

А. В. Марценюк,

к. е. н., доцент кафедри економіки та менеджменту, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, м. Дніпропетровськ

ЗБЕРЕЖЕННЯ ІСТОРИЧНОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ СПАДЩИНИ В КОНТЕКСТІ ЗАХИСТУ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ

L. Martsenyuk,

Dep. "Economics and Management",

Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Dnipropetrovsk

PRESERVATION OF HISTORICAL HERITAGE IN THE CONTEXT RAILWAY PROTECTION OF NATIONAL INTERESTS OF UKRAINE

У зв'язку з різким падінням доходів, населення все частіше починає замислюватися над можливістю подорожувати саме Україною. Окрім моря, багатьох приваблює подорож до Закарпаття. Туристам зазвичай хочеться проїхати якомога далі в гори, але фізично такої можливості поки що не існує. Жителям інших регіонів України, безумовно, було б цікаво почути не лише легенди, а й про звичаї та сучасний побут місцевості. У високорозвинених країнах туризм є однією із галузей, завдяки якій до бюджету надходить значна частина коштів. Зокрема останнім часом великою популярністю користується залізничний туризм, завдяки якому туристи можуть комфортно та в межах своїх фінансових можливостей подорожувати світом. Україна зіштовхнулася з проблемою суттєвого зниження обсягів туристичних потоків, старіння основних фондів, відсутності інвестицій на їх оновлення, зниження обсягів пасажирських перевезень.

Мета статті полягає в обґрунтуванні необхідності розвитку залізничного туризму в Україні, відновлення вузькоколіїних залізниць та історичних пам'яток. Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності туристичної галузі у сфері пасажирських залізничних перевезень, теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності залізничного туризму й управління туристичними потоками.

Автором запропоновано напрями розвитку залізничного туризму в Україні та управління туристичними потоками, який відрізняється від існуючого розширенням сфери послуг туристам на території України. Запропоновано розвиток залізничного внутрішнього туризму. В результаті виконання поставлених завдань мають бути досягнуті наступні результати: підвищення іміджу українських залізниць, зростання обсягів пасажирських перевезень, збереження об'єктів національної наукової і культурно-історичної спадщини, які одночасно використовуються як об'єкти туристичного показу, формування біля цих об'єктів необхідної туристичної інфраструктури. Автором наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової задачі. Вона виявляється в розробці теоретичних і методологічних підходів щодо необхідності розвитку залізничного туризму. Раціонально застосовані заходи за запропонованими автором напрямками управління туристичними потоками дозволять суттєво підвищити надходження до бюджету країни від внутрішнього туризму. Серед соціальних переваг залізничного туризму — паралельно із відбудовою залізниць відновлення історичних пам'яток, розбудова інфраструктури, збереження робочих місць, забезпечення населення доступним та цікавим видом відпочинку.

Due to the sharp drop in incomes of the population are increasingly starting to think about the possibility of traveling is on the territory of Ukraine. Besides the sea, it attracts many travelers the Transcarpathian region. Tourists generally want to drive as far as possible in the mountains, but physically this possibility yet. Residents of other regions of Ukraine, of course, it would be interesting to hear not only a legend, but also to see modern life. In highly developed countries, tourism is one of the branches, through which the budget is supplied much of the money.

In particular, recently very popular railway tourism, whereby tourists can comfortably and within their financial opportunities to travel the world. Ukraine faced the problem of a significant reduction in the volume of tourist flows, aging capital stock, lack of investment in their renewal, reduction in passenger traffic. The purpose of this article is to justify the development of railway tourism in Ukraine, restoration of narrow-gauge railways and historical monuments.

Theoretical and methodological basis of research make systematic analysis of the problems of ensuring the competitiveness of the tourism industry in the area of passenger rail, theoretical principles of economic science in the field of railway tourism and management of tourist flows. The author offers directions of development of railway tourism in Ukraine and the management of tourist flows, which differs from the current expansion of services to tourists in Ukraine. Proposed development of railway tourism. As a result of the objectives to be achieved the following results: improving the image of Ukrainian railways, the growth in passenger traffic, preservation of objects of national scientific and cultural heritage, which are simultaneously used as a tourist show, the formation of these objects near the tourist infrastructure.

