

3. Загородній А. Г. Фінансово-економічний словник / А. Г. Загородній, Г. Л. Вознюк. – Львів: Вид. Нац. ун-ту «Львівська політехніка», 2005. – 714 с.

4. Міжнародна економіка та міжнародні економічні відносини: [практикум] / [Козик В. В., Панкова Л. А., Григор'єв О. Ю., Босак А. О.]. – [2-ге вид., перероб. і доп.]. – К.: Вікар, 2006. – 589 с.

5. Гребельник О. П. Митне регулювання зовнішньоекономічної діяльності: [підручн.] / Гребельник О. П. – К.: Центр навч. літ., 2005 [Електронний ресурс]: http://pidruchniki.ws/15200827/ekonomika/viznachennya_faktichnogo_optimalnogo_rivnya_mitnogo_tarifu#370

6. Киреев А. П. Международная экономика: В 2-х ч. – Ч. I. Международная микроэкономика: движение товаров и факторов производства: [учеб. пособие для вузов]. – М.: Международ. отношения, 1997. – 416 с.

7. Сальваторе Д. Международная экономика: [учеб.]. – [пер. с англ.] / Под ред. Г. Н. Котова. – М., 1998. – 714 с.

Марценюк Л.В.

кандидат економічних наук,

доцент кафедри економіки та менеджменту

*Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна*

ЗБЕРЕЖЕННЯ ІСТОРИЧНОЇ ЗАЛІЗНИЧНОЇ СПАДЩИНИ В КОНТЕКСТІ ЗАХИСТУ НАЦІОНАЛЬНИХ ІНТЕРЕСІВ УКРАЇНИ

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

В 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 напрямків 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 є вузькоколіїні маршрути, 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 [2, с. 27].

Першу модель вузькоколійної залізниці світ побачив на виставці в 1889 році в Парижі. Можемо співставити 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 вузькоколійна залізниця, Алапаєвська вузькоколійна залізниця, Вузькоколійна залізниця Отворського торфопідприємства, Вигодська вузькоколійна залізниця, Вузькоколійна залізниця Мещерського торфопідприємства, Вузькоколійна залізниця Горохівського торфопідприємства, Вузькоколійна залізниця Мокеїха-Зибінського торфопідприємства, Кудемська вузькоколійна залізниця, Вузькоколійна залізниця Альцевського торфопідприємства, Вузькоколійна залізниця Піщальського торфопідприємства, Апшеронська вузькоколійна залізниця. Всі вони потребують уваги з боку державних та приватних структур у контексті подальшого розбудови та відновлення.

Метою досліджень даної роботи є обґрунтування необхідності відновлення національної культурної та історичної спадщини, а також створення умов для розвитку вузькоколійних 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 вузькоколійку 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 зауважують протилежне.

Зараз вузькоколійок в Україні залишились одиниці, і вони поки що не є місцями паломництва туристів. Так, в Карпатах залишились всього дві діючі 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. Від станції Антонівка до станції Зарічне відстань в 106 кілометрів долає так званий «Поліський трамвай». 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. 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 [1, с. 2].

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 вузькоколієнок колишнього СРСР, то найвідомішою є діюча вузькоколія 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 вузькоколієних залізниць. У 2013 році була розібрана велика вузькоколієна залізниця протяжністю 98 кілометрів – «Остання вузькоколієна Цілини», що пролягала по напрямку Атбасар – Промисловий. Серед республік колишнього СРСР жодної збереженої вузькоколієнки немає тільки в Азербайджані та Молдові. Найбільш насиченою діючими вузькоколієна залізниця є Білорусія.

Найбільша вузькоколієна залізнична мережа знаходиться в Японії. Власне саме вузька колія (1067 мм, так звана капська колія) і є тут стандартом.

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

Вузькоколієнки 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 вузькоколієнок, причому на багатьох з них до цих пір використовується парова тяга.

Крупна вузькоколієна мережа (з шириною колії 1000 мм) зберігається в Іспанії. Має довжину в 650 км і проходить вздовж північного узбережжя в Іспанській Басконії. Також вузькоколієнки збереглися в Іспанії в районі Барселони, Валенсії і на острові Майорка.

У Швейцарії є велика мережа метрових вузькоколієнок, які, в першу чергу, використовуються для пасажирських перевезень. Вони підтримуються у задовільному стані, тому що в гірських районах альтернативи їм просто немає [4].

Відновлення вузькоколієних залізниць в Карпатському регіоні – економічно необхідний проект. Його впровадження дасть поштовх розвитку машинобудування, будівництва й енергетики та дозволить зрештою здійснити науково обґрунтовані ефективні протипаводкові заходи, які убезпечать населення від стихійних лих. І найголовніше: проект зупинить 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. Для реалізації розвитку проектів у сфері залізничного

туризму існує кілька варіантів рішення проблеми, наприклад, можливе формування окремих туристсько-екскурсійних поїздів [3].

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.

Список використаних джерел:

1. Алексіюк Т. Може хтось допоможе: Заріченщина туристична: [Про розробку інноваційного туристичного продукту «Поліський трамвай» щодо вузькоколіїної залізниці «Антонівка-Зарічне»] / Т. Алексіюк // Полісся. – 2009. – № 4 / 29січня / – С. 2.
2. Марценюк Л. В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2013. – Вип. 47. – С. 24-32.
3. Розвиток туризму в Україні [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.marshruty.in.ua/index.php/rozvytok-turyzmu-v-ukraini.php>
4. European Tourism 2013: Trends & Prospects [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <https://abouttourism.wordpress.com>

Проданова І.І.

*кандидат економічних наук, доцент,
доцент кафедри теорії економіки та управління;*

Городинська О.В., Мартиняк В.В.

студенти,

Івано-Франківський національний технічний університет нафти і газу

ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ НАЦІОНАЛЬНОЇ ЕКОНОМІКИ В УМОВАХ КРИЗИ

Особливості розвитку національної економіки України в умовах кризи є актуальною темою вже протягом декількох років. Така ситуація обумовлена тим, що країна ще не встигла адаптуватися після фінансової кризи 2008-2009 рр. як її поглинула інша 2013-2014 рр.

Економічна криза як явище характеризується різким погіршенням економічного стану країни, що виявляється в значному спаді виробництва, порушенні виробничих зв'язків, що склалися, банкрутстві підприємств,