

ГАЙВОРОНЩИНА ТУРИСТИЧНА

ГЕОТУРИСТИЧНІ АТРАКЦІЇ НАШОГО КРАЮ

У сучасному світі все більшу популярність у подорожуючих набувають нові альтернативні види туризму. Одним із таких є геотуризм ("геологічний туризм"). Це порівняно новий термін, який позиціонує як своєрідну форму пізнавального туризму, для реалізації якої важливим є наявність атракційних геоморфологічних територій і відповідний їх менеджмент.

Геотуризм - вид подорожі, спрямований на збереження природи, культурної спадщини, традицій, вивчення історії, географії, розвиток патріотичних почуттів, популяризацію неповторності тієї чи іншої території, залучення інвестицій. Таким чином, даний вид туризму спрямований на пізнання подорожуючими особливостей певної території, її природну, культурну чи історичну спадщину.

Наш район є унікальним краєм для розвитку геотуризму й індустріального туризму. Територія в плані геологічної будови розташована у південно-західній частині Українського щита Східно-Європейської платформи, в межах південної частини Західно-Придніпровської денудаційної височини, віднесеного згідно схеми фізико-географічного районування України до Середньобузької височинної фізико-географічної області. Особливості геологічної будови та історії розвитку зумовили різкі відмінності у ландшафтах Гайворонського району та його окремих частин, на обмеженій території зустрічаються різні природні та антропогенні комплекси, що дає можливість у повній мірі спостерігати та вивчати різноманітні геологічні та геоморфологічні об'єкти.

Територію Гайворонського району можна віднести до території давнього освоєння, про що свідчать виявлені археологічні знахідки. Хоча деякі

відомі кар'єри Заваллівського родовища графіту та чарнокітів, Гайворонського родовища мігматитів, Вікинського родовища каолінів, промислові й транспортні підприємства, житлові будівлі тощо.

Гайворонський спеціалізований гранітний кар'єр. Розвитку спецкарьеру сприяло Гайворонське родовище мігматитів. В 30-рр. ХХ-го ст. бурхлива індустріалізація України вимагала будівельних матеріалів, зокрема, матеріалів із каменю. Погляди геологів, промисловців спрямовувались, насамперед, до тих ділянок, де кристалічні породи виходили на земну поверхню. Такий масив свого часу був відкритий на лівому березі Південного Бугу поблизу впадання в нього невеликої р. Ташлик. З 1938 р. почався відлік кар'єру як гірничого підприємства з видобутку та переробки каменю відкритим способом. У перші роки становлення підприємства, а по суті, до початку Другої світової війни, домінувала виключно важка ручна пра-

на, але більшість відноситься до категорій саморекультурованих.

Перше обстеження покладів графітовмісних порід в районі Побужжя було проведено у 1921-1924 рр., а з 1937 р. розпочала свою роботу шахта з видобутку графітової руди, прокладалися під'їзні шляхи, підземні комунікації.



На сьогодні площа Заваллівського графітового родовища становить близько 50 км². Кар'єр має глибину 170 м, довжину до 2 км, поблизу нього знаходиться відвал пустих порід висотою 75 м. Одним із природних чинників, що ускладнює роботу кар'єру, є зсуви, які виникають на північному та східному бортах діючого кар'єра. У зсувах бере участь вся поверхня пухких порід. Загальна довжина зони зсувів складає близько 1 км.

З будівництвом гідротехнічних споруд також тісно пов'язані своєрідні форми рельєфу, цікаві для вивчення. Зокрема, **гідроелектростанції (ГЕС)**, складні ландшафтно-інженерні системи, які не лише перетворюють енергію води річища або водосховища в електроенергію, але суттєво змінюють ландшафтну структуру долини в межах зони впливу сво-

коналювалася, змінювалася упродовж всієї історії господарського освоєння території.

Цікавою для вивчення і, одночасно, для використання є **Гайворонська вузькоколейка**, невід'ємна складова об'єктів геотуризму та індустріального туризму, яку свого часу називали "Гайворонська вузькоколейка", а у наш час - "Подільський трамвай".