The author shows the theoretical generalization and new solution of scientific problems. It is manifested in the development of theoretical and methodological approaches to the need to develop railway tourism. Rational use of measures proposed by the author directions management of tourist flows will significantly increase the country's revenues from tourism. Among the social benefits of rail tourism — in parallel with the restoration of railway restoration of historical monuments, infrastructure development, preservation of jobs, provision of affordable and interesting pastime.

Ключові слова: вузькоколіїні залізниці, залізничний туризм, туристичний потік, туристичний маршрут, туристичний поїзд, залізничний тур.

Key words: narrow-gauge railway, tourist flow, tourist route, tourist train, narrow gauge railway.

ВСТУП

Національною спадщиною є старовинні храми, літературні твори, звичаї, традиції. Можливо, залізницю теж можна віднести до національної спадщини.

У розвинених країнах багато уваги як з боку держави, так і приватних інвесторів приділяється відновленню і розвитку залізниць. Так, добродійна організація New Europe Railway Heritage Trust допомагає відроджувати історичні залізниці у колишніх радянських країнах Центральної і Східної Європи. В Україні один із перспективних напрямів вкладання коштів — це комплексне відновлення історичних пам'яток та вузькоколіїних залізниць. Саме підтримка з боку бізнес-структур дозволить розвинути в нашій країні залізничний туризм.

Більша частина туристів, що подорожують залізницею, обирають саме вузькоколійки. В Австрії великим попитом користується маршрут через мальовничі Альпи, в Румунії туристи за допомогою вузькоколійки добираються до замку Дракули, в Словенії їздять на солоні озера.

В Україні вузькоколіїні маршрути прокладені на Рівненщині, Львівщині, Закарпатті та Івано-Франківщині. Однак мало хто з українців, не кажучи вже про іноземців, знають про них. Тому створення позитивного іміджу нашої країни, популяризація подорожей залізничним транспортом, приведення до ладу інфраструктури та підвищення рівня сервісу — першочергові завдання. Тільки після цього цей вид бізнесу стане прибутковим.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Особливості розвитку туристичної індустрії досліджено в працях Ю.С. Бараша, А.М. Близнюка, А.Г. Богуща, Л.І. Давиденко, В.Ф. Данильчука, В.Ф. Кифяка, Н.Й. Коніщевої, М.П. Мальської, Т.М. Ореховської, Ф.Е. Поклонського, І.В. Смаля, Т.І. Ткаченко, В.І. Цибуха, І.М. Школи. Але в їх працях недостатня увага приділена розвитку саме залізничному туризму, на який акцентує свою увагу автор.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

Першу модель вузькоколіїної залізниці світ побачив на виставці в 1889 році в Парижі. Інженер Декавіль представив вузькоколіїну залізницю як найбільш економічна модель швидкого будівництва якісної транспортної інфраструктури. Саме на Парижській виставці було продемонстровано швидке будівництво колії протяжністю 3 км з чотирма станціями, яка працювала

протягом року і була куплена шведськими підприємцями та перенесена в місто Гетеборг наступного року. До речі ця залізниця працює і в наш час. Можемо зіставити роки виставки в Парижі та введення в експлуатацію Боржавської вузькоколійки (1908 р.). Її, на думку автора, можна сміливо віднести до національної спадщини.

Потрібно згадати і збережені великі вузькоколійки на пострадянському просторі: Гулбене-Алуксне, Антонівка-Заречное, Рудниця-Гайворон-Голованівськ, Боржавська вузькоколіїна залізниця, Алапаєвська вузькоколіїна залізниця, Вузькоколіїна залізниця Отворського торфопідприємства, Вигодська вузькоколіїна залізниця, Вузькоколіїна залізниця Мещерського торфопідприємства, Вузькоколіїна залізниця Горохівського торфопідприємства, Вузькоколіїна залізниця Мокеїха-Зибінського торфопідприємства, Кудемська вузькоколіїна залізниця, Вузькоколіїна залізниця Альцевського торфопідприємства, Вузькоколіїна залізниця Піщальського торфопідприємства, Апшеронська вузькоколіїна залізниця. Всі вони потребують уваги з боку державних та приватних структур у контексті подальшого її розбудови та відновлення.

