

**УДК 796.57(477.65)**

**Олексій СИТНИК, к.г.н.**  
*(Умань, Україна)*  
**Ольга ХЛЕВНЮК**  
*(Гайворон, Україна)*  
**Тетяна НЕДЗВЕЦЬКА**  
*(Гайворон, Україна)*

**ГАЙВОРОНСЬКА ВУЗЬКОКОЛІЙКА ЯК ЧИННИК  
ТУРИСТИЧНОЇ ПРИВАБЛИВОСТІ ГАЙВОРОНСЬКОГО РАЙОНУ  
КІРОВОГРАДСЬКОЇ ОБЛАСТІ**

Аналізуючи підсумки курортного сезону 2016 р., можна зазначити, що у значній мірі, завдячуючи недалекоглядній економічній політиці, українці втратили купівельну спроможність, можливість відпочивати за кордоном та займатись розвитком вітчизняної туристичної галузі. П'ять років тому, після проведення Євро-2012 наша країна отримала можливість відновити позитивний імідж привабливого туристичного регіону. Проте політичні негаразди та військові дії призвели до суттєвого скорочення кількості організованих туристів, зменшення в'їзного та виїзного потоку, і, відповідно, скорочення фінансових надходжень [8].

Залишається актуальним питання залучення місцевих ресурсів для розвитку туристичної галузі. Зараз найбільшої популярності набули чорноморське узбережжя Одеської, Херсонської, Миколаївської областей, Закарпаття, Прикарпаття, Львів. Значно відстає за популярністю район Шацьких озер тощо. У надзвичайно складній ситуації опинились території, які мають цікавий, але не «розкручений» туристичний матеріал. Практично у кожному населеному пункті наявні природні та історико-культурні пам'ятки, що потребують популяризації та зможуть у майбутньому приваблювати відвідувачів [3,6].

Одним із таких населених пунктів є місто Гайворон Кіровоградської області, відомий вузькоколійною залізницею та багатьма іншими історичними та культурними пам'ятками.

У кожній країні світу вузькоколійки – предмет гордості і об'єкт захоплення тисяч людей. За їх збереження борються, їх викупувають у приватну власність, відновлюють, відкривають музеї і туристичні лінії.

Сьогодні всі відомо про широку залізничну колію, проте мало хто знає яку роль в промисловому та соціальному розвитку України зіграли вузькоколійні залізниці. Їх будували приватні підприємці і держава, акціонерні товариства, а пізніше – радянський уряд для обслуговування підприємств, зв'язку з віддаленими поселеннями і надійного забезпечення перевезень там, де не було інших шляхів сполучення. Потяги вузькоколійок – «кукушки», як їх називали у народі, працювали у промисловості і сільському господарстві, воювали на полях битв двох Світових воєн, відбудовували зруйновані міста і села, перевозили пасажирів, а зараз переживають непрості часи забуття і одночасно відродження.

Із-за відносної скромності і непомітності, внесок вузькоколійних залізниць не був по-справжньому оцінений. Наприкінці ХХ ст. вузькоколійки поступово зникають з карти України. На сьогодні залишилося зовсім небагато ліній вузької колії: Поліська вузькоколійка, Боржавська – у Карпатах, Вигодська – у Передкарпатті, Гайворонська – в центрі України. Якщо Поліську вузькоколійку називають «Поліським трамваєм», Боржавську, Вигодську – «Карпатським», то Гайворонську, поза всяким сумнівом, можна вважати «Подільським трамваєм». Найбільш відома Поліська вузькоколійка [3,9].

Що стосується Гайворонської вузькоколійки (підпорядкована Одеській залізниці), то її популярність серед мандрівників відносно не значна. Нині рух пасажирських потягів по вузькій колії здійснюється між Гайвороном та Рудницею у західному напрямку та Голованівськом – у східному. Загальна протяжність колії – 131 км., з яких 78 км. проходить по території трьох адміністративних районів Вінницької і 53 км. – по території трьох адміністративних районів Кіровоградської областей. Для перевезення пасажирів залучено шість бригад машиністів, шість пасажирських вагонів і чотири тепловози ТУ-2, а для підвозу

матеріалів на утримання колії за необхідності використовуються сім платформ і два критих товарних вагони (рис.1) [3,8].



Рис.1. Тепловози ТУ-2



Рис. 2. Діючий паровоз ГР-280

Гордістю Гайворонської вузькоколійки є раритетний діючий паровоз ГР-280, напевно, чи не єдиний в Україні (рис. 2). Також в Гайвороні є ще один вузькоколійний паровоз – МТ-202, ровесник залізниці, побудований у Бельгії наприкінці ХІХ ст. Нині він стоїть на постаменті у центрі міста як пам'ятник (рис.3).

