івано-Франківська	Південно-Західна / Львівська

Навантаження зернових вантажів у Західному регіоні України для експортних відправлень активно провадиться у межах Тернопільської і Жмеринської дирекцій залізничних перевезень. До станцій із високим рівнем вантажних вагонів (понад 30) належать Тернопіль, Ярмолинці, Скібнево, Гуменці, Золочів, Білобожниця. Найближче до русла Дністра розташована станція Білобожниця Тернопільської дирекції залізничних перевезень регіональної філії «Львівська залізниця» (Чортківський район Тернопільської області). Функціонування станції з логістичної точки зору обмежується замкненістю сучасної залізничної гілки Чортків – Бучач. Однак у минулому Білобожниця була транзитною точкою на ділянці залізниці Івано-Франківськ – Чортків.

У такому разі через річку Дністер було прокладено мостову споруду, що не збереглась до сьогодні. Відповідно й залізниця Івано-Франківськ – Чортків – Ярмолинці вже є недіючою, що призвело до погіршення доступності Південного Поділля.

Таблиця 2

Навантаження зерна в залізничних дирекціях уздовж Дністра протягом квітня і липня 2022 р. [3]

Дирекція залізничних перевезень	Квітень, 2022 р.		Липень, 2022 р.	
	Кількість відправлених вагонів, од.	Частка від виконання заявок, %	Кількість відправлених вагонів, од.	Частка від виконання заявок, %
Жмеринська	663	76,47	746	81,98
Івано-Франківська	121	72,89	0	0
Львівська	254	86,39	56	100,0
Тернопільська	634	75,03	698	96,14
Сума	1672	76,98	1500	86,90
Всього в Україні	6575	77,14	5886	85,80

З табл. 2 видно, що кількість відправлених вагонів у липні зменшується порівняно з квітнем. Це пов'язано з поступовим вивезенням минулорічних запасів зерна й підготовкою сховищ до приймання нового врожаю. У квітні 2022 року дирекції, прилеглі до верхнього Дністра, відправили 1672 одиниці із 6575 вантажних вагонів у всій Україні. Частка зернових вантажів вздовж Дністра в Західному регіоні складає 25,4 %, тобто $\frac{1}{4}$ вантажних потоків.

Також звернемо увагу на частку виконання перевезень від отриманих заявок. Найвищий рівень (від 85 до 100 %) може продемонструвати Львівська дирекція, у межах якої розвивається інфраструктурне середовище для зернової логістики. Блокування морських шляхів у Чорному морі підсилює необхідність переміщення експортних вантажів у напрямку країн Європейського Союзу, тому вже розпочато реалізацію проекту «Сухий порт» у прикордонних районах області. Також доволі високою є частка реалізованих заявок у Тернопільській дирекції (у липні сягає понад 96 %). Підвищені показники роботи в літні місяці виникають унаслідок більшої кількості вільних вагонів-зерновозів. Важливим чинником продуктивного відправлення залишається пропускна спроможність окремих залізничних ліній.

Загалом із чотирьох залізничних дирекцій протягом липня 2022 р. відправлено 1500 вагонів. Якщо врахувати середню кількість із 50 вагонів у вантажному поїзді, то для переміщення згаданого рухомого складу необхідно сформувати 30 вантажних складів за місяць, тобто один потяг на день. Із технічної сторони відправити 50 вагонів зерна (приблизно 3000 тонн) за одну добу Дністром було б так чи інакше неможливо через відсутність річко-портової інфраструктури між Поділлям та Буковиною, а також наявністю чотирьох ГЕС (одна з них – у Молдові) без системи шлюзів.

