

**PL-BY-UA
2014-2020**

Funded by
the European Union



**Cross-border Cooperation Programme
Poland-Belarus-Ukraine 2014-2020**



**Popularization of tourist sites
of the First Hungarian-Galician Railway**

**КОНЦЕПЦІЯ
збереження спільної культурної
та історичної спадщини
шляхом розвитку нових видів туризму**



Громадська організація «Лінія102.Юа»
Державний східноєвропейський вищий коледж у Перемишлі
Західно-український ресурсний центр

КОНЦЕПЦІЯ
збереження спільної культурної
та історичної спадщини
шляхом розвитку нових видів туризму





*Схвалено до друку рішенням Правління Громадської організації
«Лінія102.Юа» (Протокол № 18 від 22.11.2021 р.).*

Концепція збереження спільної культурної та історичної спадщини шляхом розвитку нових видів туризму / За заг. ред. Г. Сороки; ПП «Рекламне агенство «Акваріум»; Львів, 2021. 172 с.

Дана Концепція виконана у рамках реалізації проекту PLBU.01.01.00-UA-0964/19-00 «Популяризація туристичних об'єктів Першої угорсько-галицької залізниці» Програми транскордонного співробітництва Польща – Білорусь – Україна 2014 – 2020. Кожен її розділ наповнений цінною інформацією, яку зібрали найкращі науковці та експерти в галузях економіки, туризму, залізничного транспорту, міжнародного права та історії. Концепція стане в нагоді для усіх громад, які прагнуть розвивати туризм, зокрема залізничний.

Комп'ютерна верстка та дизайн: Г. Б. Сорока, Ю. З. Лесів, О. М. Возняк



Головний Бенефіціар Проекту:

Громадська організація "Лінія102.Юа",
79052, І. Blazhkevych, 12a, Lviv, Ukraine



Бенефіціар 1 Проекту:

Східноєвропейський Державний вищий коледж
у Перемишлі,
37-700, ul. Książąt Lubomirskich, 6, Przemyśl, Poland



Бенефіціар 2 Проекту:

Західно-Український ресурсний центр,
79008, Lysenko str., 21, Lviv, Ukraine

Матеріали надруковані ПП "Рекламне агенство "Акваріум", м. Львів, вул. Залізняка, 13





ЗМІСТ

| | |
|--|----|
| ВСТУП..... | 5 |
| РОЗДІЛ 1 ЗАГАЛЬНА ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ | |
| <i>Святослав Терський</i> | |
| 1.1 Збереження об'єктів культурної та історичної спадщини. Актуальність питання для України та Польщі | 11 |
| <i>Кароль Гайдзік</i> | |
| 1.2 Перша угорсько-галицька залізниця: Історія та сучасний стан об'єктів культурної та історичної спадщини..... | 14 |
| <i>Дмитро Каднічанський</i> | |
| 1.3 Об'єкти культурної та історичної спадщини у малопопулярних туристичних районах: досвід збереження | 22 |
| <i>Оксана Вознюк</i> | |
| 1.4 Залізничний туризм: історичний аспект розвитку | 29 |
| РОЗДІЛ 2 ШЛЯХИ ЗБЕРЕЖЕННЯ СПІЛЬНОЇ КУЛЬТУРНОЇ ТА ІСТОРИЧНОЇ СПАДЩИНИ | |
| <i>Мар'яна Сеньків</i> | |
| 2.1 Об'єкти культурної та історичної спадщини: шляхи, методи та засоби відновлення..... | 37 |
| <i>Юлія Дашук</i> | |
| 2.2 Туризм як засіб популяризації об'єктів культурної та історичної спадщини..... | 46 |
| <i>Юрій Зінько</i> | |
| 2.3 Туристичні маршрути об'єктами спільної і історичної спадщини. Принципи організації | 54 |
| РОЗДІЛ 3 ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТУРИЗМ ЯК СПЕЦИФІЧНИЙ ВИД ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ | |
| <i>Сергій Гальчинський</i> | |
| 3.1 Аналіз правової бази залізничного туризму в Україні | 63 |
| <i>Януш Чех</i> | |
| 3.2 Аналіз правової бази залізничного туризму у Польщі..... | 80 |





Януш Чех, Ярослав Болжеларський

3.3 Аналіз правової бази міжнародних туристичних перевезень між Україною та Польщею 88

Володимир Кишинець

3.4 Технічні аспекти організації туристичних перевезень залізницями в Україні 102