МЕТА

Метою досліджень даної роботи є обґрунтування необхідності відновлення національної культурної та історичної спадщини, а також створення умов для розвитку вузькоколіїних залізниць. Необхідно прийняти заходи по залученню інвесторів для забезпечення прискореного розвитку сфери туризму, перетворення її у високоефективну, інтегровану у світовий ринок галузь на основі широкого використання інноваційних технологій обслуговування споживачів при взаємодії держави, бізнесу та кінцевих споживачів.

Сьогодні професійні залізничники говорять про вузькоколіїку як про складну інженерну транспортну систему та про відсутність десятків мільйонів гривень на її утримання та обслуговування. Як не дивно, але міжнародні фахівці та їхній досвід заважають протилежно.

Чи є альтернатива щодо працевлаштування для місцевих жителів? Сьогодні попри декларації з розвитку туризму маємо на кожні 10 робочих місць — 8 бюджетних у сфері освіти, медицини та управління. Туризм якщо і існує, то як локальні утворення без системного надання кваліфікованої зайнятості місцевому населенню. Хочеться звернути увагу на кількість працездатного населення регіону, зареєстрованого на біржах зайнятості — невже державі вигідніше платити людям гроші

за "нічого робити", ніж цими самими ресурсами змінити структуру зайнятості через "перезавантаження" вузькоколійної залізниці у відповідності до сучасних потреб попиту та пропозиції послуг як в сфері громадського транспорту так і сфері туризму?

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Не дивлячись на загальну занедбаність вузькоколійних залізниць в Україні, деякі з них ще й досі працюють. Так, досі експлуатується вузькоколійка Рудниця-Гайворон-Голованівськ, що простягнулася по території трьох областей. Максимальна довжина 440 км, експлуатується в даний час 120 км. Рік відкриття: 1899. Вантажний рух остаточно припинено після розбору гілки Дахно-Чечельник. В даний час проводиться тільки пасажирський рух.

Ще років 30—40 тому вузькоколійок в Україні були десятки: ними возили сировину для цукрових заводів на Поділля, ліс в Карпатах, торф до Полісся, і, звичайно, пасажирів.

Зараз вузькоколійок в Україні залишилися одиниці, і вони поки що не є місцями паломництва туристів. Так, в Карпатах залишилися всього дві ділячі вузькоколійки — в Івано-Франківській і Закарпатській області.

Тим не менш Україні є чим пишатися. Найбільший інтерес викликає одна з найдовших в Європі існуючих вузькоколійних залізниць, яка перебуває в Рівненській області на Україні. Від станції Антонівка до станції Зарічне відстань становить 106 кілометрів. Використовується тільки як пасажирська місцевого сполучення. На базі цієї вузькоколійки заплановано відкрити відразу декілька туристичних маршрутів. Вже декілька років тут успішно втілено в життя проект "Поліський трамвай" [2].

Населені пункти, які обслуговує найдовша в Європі вузькоколійка, мають давню історію і досі зберегли старовинний устрій життя. З 2010 року вона є центром етнотур-фесту "Бурштиновий шлях".

Туристам пропонують відпочити в агросадибах та взяти участь у традиційних обрядових святах, а на зупинках назбирати ягід чи грибів. Можна також покататися на возі, запряженому кінями, покуштувати "юшки", або посмажити шашлик.