Гайворонська вузькоколейка була складовою однієї з найбільших мереж вузькоколейних залізниць, що у роки свого існування пролягала територією сучасних п'яти областей України і сусідньої незвіданої держави Придністров'я (де-юре - частина Молдови). Більшість ліній цієї велетенської системи побудовані на межі ХІХ-ХХ ст. Вузькоколейний гігант в перші десятиліття ХХ ст. нестримно розвивався. Майже щороку з'являлися усе нові гілки - від цукрових заводів та інших об'єктів. Із вузькоколейною залізницею докорінно змінювалося життя важкодоступної до того моменту "глушини", визначилась професійна зайнятість населення.

Лише наприкінці 1920-х рр. у Гайвороні проживало понад 1 тис. залізничників. У 1950-х рр. Гайворонська мережа досягла пікової точки свого розвитку. Протяжність ліній на той час складала близько 700 км. Дякуючи розвитку вузькоколейки, кін. ХІХ-поч. ХХ ст. став визначальним у житті мешканців Прибузького краю і сприяв, власне, формуванню Гайворонського району.

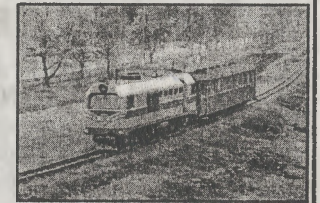
трібно відродити забуті колії і максимально, по можливості їх об'єднати для того, щоб створити нову мережу вузькоколейок суто туристичного спрямування. Звичайно, зараз це здається нереальним, але, можливо, через 10-20 років така пропозиція буде цікавою перспективою використання залізничної вузької колії на Кіровоградщині та в Україні загалом.

Ще однією перевагою, яку може запропонувати вузькоколейка відвідувачам - це більш дешевші перевезення, ніж у інших туристично розвинутих країнах. Все залежить від нашої гостинності та розбудови інфраструктури. Інтрига - це завжди гострі відчуття від несподіванок. Та коли вона ще й приємна, то спогади про побачене, почуте, пережите - незабутні. Такою незабутньою подією для туристів стане подорож вузькоколейкою.

Якщо певні можновладці та керівництво Одеської залізниці намагаються негативно вирішити долю Гайворонської вузькоколейки (періодично постає питання її закриття), то іноземні дослідники й поціновувачі залізничних раритетів намагаються привернути увагу міжнародної спільноти до унікального виду транспорту.

Зокрема, Гайворон неодноразово відвідували закордонні делегації, які здійснювали подорожі на раритетному паровозі ГР-280 від станції Гайворон до станції Голованівськ і Рудниця.

на увага, але не стосовно геотуристичних атракцій та індустріального туризму. За попередні роки сформувалась досить широка розвинена соціальна інфраструктура, а саме: готелі, комфортні садиби місцевих мешканців, заклади харчування, водна станція, база відпочинку, дитячий табір. Поблизу проходять автомагістралі Київ-Одеса, Стрий-Кіровоград-Знам'янка та територіальні дороги, які сприяють сполученню із Одесою, Києвом, Кропивницьким, Вінницею, Львовом, Харковом, Черкасами та іншими містами. У м. Гайворон розташована залізнична станція, що дає підставу вважати його потужним транспортним вузлом. Ці чинники спри-



ють розвитку туристичної галузі.

Вивчення та подальше використання історико-культурних пам'яток Гайворонського району дозволить зробити їх інформаційно-доступними для жителів Кіровоградської та інших областей України, а також іноземних громадян - гостей нашої країни.

Гайворонський район має можливість зайняти серйозні позиції за привабливістю туристичних та екскурсійних потоків, посилюючи конкурентні

затоплені зараз водами Гайворонського водосховища. За попередніми дослідженнями цю територію було визначено як таку, якій притаманні риси старопромислових районів, яка зазнала потужних антропогенних змін, що виявляється у наявності на обмеженій території великих кар'єрів, відвалів пустої породи, дорожних об'єктів, гідротехнічних споруд, житлових і технологічних будівель тощо, де сформувався кар'єрно-відвальний тип ландшафту, невід'ємний компонент в структурі гірничо-промислових комплексів всієї Правобережної України.