Віталій Ковальчук

3.5. Технічні аспекти організації туристичних перевезень залізницями у Польщі 112

Олександра Орловська

3.6 Методи оцінки економічної ефективності туристичних залізничних перевезень 122

РОЗДІЛ 4 ДОРОЖНЯ КАРТА РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ

Ганна Сидоренко

4.1 Рекомендації місцевим органам влади щодо відновлення об'єктів спільної культурної та історичної спадщини 131

Павло Теліш

4.2 Рекомендації місцевим органам влади щодо популяризації об'єктів спільної культурної та історичної спадщини 137

Юрій Зінько

4.3 Розробка варіантів туристичного маршруту об'єктами спільної культурної та історичної спадщини Першої угорсько-галицької залізниці 143

Віталій Ковальчук

4.4 Визначення собівартості туристичних перевезень 152

ВИСНОВКИ 161

ДОДАТКИ

Додаток 1 Проектована мережа туристичних тематичних шляхів Першої угорсько-галицької залізниці 165

Додаток 2 Легенда до карти..... 166

Додаток 3 Об'єкти культурно-історичної спадщини та краєзнавчі.... 167



*Список використаних джерел:*

1. Закон України про охорону культурної спадщини. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1805-14#Text>
2. Державний реєстр нерухомих пам'яток України – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mincult.kmu.gov.ua/control/uk/publish/officialcategory?cat_id=244910406
3. Юридичний словник – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://kodeksy.com.ua/dictionary/k/kontsesiya.htm>
4. Чинадіївський замок – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.karpaty.info/ua/uk/zk/mk/chynadiyev/sights/zamok/>
5. Музей «Колочавська вузькоколейка». – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.karpaty.info/ua/uk/zk/kh/kolochava/museums/vuzkokolejka/>
6. Палац Бруницьких в Підгірцях біля Стрия. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.crk.in.ua/>
7. У старовинній ратуші на Львівщині облаштують хостел для туристів // Укрінформ. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/3142765-u-starovinnij-ratusi-na-lvivsini-oblastuut-hostel-dla-turistiv.html>
8. Каднічанський Д.А. Використання оборонних споруд Старосамбірщини у туризмі / Т.Б. Завадовський Д.А. Каднічанський, П.С. Теліш // Международная научно-практическая конференция «История и культура на стыке эпох и цивилизаций» (Минск, 25–26 сентября 2015 г.). – Мінськ, 2015. – С. 190–193.
9. Слободян В. Шедеври української сакральної дерев'яної архітектури // Вісник інституту Укрзахідпроектреставрація. – 1996. – Т. 4. – С. 52 – 59.
10. Slobodian V. Ukraińsko-polskie rekomendacje w sprawie wpisania ukraińskich cerkwi drewnianych na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO // Wspólnie dla ratowania piękną przeszłości. Materiały z konferencji. – Kraków: Artcards, 2010. – S. 85-94.
11. Дерев'яні церкви Карпатського регіону України та Польщі. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://mincult.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245264987&cat_id=245264015

*Оксана Вознюк
кандидат педагогічних наук, доцент
Львівська філія Дніпровського національного
університету залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна*

1.4 Залізничний туризм: історичний аспект розвитку

Залізничний туризм як різновид туризму займає провідне місце у транспортній галузі, в якому транспорт не лише відображає роль економічного аспекту, а й зв'язки між народами різних країн, пізнання їхньої історії, культури, традицій. Туризм являє собою багатогалузевий комплекс, який займається створенням умов для подорожей і відпочинку. У туризмі





основними видами транспорту є: авіація, автобуси, автомобілі, теплоходи морські і річкові, залізничні потяги. Залізничний туризм розпочався фактично разом із виникненням залізниці. Із розвитком залізниці туризм почав набирати свого значення саме як соціально-економічне явище. Окремі види транспорту не функціонують ізольовано, вони є складовими єдиної транспортної системи.

В історії світового залізничного транспорту виділяють такі 5 етапів:

I-й. (1825-1860рр.) – етап початкового розвитку залізниць, їх виходу на всі континенти світу;

II-й. (1860-1914рр.) – етап бурхливого розвитку залізниць в усьому світі, створення основних технічних засобів залізничного транспорту;

III-й. (1920-1930рр.) – період, коли залізниці були основним видом сухопутного транспорту, здійснюючи основний обсяг перевезень вантажів і пасажирів;

IV-й. (1945-1970рр.) – період зниження позицій залізниць в перевезеннях вантажів і пасажирів внаслідок потужної конкуренції інших видів транспорту;

V-й. (1980-х рр. по теперішній час) – період підйому залізничного транспорту, впровадження сучасних високих нових технологій.