Історія розвитку господарського комплексу Кіровоградської області тісно пов'язана із залізничним транспортом, що сприяло інтенсивному товарообміну та промислового виробництва. Чільне місце при цьому займали перевезення потягами вузької колії.



Рис.3. Паровоз МТ-202.



Рис. 4. Залізничний міст через р. Південний Буг поблизу м. Гайворон

Як зазначалось, роль вузькоколійного транспорту у другій половині минулого сторіччя суттєво занепала, хоча у загальному комплексі залізничних перевезень він міг би надзвичайно сприяти не тільки освоєнню природних

багатств краю, а й бути опорою у туристичному бізнесі. Саме тому сьогодні є вкрай необхідним використати виробничі потужності і залучити науковий потенціал держави, щоб усунути відставання в цій галузі [3].

Специфіка вузькоколійного транспорту, а саме порівняно невисокі потужності силових агрегатів рухомого складу та його незначна матеріалоемність, є основою для використання виробничих можливостей існуючих підприємств галузі для переоснащення вузькоколійних залізниць. Зокрема, постає важливе питання розвитку інфраструктури та залучення в регіон з цією метою інвестицій як вітчизняних, так і іноземних [9].

Однак, стан господарського комплексу Кіровоградської області сьогодні не потребує у повній мірі використання існуючих ліній вузькоколійних залізниць. Це зумовлено певними затратами на утримання діючих колій та на демонтаж тих, які не мають відповідного технологічного завантаження. Скорочення довжини залізниць викликає дострокове списання рухомого складу, ліквідацію баз ремонту і обслуговування та скорочення особового складу працюючих. Разом з тим, рекреаційні ресурси Кіровоградської області у поєднанні з існуючою мережею вузькоколійок є підґрунтям для створення туристичних маршрутів, що сприятиме розвитку етно- та екотуризму.

Туризм, більше як будь-яка галузь, має здатність генерувати широку діяльність, що виявляється у розвитку відповідної інфраструктури (заклади харчування, готелі, бензозаправки, організація екскурсій, створення і маркування пішохідних маршрутів і, навіть, забезпечення ремонту та прокат устаткування, наприклад велосипедів).

Окрім того, що вузькоколійка «Рудниця-Гайворон» на сьогодні має відносно достатній потенціал вантажних і пасажирських перевезень, її колії проходять повз унікальні краєвиди, які приваблюють туристів. Вона може об'єднуватися в мережу з іншими залізничними, автомобільними, велосипедними або пішими маршрутами. Наявні станції-розв'язки та лісничівки можуть використовуватися як туристичні бази. Це вимагає, виходячи з віддаленості від основних мереж та комунікацій, організації їх

автономного тепло-, водо- та електропостачання. Поблизу основних станцій та зупинок вузькоколієк було б доцільно зводити нові заклади для розміщення туристів, а в кінцевих пунктах – навіть потужні відпочинкові комплекси.

Таким чином, звичайну поїзду «Подільським трамваєм» можна перетворити у комплексний тур із перебуванням на туристичних базах в лісі, поблизу водойм тощо і така ексклюзивна новинка здатна зацікавити багатьох поціновувачів активновідпочинку.

Використання Гайворонської та інших вузькоколієк 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 молодь до залучення у туристичну сферу. Цікавим, в свою чергу, буде створення мережі туристичних поїздок на вузькоколієках по всій Україні. Для цього потрібно відродити забуті колії і максимально, по можливості, їх об'єднати для того, щоб створити нову мережу вузькоколієк суто туристичного спрямування. Звичайно, зараз це здається нереальним, але, можливо, через 10-20 років така пропозиція буде цікавою перспективою використання вузькоколієк на Кіровоградщині та в Україні загалом.

Ще однією перевагою, яку може запропонувати вузькоколієка 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 вузькоколієкою [5].

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

Зокрема, у 2015-2016 рр. Гайворон неодноразово відвідували закордонні делегації, які здійснювали подорожі на раритетному паровозі ГР-280 від станції

Гайворон до станцій Голованівськ і Рудниця (рис. 5). Делегації очолював В. Венделін, австрійський інженер, дослідник і автор праць про вузькоколійні залізниці України: «Вузькоколійні залізниці у Східній Галичині», «Вузькоколійні залізниці у Північній Буковині» та «Лісова вузькоколійка у Вигоді». Він має наміри допомогти Україні не просто зберегти вузькоколійки, а й дати їм нове життя [3].