Щодня від станції Антонівка Володимирецького району о 7 годині ранку розпочинає свій чотирьохгодинний маршрут раритетний маленький потяг. Він прямує до станції Зарічне, райцентру на Півночі Рівненщини. У середу вагончиків стає на два більше, ніж у звичайні дні, адже в цей час працює ринок. Тягне їх старенький тепловоз випуску 1958 року. Максимальна швидкість старенького поїзда — 40 кілометрів на годину. У маленьких вагончиках з вікнами у дерев'яних рамках дерев'яні лавки, маленькі тамбурчики і двері, які відчиняють за ручку самі пасажирів. У холодну пору вагончики обігріваються саморобними пічками на вугіллі. Місцеві жителі прозвали потяг "поїздом" або "кукушкою". Розповідають, що колись тепловози мали серію не "ТУ", а "КУ", тому і нарекли його "кукушкою".

Майже усі пасажирів цієї вузькоколійки знають одне одного. Для більшості це засіб дістатися до місця роботи або навчання, туристи тут бувають лише в теплу пору року [1].

Приваблює туристів унікальний єдиний в Україні дерев'яний 153-метровий залізничний міст через річку Стир у селі Млинок. Побудували виняткову дерев'яну споруду ще у 1906 році. Опори теж дерев'яні, яких, здавалося, не міняли ще з часів їх зведення. Щоразу, коли потяг перетинає міст, його обов'язково зустрічає черговий. Міст з'єднує два райони — Володимирецький і Заріченський. Окрім цього мосту, на вузькоколійці є ще тридцять невеликих дерев'яних мостів.

Точна дата будівництва вузькоколійної залізниці не відома, але є старі рейки, датовані 1895 роком. Майже

70 років потяг ходив тільки до станції Локниця, яка знаходиться за 18 кілометрів до Зарічного, а вже 4 листопада 1967 року у Зарічне прийшов перший пасажирський потяг. Кажуть, що раніше потяг можна було зупинити в будь-якому місці одним помахом руки.

Під час Другої світової війни колія була зруйнована, відновлення почали у 1946-му. Пізніше паровози замінили тепловози, а старі пасажирські вагони — на нові.

Вузькоколійка занурюється в соснові й мішані ліси. Колія перетинає пасма піщаних дюн, порослих сосновими борами. За дюнами тягнуться болота, які вкриті різнотрав'ям. Чимало дерев'яних мостів на колії прокладені над численними струмками й невеликими річками. Найбільші річки — Стир, Прип'ять, Стохід. Також цей край багатий на озера, найбільші з яких — Біле, Нобель, Острівське. Чимало є лісових озер — Велике, Середнє, Хоромне, Чорне. Великі болотні масиви — Морочне, Коза-Березина. "Поїздок" на своєму шляху перетинає заказники: ботанічний Хиноцький та гідрологічний Острівський. Неподалік від залізниці знаходиться частина Рівненського природного заповідника, Вичівський, Дібрівський заказники та Регіональний ландшафтний парк "Прип'ять-Стохід".

Тут можна побачити багато зрубних дерев'яних будинків. Також, майже в кожному центрі села побудовано храм. Церкви, побудовані ще у дев'ятнадцятому столітті, збереглися в селах Морочне, Муравин, Новоріччя, Вичівка, Іванчиці, Серниках. Серед елементів сільського краєвиду — колодязі-журавлі та вулики-колоди.

Дороги між селами вкриті переважно бруківкою. Лісові і польові — піщані, непридатні для руху авто [7].

В с. Морочне можна оглянути церкву Святої Великомучениці Параскеви, побудовану у 1918 році, яка є унікальною по своїй архітектурі будівлею. Церква дерев'яна, без купола, з дахом під стріху із двома баштами при вході, увінчаними куполами із хрестами. Поряд розташована дзвіниця з трьома дзвонами.

Також в с. Морочне можна побачити залишки маєтків колишніх поміщиків Терлецького і Пашкевича.

Наступним населеним пунктом маршруту буде село Локниця — центр сільської ради, де проживають близько тисячі чоловік.

Проїхавши ще 9 кілометрів, потрапляємо в Гідрологічний заказник загальнодержавного значення "Острівський", який включає в себе три мальовничих озера: Велике, Середнє та Хоромне.