Тематика формування та розвитку залізничного туризму є досить актуальною. Вона висвітлена у різних наукових дослідженнях, у інтернет-джерелах та інших видах носіїв інформації її є достатньо. Серед праць вітчизняних учених, які досліджували питання функціонування та розвитку ринку туристичних послуг, варті уваги такі, як О.В. Аріон [1], Ю.С. Бараш [2], Л.С. Головкова [3], Л. В. Марценюк [4], О.М. Пшінько [5] та інші.

Порівняно з іншими видами транспорту, залізничний туризм має переваги для розвитку туристичних маршрутів. Він, окрім економічного фактору, відіграє важливу роль у збереженні культурної спадщини, оскільки залізницю можна віднести до національної спадщини. Посилення взаємозв'язку культури і туризму базується на ролі культури в реалізації потреб, покладених в основу туризму як явища, і ролі туризму в задоволенні культурних потреб. Створення





єдиної транспортної системи, зручної, швидкої і є найбільш видатним досягненням "залізничної епохи" туризму.

Великий інтерес та зацікавлення ідеєю перевезення пасажирів поїздом з туристичною метою започаткував англієць Томас Кук. Це сталося у середині XIX століття, де вперше залізницею організовується подорож. Транспортна туристська послуга у цьому новітньому на той час форматі (послуги залізниці) отримує свій фінансовий зиск. Томас Кук тим самим впровадив новизну у вид туризму, де вперше починає використовувати залізничний транспорт для поїздок. Відзначивши комерційні перспективи масового туризму, він поклав початок сучасної туристичної індустрії. Інженер Ж. Нагельмаркес в 1870-і рр. висунув ідею транс'європейського залізничного маршруту, який з'єднав би основні європейські столиці, а також Туреччину. Транс'європейський маршрут повинен був символізувати загальноєвропейську згоду. Одночасно вперше виникає ідея поєднання далекої подорожі з розкішним відпочинком. До складу поїзда входили: вагон-ресторан, вагон-кухня і вагон з обслуговуючим персоналом для високопоставлених гостей. Розкішний поїзд проходив через головні міста Європи: Мюнхен, Будапешт, Бухарест - і закінчував свій шлях в Стамбулі (Константинополі), долаючи майже 3 тис. км за 76 годин.

1851 р. - фірма "Томас Кук і син", яка стала першим в світі комерційним туристичним підприємством; 1863 р. - продемонстрований пульманівський вагон Pioneer; 1868 р. - фірма Т. Кука запропонувала паломницький маршрут в Святу землю; 1870-і рр. - інженер Ж. Нагельмаркес висунув ідею транс'європейського залізничного маршруту; 1883 р. - перший рейс поїзда «Східний експрес» з Парижа до Стамбула; далі зростання європейського туризму перервала Друга світова війна; 1947 р. - колишній маршрут «Східний експрес» було відновлено; 1982 г. – «Східний експрес» з відправляється з Парижа до Будапешта і Бухареста.





У нашій країні залізничний туризм активно почав розвиватися за часів існування Радянського Союзу. Туризм в Україні за часів СРСР був розвинутим, оскільки наявність курортів та гір, Чорного та Азовського морів, озер, старовинних церков, пам'яток архітектури спонукало мешканців країни відправлятися у туристичні подорожі, у тому числі залізничним транспортом; з початку 1980-х років введені графікові туристичні поїзди, які прямували за регулярним розкладом, а також поїзди, призначені виключно для туристів. Транссибірська залізнична магістраль стала одним із грандіозних проєктів, запущених у 1903 р., що сполучав Москву з Владивостоком і Порт-Артуром (тепер Льюшунь). Перші подорожі на дальніх туристсько-екскурсійних поїздах були організовані Центральною радою з туризму і екскурсій спільно із Міністерством шляхів сполучення ще в 1960-х роках. У добу розпаду СРСР на залізничному транспорті туристський потік суттєво знизився.