Рис. 5. Група «залізничних фанатів» з Австрії, Німеччини, Англії та Швейцарії

Певну зацікавленість до Гайворонської вузькоколійки виявляють столичні туроператори. Також упродовж останніх років, завдячуючи зусиллям Гайворонського районного відділу культури, туризму та культурної спадщини, налагодженні стосунки із освітніми закладами, що сприяє збільшенню кількості відвідувачів залізниці й інших місцевих історико-культурних пам'яток (рис. 6).



а)



б)



в)



г)

Рис.6 (а, б, в, г). Відвідування Гайворонської вузькоколійки викладачами та студентами УДПУ імені Павла Тичини під час проведення наукових конференцій та проходження навчально-польових практик.

Належний розвиток «Подільського трамваю» значно збільшить надходження до місцевих бюджетів, хоча це потребує певних затрат. Перспективним могло бути створення музею залізниці.

Вузькоколійки – як люди: мають свою історію, повороти долі, таємниці і сподівання. Вони перебувають в якійсь особливій гармонії з навколишньою природою, вони – ніби на пенсії, і шановані, і призабуті, але намагаються бути корисними.

Технічний прогрес та реалії сьогодення змінили транспортні пріоритети й спосіб життя в Кіровоградській області. Але вузькоколійка, якій пощастило (поки що) вижити, залишається потрібною людям. Сьогодні вона – одна з перспективних туристичних атракцій, звісно, якщо не знайде свого призначення в промисловості і не відновиться нормальний рух з перевезення пасажирів, вантажів тощо.

### Список використаних джерел

1. Головний сайт Укрзалізниці [Електронний ресурс] : Режим доступу: <http://www.uz.gov.ua/>
2. Дериземля Н.О. Перспективи розвитку сільського зеленого туризму на території Гайворонського району Кіровоградської області / Н.О. Дериземля О.І., Ситник, // Матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції «Еко-і агротуризм: перспективи розвитку на регіональному та

локальному рівнях», проведеної 29-30 березня 2012 року / Редкол.: А. С. Дем'янчук та ін. – Рівне: Червінко А. В., 2012. – 340 с.

3. Недзвецька Т.Г. Гайворонська вузькоколійка : історія, проблеми, перспективи / Т.Г. Недзвецька, О.І. Ситник // Географічна освіта і наука Черкащини: ретроспектива, сучасні проблеми і перспективи розвитку : регіон. наук. конф., 8 жовтня 2015 р. : матеріали. – Умань : ВПЦ «Візаві», 2015. – С. 78-82.

4. Ситник О.І. Гайворонська вузькоколійка як чинник формування туристичного іміджу території / О.І. Ситник, О.Я. Хлевнюк // Туризм і гостинність: вчора, сьогодні, завтра : матер. III Міжнар. Наук.-практ. конф. (12-13 жовтня 2016 р., м. Черкаси). – Черкаси : Видавець О.М. Третяков, 2016. – С. 241-247.

5. Ситник О.І. Рекреаційний потенціал природних та історико-культурних ресурсів Гайворонсько-Бершадського рекреаційного району / О.І. Ситник, Н.О. Дериземля // Наукові записки Вінницького державного педагогічного університету. Серія: Географія. – Вінниця, 2011. – Вип. 23. – С. 37-43.

6. Ситник О.І. Вигодська вузькоколійка як перспектива розвитку туризму / О.І. Ситник, М.М. Шикор // Уманщина географічна: зб. матеріалів Інтернет-конференції (присвячена 400-й річниці заснування міста Умані Черкаської області), 24 листопада 2016 р. м. Умань / відп. ред. О. В. Браславська. – Умань : ВПЦ «Візаві», 2016. – С. 86-91.

7. Хлевнюк О.Я. Туристично-рекреаційний потенціал Гайворонщини / О.Я. Хлевнюк, Л.П. Білоус // Географічна освіта і наука Черкащини: ретроспектива, сучасні проблеми і перспективи розвитку : регіон. наук. конф., 8 жовтня 2015 р. : матеріали. – Умань : ВПЦ «Візаві», 2015. – С. 98-101.

8. Хлевнюк О.Я. Гайворонський район Кіровоградської області – як край історико-культурної спадщини / О.Я. Хлевнюк, Л.П. Білоус // Уманщина географічна: зб. матеріалів Інтернет-конференції (присвячена 400-й річниці заснування міста Умані Черкаської області), 24 листопада 2016 р. м. Умань / відп. ред. О. В. Браславська. – Умань : ВПЦ «Візаві», 2016. – С. 110-112.