Неподалік берегів річки Дністер діє декілька цементних заводів – Миколаївський, Івано-Франківський, Кам'янець-Подільський. Становлення цементної складової в галузі будівельних матеріалів відбувалось у період автомобілізації. Судноплавство Дністром уже було неактуальне для перевезення цементної сировини та готової продукції. Однак Кам'янець-Подільський цементний завод забезпечує виробництво клінкеру для підтримання роботи Миколаївського комбінату. Для перевезення клінкеру використовується АТ «Українська залізниця», вагонний парк якого курсує за маршрутом Гуменці – Миколаїв-Дністровський. Збереження річкового судноплавства могло б посприяти в задоволенні технологічних процесів у цементній галузі. Перспективи такого розвитку полягають у днопоглибленні, відновленні річкового терміналу в с. Окопи (місці впадіння Збруча), підвищенні прогонових балок мостових споруд. Потреба технологічної навігації Дністром буде вимагати дороговартісних капіталовкладень, але стане перешкодою для будівництва нових гідроелектростанцій. Отже, доцільніше здійснювати локальні інфраструктурні проекти розвитку річкової навігації з мінімальним впливом на довкілля, ніж підтримувати інтереси НЕК «Укренерго» зі спорудження каскадних гідроелектростанцій, які вимагають затоплення прибережних поселень у Чортківському районі Тернопільської області.

Проблема гідроенергетичних об'єктів залишається актуальною, особливо в умовах війни. Небезпека ракетних та артилерійських обстрілів у спорудження енергетичної інфраструктури (греблі, берегоукріплення) може спричинити техногенну катастрофу в середній течії Дністра. Під загрозу високого рівня води потрапляють поселення на межі Вінницької і Чернівецької областей нижче міста Новодністровськ. Так чи інакше, Дністер та його прибережні території перебувають у мілітарній зоні зі сторони ворога. До прикладу, 31 жовтня 2022 року російські війська атакували Дністровську ГЕС, після чого збита над Україною ракета впала в Молдові [1].

До небезпечних об'єктів русла під час воєнних подій належать мостові переходи. Їх руйнування частково обмежує постачання, може зумовлювати людські втрати. Тому сьогодні необхідно зупиняти переміщення наземного транспорту в період повітряної тривоги через інфраструктурні споруди Дністра. Цього складно досягти в роботі залізничного транспорту, оскільки порушуються графіки руху та виникають позапланові запізнення. Окремі вразливі ділянки залізничних ліній закриті для руху пасажирських поїздів. Зокрема, після сімох (!) ракетних ударів у мостову конструкцію над Дністром не здійснюється пасажирське сполучення у напрямку Білгород-Дністровського й Ізмаїла. Відсутній рух поїздів далекого та приміського формування на ділянці Кам'янець-Подільський – Ларга (Хмельницька / Чернівецька область). До кінця вересня 2021 року ділянкою Чернівці – Мамалига – Ларга – Кам'янець-Подільський проходив потяг далекого сполучення №117/118 Чернівці – Київ – Чернівці. Причиною зміни маршруту стали карстові провалля залізничного полотна в околицях села Мамалига [6]. Через геологічні процеси в долині Прута стратегічний міст між Ларгою і Кам'янцем-Подільським недоступний для пасажирів у напрямку Чернівців. Однак у цьому сенсі можна запропонувати ідею нової залізниці Новоселиця – Кам'янець-Подільський із будівництвом мостової споруди в місті Хотин. Це буде сприяти розвитку туризму в Буковині, зокрема природоохоронних об'єктів Хотинської височини.

Висновки. Отже, річка Дністер відіграє не так логістичні функції, як енергопромислові й оборонні. В умовах воєнного стану штучні споруди Дністра є вразливими, особливо під час ракетних ударів агресора. Відновлення повного судноплавства річкою буде недоцільною справою, оскільки потребуватиме великих капіталовкладень у розбудову наявної мережі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Атака на Дністровську ГЕС: ракета впала на території Молдови. Чи є загроза повені? // Інтернет-видання «Біляївка.City». URL: <https://bilyayivka.city/articles/246790/ataka-na-dnistrovskuges-raketa-vpala-na-teritorii-moldovi-chi-ye-zagroza-poveni> (дата звернення: 31.10.2022).
2. Борсук Ю. Суспільно-географічні особливості залізничних вантажних перевезень в Україні під час війни / Ю. Борсук // International scientific sjournal «Grail of Science». – Вінниця–Відень, 2022. – Вип. 18–19. – С. 427–433.
3. Довідка щодо виконання заявок на перевезення зернових вантажів (перевезення в зерновозах інвентарного парку ПАТ «Укрзалізниця» та ЦТЛ) // Українська залізниця. URL:

https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/zayavki/zerno_zayavka/ (дата звернення: 01.04.2022 – 31.07.2022).