Потреба туристів у поверненні до атмосфери «старої залізниці» виникла незадовго після завершення так званої «парової епохи». Так називають проміжок у часі, коли по всьому світу на залізницях у якості рухомої сили експлуатувалася і перебувала у розквіті своїх можливостей парова тяга, яка започаткувала і закріпила у свідомості суспільства візуальні уявлення старої доброї романтики залізничних подорожей. Але, якщо розглянути детальніше дану тему, то напрями цього виду атракції пов'язують не лише із паровими локомотивами. Як приклад, можна взяти історію Тьосовської вузькоколійної залізниці (у Новгородській області). За часів «хрущовської відлиги» періоду СРСР на цих місцях почала розбудовуватися транспортно-колійна інфраструктура задля потреби місцевих потужних торфодобувальних підприємств. Туристам, які цікавляться таким видом атракцій, цікаво проїхатися автентичною промисловою вузькоколійною залізницею, познайомитися з тогочасною технікою та з уст екскурсоводів послухати історію цього надзвичайно цікавого підприємства.





Аспекти і передумови для створення таких туристичних ліній чи об'єктів бувають різними, оскільки всюди є свій історичний слід – це може бути або закинутий відрізок залізниці зі своєю історією чи функціями, або якийсь атмосферний промисловий об'єкт зі своєю естетикою, історією та своїм напрямом у житті міста чи області. Якщо глянути на традиції залізничного туризму у Британії, то їхня парова і не тільки спадщина (яку вони шанують) часто катає туристів по певних історично-значимих напрямках, і до того ж вони відтворюють культуру тогочасних експресів, які курсували цими напрямками 60-80 років тому. У Петербурзі також перейняли ці підходи, тепер там на постійній основі курсує «Рускеальський Експрес» під паровою тягою. На наших ж теренах у 90-х роках на постійній основі діяла туристична фірма «Джерело», яка займалася організацією турів ретро-потягами по теренах Західної України, пошуком та формуванням одиниць рухомого складу саме в контексті своєї атракції - і користувалася непоганим попитом у туристів, проте на початку 2000-х років подальша доля цієї організації невідома.

Залізничні тури у США мають свою атракцію у штаті Айдахо, а саме Скелясті гори Монтани. Піонером і найбільшою фірмою у світі, що має більш ніж вікову історію і професійно займається залізничним туризмом до цього часу, є компанія "International Company of Wagons-Lit", заснована братами Пульман в 1872 р. у США. У Канаді пропонуються тури в Скелясті гори. Залізничні тури пропонує і компанія на Алясці. У Мексиці туристичні поїзди використовуються для організації маршрутів в гори Сьєрра Мадре. Цей унікальний тур називається «Тур в мексиканське піднебесся». У Норвегії популярні туристичні маршрути на спеціальному поїзді з оглядом найбільших і найкрасивіших фіордів у світі. Залізничні маршрути є в Індії і в Індонезії. Для туристів, які відвідують Індонезію, пропонується унікальний тур «Парові локомотиви в Індонезії» з оглядом найбільшої в світі колекції діючих локомотивів і вагонів вузької колії. Найдорожчий поїзд в Азії, який їздить на





теренах Індії з 2010 року, «Експрес Махараджів» приносить хороший дохід державі.

Популярністю серед туристів, що подорожують залізницею, користуються вузькоколійки: в Австрії, Румунії, Словенії. В Україні вузькоколіїні маршрути прокладені на Рівненщині, Львівщині, Закарпатті та Івано-Франківщині. Залізничний туризм на вузькоколіїних залізницях в Карпатському регіоні України має досить широкі перспективи. Для прикладу з історії варто згадати вузькоколіяку братів-промисловців Гределів (Сколівщина), яка за часів Австро-Угорщини, коли вичерпався ліміт транспортування лісу вузькою колією, змінило своє призначення, а саме використання колії від промислового перевезення до туристичного. Про прибутковість від туризму барони Гределі добре продумали: першою з усіх вузькоколієнок дозвіл на туристичні маршрути отримала лінія Демня- Коростів (41 км). Зводилися архітектурні та промислові пам'ятки Сколе, що слугували доброю інфраструктурою для розвитку туризму.

Класифікація залізничних турів розділяється на 3 категорії: одноденні; нетривалі (2-3 доби); багатоденні (від 5 днів і більше). Туризм як історико-культурний напрямок передбачає знайомство туриста з новими destinations, територіями, народами, архітектурою, побутом місцевого населення, релігією тощо. Інтерес для туристів може становити і залізнична інфраструктура, а саме старовинні будівлі вокзалів, окремі історичні ділянки залізниці, раритетні елементи залізничної інфраструктури та рухомого складу.