Цікавих для розвитку геотуризму та індустріального туризму об'єктів на Гайворонщині налічується достатньо. У туризмі вони ще не знайшли належного використання внаслідок віддаленості від великих адміністративних центрів й відносно ускладненої транспортної доступності, а також через брак інформації й популяризації.

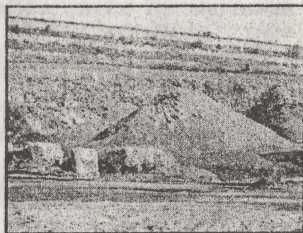
Фахівцями Гайворонського районного краєзнавчого музею спільно з викладачами кафедри географії та методики її навчання УДПУ імені Павла Тичини із залученням фахівців-геологів розроблені і продовжують розроблятися спеціалізовані туристичні маршрути до цих та інших об'єктів, які розміщені в межах адміністративного району та на прилеглих територіях.

Під час розробки туристичних маршрутів особлива увага звертається на антропогенні форми рельєфу, пов'язані: з будівництвом автомобільних доріг і залізниць; об'єктами гірничо-видобувної промисловості; гідроенергетикою тощо.

Серед них найбільш

цікавими є об'єктами ломів, молотів, гемерів, кирок, лопат.

Від початку роботи кар'єру докорінно змінились краєвиди, умови праці, побуту, іншими стали критерії життя. На 140 м по вертикалі опустився видобувний горизонт.

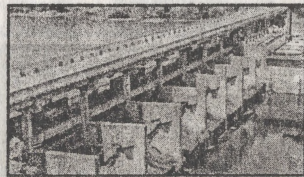


ТОВ "Чарнокіт" є великим підприємством і проводить розробку Заваллівського родовища чарнокітів в межах смт. Салькове та здійснює підготовку до розробки Савранського родовища граніту в Одеській області (Савранське і Заваллівське родовища розділені р. Південний Буг). Чарнокіт добувається відкритим способом, виробництво щєбеню здійснюється на гірничо-щєбеневому комбінаті з використанням сучасного високотехнологічного обладнання, яке забезпечує випуск продукції згідно європейських стандартів якості.

На сьогодні геологічні запаси Заваллівського родовища чарнокіту складають понад 11 млн. т. Довжина кар'єру на поверхні досягає 1 км, ширина - 200 м, глибина - 50 м., площа - понад 12 га.

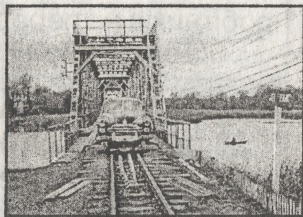
В межах Гайворонського району експлуатується найбільше в Європі **Заваллівське родовище графіту**. Загалом, за понад 80-річну історію освоєння графітового родовища сформувались кар'єрно-відвальні комплекси, які знаходяться на різних стадіях розвитку. Менша частина з них рекультивована

на р. Південний Буг, у межах нашого району, споруджено 3 гідроелектростанції - Гайворонська, Березівська (Савранська), Сальківська, з яких сьогодні функціонують перших 2. Гайворонська й Березівська (Савранська) відносяться до руслових ГЕС гребельного типу, а за принципом регулювання рівня води - до водозливної та переливної відповідно, Сальківська відноситься до дериваційного типу. Унаслідок будівництва гребель ГЕС сформувались нові урочища нижніх б'єфів водосховищ, палеоландшафтною основою для яких є центральне річище або пороги. Залежно від режиму роботи ГЕС, їх параметрів, типу греблі, ці урочища набули різних характеристик, які постійно змінюються. Зокрема, у результаті будівництва Гайворонської ГЕС утворилось водосховище площею 496 га та корисним об'ємом 9,3 млн. м³, в смт. Салькове перегороджено дамбою річище Південного Бугу.