Туристи, яких цікавить історія сіл Заріченського району можуть здійснити подорож далі вузькоколійкою і ознайомитись з селом Борове, де історія та біографія окремої людини, або родини цілком пов'язана із його історією. Перша згадка про село датується початком XVII ст.

На піщаних пагорбах, де розкинулось село, були і орди хана Батия, і ступала нога польських і литовських шляхтичів. Не раз село руйнувалось і знову відроджувалось. Але незмінним залишився побут його жителів: ведення натурально-лляного господарства, збиральництво грибів та ягід, полювання на дичину та бортництво.

Безумовно, кожен, хто побуває тут, запам'ятає цей край як один з найцікавіших у Східній Європі. Його екзотика — у прекрасному краєвиді та невибагливих умовах господарювання, які за кілька століть майже не змінилися. Вузькоколійка для багатьох стала символом сучасного Полісся [6].

До речі, у мультимедійному проекті 2007 року "Сім чудес Рівненщини" вузькоколійна залізниця Антонівка — Зарічне посіла 1-е місце.

Крім того, спеціальний проект Володимирецької та Заріченської районних рад під умовною назвою "Поліський трамвай" став переможцем Всеукраїнського конкурсу проектів і програм місцевого самоврядування (2008). Його кошторисна вартість — 730 тис. грн. Коштом проекту створено сайт, видано рекламну продук-

цію, проведено в Антонівці фестиваль "Бурштиновий шлях", відкрито музей вузькоколійки. Планують створити в Антонівці вагони-готелі для туристів. Кожну з 15 зупинок буде оригінально облаштовано. Наприклад, у Володимирці буде бурштиновий музей просто неба, а в новій церкві Каноничів — бурштиновий іконостас.

Крім цього проекту районна влада Зарічного планує розробити й інші туристичні маршрути. Зокрема, подорожі озерами та річками Полісся. Але в даному випадку зусиль однієї тільки районної ради не вистачить, потрібно залучити інвесторів на взаємовигідних умовах. Задля цього в законодавстві стосовно питань туризму повинні бути передбачені пільги підприємствам, що займаються соціально значущими проектами.

Якщо повернутися до вузькоколієк колишнього СРСР, то найвідомішою є діюча вузькоколієка Гулбене — Алуksне, Латвія, всього в 25 км від російського кордону. Вона є туристським об'єктом, хоча місцеві жителі використовують її як звичайний транспорт.

У Казахстані збереглося кілька коротких вузькоколієчних залізниць. У 2013 році була розібрана велика вузькоколієчна залізниця протяжністю 98 кілометрів — "Остання вузькоколієка Цілини", що пролягала по напрямку Атбасар — Промисловий.

Серед республік колишнього СРСР жодної збереженої вузькоколієки немає тільки в Азербайджані та Молдові. Найбільш насиченою діючими вузькоколієчними залізницями є Білорусія. Вузькоколієчні залізниці там активно будуються і розвиваються, для них будуються нові локомотиви і вагони.

До початку дев'яностих років ХХ століття другою за поширеністю в СРСР шириною колії була 750 мм, що використовувалась для промислових, торфо- і лісовозних вузькоколієк, а також на дитячих залізницях. Однак за останні роки протяжність залізниць цієї колії сильно зменшилась. Деякі, найбільш жваві, вузькоколієки були "перешиті" на стандартну колію, але більшу частину вузькоколієк закрили, часто через банкрутство підприємств, що ними обслуговувалися, а колії розібрані, рейки здані на металобрухт. Місцеве населення вслякю чинило опір при розбиранні єдиних в болотистій місцевості шляхів сполучення. Пасажирський рух місцями зберігається завдяки ентузіазму місцевих жителів. Наприклад, на Авнюгській вузькоколієчній залізниці (Росія) з 2013 року курсує приватний пасажирський поїзд [5].