На сьогоднішній день набувають великої популярності клуби любителів залізниць, де створюються цікаві колекції старих паровозів, а деякі навіть укомплектовують рухомим складом, що зберігся ще з минулого століття. Використовуючи такі раритетні експонати, туристичні фірми організують прогулянкові поїздки на особливих поїздах з ресторанним обслуговуванням, де відкривається панорама прекрасних ландшафтів. Також організуються і спеціальні туристично-екскурсійні поїзди. Найбільшої популярності серед





туристів мають паровозні подорожі. Серед них отримує першість «Orient Express» («Східний експрес»), який стилізований під знаменитий склад початку ХХ ст. У Європі також курсують спеціальні екскурсійні поїзда (Panoramic), розклад яких пов'язаний з розкладом морських та річкових суден. Для туристів за кордоном існують різні системи пільг і знижок.

В Україні є рекреаційні, лікувально-оздоровчі ресурси та розвинена мережа залізниць, що дає можливість організації різноманітних за формою та змістом залізничних рекреаційних та лікувально-оздоровчих турів. Потреба у високорозвиненій залізниці ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, оскільки транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство й заняття в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави. На прикладі Угорсько-галицької залізниці - розвиток регіонального історичного транспортного залізничного туризму на основі маршрутів галицько-угорської залізниці є надзвичайно перспективною темою, що посилить українсько-польські соціокультурні зв'язки та діалоги між народами у формі народної дипломатії. При зростанні обсягів пасажирських перевезень, збереженні об'єктів національної, культурно-історичної спадщини сформуються нові об'єкти туристичної інфраструктури. Буде пропозиція – буде попит.

У будь-якій галузі можливі злети і падіння. Не минуло це і залізничний туризм. Через різкий спад пасажиропотоків, що пов'язаний з соціально-політичними чинниками, ефективність роботи залізниць погіршилась. За останні роки обсяги залізничних перевезень туристів суттєво знижуються.

На сьогодні існує широка гілка залізничних туристичних маршрутів Західною Європою. «Де є рейки, там побуває турист» - слугує жартівливим девізом для туроператорів. Для тих, хто часто подорожує залізницею, це немовби стало своєрідним змаганням, захопленням. Технічний прогрес для організації швидкісного залізничного руху створив усі умови між туристичними та адміністративно-територіальними центрами. Для розвитку





розділ 1

залізничного туризму в Україні необхідно «відкрити» свою країну, свій край для своїх же громадян. Інтеграція залізничного туризму з об'єднаними територіальними громадами (ОТГ), що мають залізничне сполучення, може набути сталого розвитку регіонів. Окрім створення самого туристичного маршруту буде розвиватися дорожня інфраструктура, що представляє собою основу для розвитку економіки регіонів, для забезпечення робочих місць відіграє роль створення інфраструктури обслуговування туристів на маршруті. Отже, залізничний туризм є одним із заходів залучення споживачів до залізничного транспорту. Рівень розвитку залізничної транспортної системи держави — один із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Розвиток залізничного туризму в цілому буде сприятиме підвищенню іміджу залізниць, паралельно із відбудовою залізниць відновлення історичних пам'яток, розбудова інфраструктури, забезпечення цікавого відпочинку. Залізничний туризм як соціально-економічне підґрунтя розвитку економічного, туристичного, історико-культурологічного фактору України вимагає якнайшвидшого впровадження та реалізації проєктів відродження та відновлення залізничної галузі спільно з туристичною галуззю.

Список використаних джерел

1. Аріон О.В. Організація транспортного обслуговування туристів : навч. посіб. / О.В. Аріон. – Київ : Альтерпрес, 2008. – 192 с.
2. Бараш Ю.С. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю.С. Бараш, А.О. Кравченко, О.С. Яснецов // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.
3. Головкова Л.С. Сукупний економічний потенціал корпорації: формування та розвиток : монографія / Л.С. Головкова. – Запоріжжя: КПУ, 2009. – 339 с.
4. Марценюк Л.В. Збереження історичної залізничної спадщини в контексті захисту національних інтересів України / Л.В. Марценюк // Економіка та держава. – 2015. – № 9. – С. 28–32. Електронний ресурс. Режим доступу: http://www.economy.in.ua/pdf/9_2015/8.pdf
5. Пшінько О.М. Перспективи розвитку залізничного туризму в Україні / О.М. Пшінько, Р.В. Вернигора, Р.Г. Коробйова // Українські залізниці. – 2014. – № 12 (18). – С. 38–42.