До сучасних видів господарської діяльності, які спричиняють утворення форм антропогенного рельєфу, належить будівництво комунікацій (формують рельєф смуг автомобільних і залізничних шляхів з виїмками, насипами, тунелями тощо). У межах Гайворонського району свого часу була прокладена досить густа мережа залізничних та автомобільних шляхів. що тісно пов'язано з розвитком гірничо-видобувної промисловості, сільського господарства, гідроенергетики, яка вдос-

транспортного вузла, а також і промислового центру. Завдячуючи вузькоколіїці, в нашому районі сьогодні можна відвідувати й вивчати велику кількість об'єктів, віднесених до геотуризму та індустріального туризму: станційні будівлі, складські приміщення, житлові будинки залізничників, тепловозоремонтний завод, залізничний міст, раритетні транспортні засоби тощо.



Гайворонська вузькоколіїчка проходить повз унікальні краєвиди, які приваблюють туристів. Вона може об'єднуватися в мережу з іншими залізницями, автомобільними, велосипедними або пішими маршрутами.

Звичайну поїздку "Подільським трамваєм" можна перетворити в комплексний тур із перебуванням на туристичних базах в лісі, поблизу водойм тощо і така ексклюзивна новинка здатна зацікавити багатьох поціновувачів активно-го відпочинку.

Використання Гайворонської та інших вузькоколіїчок з туристичною метою вимагає систематичної підготовки кадрів як в царині обслуговування рухомого складу, так і в організації та обслуговуванні туристичних маршрутів, проектуванні туристичних баз та комунікацій, що в свою чергу стимулюватиме мольдь до залучення у туристичну сферу. Цікавим, в свою чергу, буде створення мережі туристичних поїздок на вузькоколіїчках по всій Україні. Для цього по-



Делегації очолював В. Венделін, австрійський інженер, дослідник і автор праць про вузькоколіїні залізниці України: "Вузькоколіїні залізниці у Східній Галичині", "Вузькоколіїні залізниці у Північній Буковині" та "Лісова вузькоколіїчка у Вигоді". Він має наміри допомогти Україні не просто зберегти вузькоколіїчку, а й дати їм нове життя.

Певну зацікавленість до Гайворонської вузькоколіїчки виявляють столичні туроператори. Також упродовж останніх років, завдячуючи зусиллям Гайворонського районного відділу культури, туризму та культурної спадщини РДА, налагодженні стосунки із освітніми закладами, що сприяє збільшенню кількості відвідувачів залізниці й інших місцевих історико-культурних пам'яток.

Належний розвиток "Подільського трамваю" значно збільшить надходження до місцевих бюджетів, хоча це потребує певних затрат.

Гайворонщина, на нашу думку, досить приваблива для організації геотуристичних екскурсій та до об'єктів індустріального туризму. Вони будуть змістовними, насиченими достатньою кількістю цікавого і різнопланового матеріалу. Важливим завданням популяризації геотуристичних об'єктів та об'єктів індустріального туризму є включення їх до маршрутів міжнародного туризму. Упродовж останніх років розвитку туризму в Гайворонському районі приділяється знач-

чинниками. Водними ресурсами - для розвитку рекреаційного й спортивного видів туризму; кліматичними чинниками - для розвитку екскурсійної діяльності упродовж року; об'єктами інфраструктури, що дозволяють безперешкод надавати послуги великій кількості туристів.

З метою забезпечення сталого економічного зростання Гайворонського району необхідно здійснити певні заходи: забезпечення державної підтримки розвитку промисловості; охорони навколишнього середовища; залучення інвестиційних коштів; розширення системи закладів обслуговування; розробки і підтримки спеціальних програм для інвалідів та малозабезпечених верств населення; формування сучасної інформаційно-рекламної служби.

Суб'єктивні чинники безпосередньо пов'язані з характером дій місцевої влади, спрямованих на створення сприятливого інвестиційного клімату для залучення іноземних інвестицій в економіку регіону і туристичну галузь зокрема. Головним завданням регіональної інвестиційної діяльності є збалансованість дій регіону та інвесторів для максимальної ефективності обох сторін.

Олексій СИТНИК,
доцент Уманського
державного педагогічного
університету
імени Павла Тичини;
Ольга ХЛЕВНЮК,
директор Гайворонського районного
краєзнавчого музею;
Микола ПРАЦЬОВИТИЙ,
зберігач фондів Гайворонського районного
краєзнавчого музею.