4. Олена Степанів. Наукові праці. Есе. Спогади / Упорядник О. Шаблій. – Львів: Видавничий центр Наукового товариства ім. Шевченка, 2003. – 608 с.
5. Шаблій О., Борсук Ю. Геологістичні аспекти залізничних пасажирських перевезень в Україні / О. Шаблій, Ю. Борсук // Часопис соціально-економічної географії. – Харків, 2021. – Вип. 31. – С. 37–46.
6. Яма збільшується: з'явилося відео з місця карстового провалля під залізницею на Буковині // Інтернет-видання «МБ». URL: https://molbuk.ua/chernovtsy_news/236585-уама-zbilshuietsia-ziavylos-video-z-miscia-karstovogo-provalla-pid-zaliznyceu-na-bukovyni.html (дата звернення: 31.10.2022).

УДК [656.2.07:338.47](477.83-25:4)"654"

ПЕРША ЗАЛІЗНИЦЯ І ЄВРОІНТЕГРАЦІЯ УКРАЇНИ (НА МАТЕРІАЛАХ НАРИСУ «СУЧАСНИЙ ЛЬВІВ»)

Юрій Борсук, Марія Пелех, Марія Хоминець

Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна, м. Львів

У статті проаналізовано історичні передумови функціонування першої залізниці між Україною та Європою, використовуючи нарис О. Степанів «Сучасний Львів». З'ясовано вплив рельєфу на діючу залізничну лінію Львів – Перемишль. Визначено головні пасажирські потоки, що здійснюються у напрямку Польщі під час воєнного стану. Сформовано окремі проблеми, пов'язані з пасажиропотоком, а також перспективи в розвитку залізничного сполучення.

Ключові слова: кривизна, пасажиропотік, інтеграція, швидкість, електроенергія, євроколія.

THE FIRST RAILWAY AND THE EUROPEAN INTEGRATION OF UKRAINE (BASED ON THE MATERIALS OF THE ESSAY «MODERN LVIV»)

Yurii Borsuk, Maria Pelekh, Maria Khomynets

Ivan Franko National University of Lviv, Ukraine, Lviv

The article analyzes the historical prerequisites for the operation of the first railway between Ukraine and Europe, using O. Stepaniv's essay «Modern Lviv». The influence of the relief on the existing railway line Lviv – Peremyshl has been clarified. The main passenger flows in the direction of Poland during martial law have been determined. Separate problems related to passenger traffic, as well as prospects in the development of railway communication, have been formed.

Keywords: curvature, passenger flow, integration, speed, electricity, Eurorail.

Олена Степанів була одним із перших дослідників залізниць у географічній науці. Найбільш змістовно її суспільно-географічні напрацювання висвітлено в нарисі «Сучасний Львів». У роботі описуються історичні й географічні аспекти розвитку й функціонування залізничного транспорту наприкінці XIX – на початку XX століття.

Перша залізниця у сучасних межах України була прокладена за маршрутом Перемишль – Львів. 4 листопада 1861 року о 14:30 до Львова прибув перший пасажирський потяг зі столиці Австрійської монархії – Відня. У межах етнічних українських територій маршрут поїзда проходив через Жешув (Ряшів), Пшеворск (Переворськ), Ярослав, Пшемисль (Перемишль).

Ділянка залізниці Перемишль – Львів мала в обслуговуванні проміжні станції Медика, Мостиська, Судова Вишня, Мшана. В сучасний період у напрямку Перемишля функціонують 11 залізничних станцій, одна з яких – на території Республіки Польща (Медика). Крім того,