У Європі активне будівництво залізниць почалося в 60-х роках ХІХ століття. Вони швидко завойовували першість у перевезенні пасажирів, сировини, військової амуніції. Паралельно з будівництвом стандартної залізниці, в передгірських й гірських зонах з останньої чверті століття велось і будівництво лісових вузькоколієк завширшки 700—760 мм. Рух по них здійснювався за допомогою коней, локомотивної та моторної тяги. Початкове призначення — доставка зрубаних стовбурів дерев із карпатських лісів безпосередньо на лісопильні та лісохімічні заводи, транспортування робочої сили. Наприклад, мала залізниця довжиною 17,9 км доходила до самого двору Ужгородської меблевої фабрики "Мундус". Коли лісосіка свій ресурс вичерпала, залізницю демонтували. Іноді на демонтаж не вистачало сил, і про вузькоколієку "забували".

Вузькоколієчні залізниці довго служили Австро-Угорській імперії, згодом і колишньому Радянському Союзу. Пізніше багато з цих залізниць ліквідували (зокрема, під Говерлою і біля Сколе), віддавши перевагу автотранспорту. Тепер вузькоколієки в європейських країнах успішно розвиваються. Зокрема в Австрії вони щороку перевозять тисячі туристів. Найсучаснішими, прибутковими і захоплюючими вузькими коліями славиться Швейцарія. Туристи із задоволенням відпочивають у такій незвичайний спосіб.

Найбільша вузькоколієчна залізнична мережа знаходиться в Японії. Власне саме вузька колія (1067 мм, так

звана капська колія) і є тут стандартом. Таким чином, тут не діє один з головних недоліків вузькоколієк. Однак вузька колія все одно накладає обмеження на швидкість руху поїздів, тому високошвидкісній лінії Сінкансен мають європейську колію (1435 мм). Схожа ситуація спостерігається в ПАР. Тут також вузька колія 1067 мм є стандартом (власне, саме за назвою Капської колонії залізничну колію і назвали "капської").

Державні залізниці Таїланду з колією 1000 мм мають протяжність близько 4000 км. Вузькоколієчні (600 мм) гірські залізниці в Дарджилінзі і в горах Нілгірі (Індія) внесено ЮНЕСКО до списку Всесвітньої спадщини.

Вузькоколієки поширені також у багатьох країнах Африки та Південної Америки, при цьому існує величезна кількість варіантів ширини колії, що варіюються від 600 мм до капської колії.

У Німеччині збереглися і використовуються для вантажних і пасажирських перевезень досить багато вузькоколієк, наприклад, в Саксонії, на острові Рюген, в Гарце (мережа Harzer Schmalspurbahnen); при цьому на багатьох з них до цих пір використовується парова тяга.

У Польщі до недавнього часу зберігалась мережа вузькоколієк з колією в 600, 750, 785 і 1000 мм, але до кінця 2001 року на більшості вузькоколієк були припинені пасажирські перевезення. Зараз деякі з них використовуються тільки в літній період для перевезення туристів. Багато вузькоколієк були передані польськими залізницями на баланс місцевої адміністрації.

Крупна вузькоколієчна мережа (з шириною колії 1000 мм) зберігається в Іспанії. Має довжину в 650 км і проходить вздовж північного узбережжя в Іспанській Басконії. Мережа має назву Eusko Tren. Також вузькоколієки збереглися в Іспанії в районі Барселони, Валенсії і на острові Майорка.

У Швейцарії є велика мережа метрових вузькоколієк, які, в першу чергу, використовуються для пасажирських перевезень. Вони підтримуються у задовільному стані, тому що в гірських районах альтернативи їм просто немає. В Італії є дві вузькоколієчні залізниці Circumetnea (навколо Етні, від Катанії до Ріпосто) і Circumvesuviana (з'єднує Неаполь з околицями, в тому числі Помпеями, Ерколано, Сорренто).

НАУКОВА НОВИЗНА ТА ПРАКТИЧНА ЗНАЧИМІСТЬ

Відновлення вузькоколієчних залізниць в Карпатському регіоні — економічно необхідний проект. Його впровадження дасть поштовх розвитку машинобудування, будівництва й енергетики та дозволить зрештою здійснити науково обгрунтовані ефективні протипаводкові заходи, які забезпечать населення від стихійних екологічних лих.

І найголовніше: проект надасть можливість територіальним громадам гірських районів наблизити до кожної оселі всі принади цивілізації і, як наслідок, зупинити міграційні процеси, викликані безробіттям.

Фінансове забезпечення поставлених завдань повинно здійснюватися за рахунок: державного бюджету України, обласних бюджетів, місцевих бюджетів, власних коштів підприємств та організацій, коштів міжнародних організацій, в тому числі грантів, залучення приватних, в тому числі іноземних, інвестицій.

Найбільш важливим пунктом стало прийняття на черговій сесії Іршавської районної ради рішення про визнання вузькоколієчної колії на території району пам'яткою історії місцевого значення та прийняття на баланс мережі колій.

Наступним кроком має бути вивчення пропозицій та можливостей використання вузькоколієки в організації туристичних перевезень. Але в будь-якому випадку відрізок колії Виноградів — Хмільник повинен слугувати для транспортного забезпечення жителів сіл Шаланки, Олешник, Чорний Потік — навіть закупівля авто-

бусів, їх обслуговування не замінять залізницю через відсутність доріг.

Найбільш проблемним на сьогодні є відрізок Хмельник - Іршава — Приборжавське, а в напрямку Довге — Бронька — Кушниця в наявності біля 30 % колії. Рух на цьому відрізку відсутній з 2002 року.

Потенційним інвестором потрібно надати прозорі умови інвестицій. Необхідно дотримуватися європейських стандартів роботи історичних туристичних залізниць та їх безпеки.

Для організації роботи та залучення коштів можна створити Акціонерне Товариство Боржавської вузькоколійної залізниці (за участі сільських рад, де колія пролягає по їх територіях, Іршавської, Берегівської, Виноградівської та Закарпатської обласної ради та Львівської залізниці) та фонд "Боржавської вузькоколійки". Здійснити емісію іменних акцій, де головним акціонером повинна виступити Іршавська районна рада, а інші акції розповсюдити серед підприємств та населення за чітко визначених умов. До засновників Товариства органи місцевої влади можуть ввійти через комунальні підприємства, на баланс яких буде передана інфраструктура. В будь-якому випадку обласна та районні ради повинні взяти на себе часткову підтримку діяльності товариства через прийняття окремих програм та їх фінансовим забезпеченням. Акціонерне Товариство Боржавської вузькоколійної залізниці створює окреме підприємство з експлуатації, де за рахунок інвестицій у вигляді обладнання та коштів можна організувати закупку та модернізацію рухомого складу з подальшою організацією на їх основі комерційних транспортних послуг. Такий проект вимагає підтримки на державному рівні через механізми сприяння регіональному розвитку, що в подальшому є перспективним із залучення міжнародних фінансових ресурсів та фінансової допомоги.

РЕЗУЛЬТАТИ

Практична значимість роботи полягає у: підвищенні іміджу українських залізниць та України в цілому, зростанні обсягів пасажирських перевезень, збереженні об'єктів національної наукової і культурно-історичної спадщини, які одночасно використовуються як об'єкти туристичного показу, формування біля цих об'єктів необхідної туристичної інфраструктури. В статті вперше сформульовані базові положення теорії стратегічного управління туристичними перевезеннями в умовах акціонування залізничного транспорту з урахуванням його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг, появи приватних залізничних турсервісів, можливості використання існуючих ліній вузької колії у приватній власності, що дозволить забезпечити попит населення України та Європи у більш дешевих туристичних перевезеннях та отримати додаткові надходження до бюджету країни.

ВИСНОВКИ

Залізничний туристський маршрут повинен ретельно вибиратися з урахуванням інтересів, побажань та попиту конкретних споживачів. Під час подорожі залізницею турист повинен отримати задоволення від природних або культурних особливостей, а також ознайомитися із традиціями конкретних регіонів.

У зв'язку з різким падінням доходів населення все частіше починає замислюватися над можливістю подорожувати саме Україною. Окрім моря, багатьох приваблює подорож до Закарпаття. Туристам зазвичай хочеться проїхати якомога далі в гори, але фізично такої можливості поки що не існує. Жителям інших регіонів України, безумовно, було б цікаво почути не лише легенди, а й побачити сучасний побут місцевості. Продовжен-

ня колії — ось, що в перспективі потрібно "Карпатському трамвайчику". Адже майже через сто кілометрів відкриваються ще більш вражаючі краєвиди карпатських гір.

Для реалізації розвитку проектів у сфері залізничного туризму існує кілька варіантів рішення проблеми, наприклад, можливе формування окремих туристсько-екскурсійних поїздів.

На національному рівні вже створена Асоціація Збереження Історії Залізниць України, яка об'єднала як професійних залізничників, так і громадян інших професій. На сьогодні важливо, щоб місцеві та іноземні інвестори повірили в перспективне майбутнє залізничного туризму та приєдналися до існуючого руху за збереження історичної технічної спадщини.

Розвиток залізничного туризму в цілому буде сприятиме підвищенню іміджу залізниць та забезпечить підвищення обсягів перевезень, і як наслідок — поповнення бюджетів усіх рівнів. Серед соціальних переваг залізничного туризму — паралельно із відбудовою залізниць відновлення історичних пам'яток, розбудова інфраструктури, збереження та створення нових робочих місць, забезпечення населення доступним та цікавим видом відпочинку.

Література:

1. Алексіук Т. Може хтось допоможе: Зарічненщина туристична: [Про розробку інноваційного туристичного продукту "Поліський трамвай" щодо вузькоколійної залізниці "Антонівка — Зарічне"] / Т. Алексіук // Полісся. — 2009. — №4/29січня/. — С. 2.
2. Вузькоколійка по Рівненщині: [про найдовшу (шестикілометрову) вузькоколійну залізницю в Європі, яка діє в Зарічненському та Володимирецькому районах на Рівненщині] // Урядовий кур'єр. — 2009. — №214/18 листоп. — С. 6.
3. Дем'янчук О. Туристична галузь [області] — мішок для наповнення бюджету / О. Дем'янчук // Вісті Рівненщини. — 2009. — №39/24 верес. — С. 7.
4. Куцевич А. Розвиток туризму — то наш порятунок, або — Не обкрадаймо самі себе: [Про можливість запровадження туризму в Зарічненському районі] / А. Куцевич // Полісся. — 2005. — №35/26 серп. — С. 5.
5. Марценюк Л.В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л.В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. — Д., 2013. — Вип. 47. — С. 24—32.
6. Нагорнюк О. Вузькоколійка. 106 кілометрів Полісся. — Рівне, 2008. — 60 с.
7. Тишківець С. Туристична подорож Зарічненщиною / С. Тишківець // Полісся. — 2009. — №28/23 лип. — С. 2.

References:

1. Aleksiiuk, T. (2009), "Can someone help: Zarechnynschena tour", Polissia, vol. 4, pp. 2.
2. Uriadovij kur'ier (2009), "Narrow Gauge Railroad in Rivne region", Uriadovij kur'ier, vol. 18, pp. 6.
3. Dem'ianchuk, O. (2009), "Tourist industry of the region — a means to supplement the budget", Visti Rivnenschyny, vol. 24, pp. 7.
4. Kutsevych, A. (2005), "Tourism development — is our saving or should rob yourself", Polissia, vol. 26, pp. 5.
5. Martseniuk, L.V. (2013) "Main directions of development of tourism in Ukraine Transport", Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, vol. 47, pp. 24—32.
6. Nahorniuk, O. (2008) Vuz'kokolijka. 106 kilometers of Polissia [Narrow Gauge Railway. 106 kilometers of Polesie], Rivne, Ukraine.
7. Tyshkovets', S. (2009) "Tourist trip in Zarichnenschyna", Polissia, vol. 23, pp. 2.

Стаття надійшла до редакції 06.08.2015 р.