

**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**

**KONCEPCJA  
zachowania wspólnego dziedzictwa  
kulturowego i historycznego  
poprzez rozwój nowych rodzajów turystyki**





**Stowarzyszenie «Linia102.Ua»**

**Państwowa Wyższa Szkoła Wschodnioeuropejska w Przemyślu**

**Zachodnio Ukraiński Centrum Środków**

**KONCEPCJA**

**zachowania wspólnego dziedzictwa**

**kulturowego i historycznego**

**poprzez rozwój nowych rodzajów turystyki**



2021





*Zatwierdzony do publikacji decyzją Zarządu Stowarzyszenia „Linia102.Ua”  
(Protokół nr 18 z dnia 22.11.2021 r.).*

Koncepcja zachowania wspólnego dziedzictwa kulturowego i historycznego poprzez rozwój nowych rodzajów turystyki / Pod redakcją generalną H. Soroki, PP. „Agencja reklamowa Akwarium”; Lwów, 2021, 168 s.

Koncepcja ta została zrealizowana w ramach projektu PLBU.01.01.00-UA-0964/19-00 „Promocja obiektów turystycznych Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej” Programu współpracy transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020. Każdy rozdział wypełniony jest cennymi informacjami zebranymi przez najlepszych uczonych i ekspertów z dziedziny ekonomii, turystyki, transportu kolejowego, prawa międzynarodowego i historii. Koncepcja będzie przydatna dla wszystkich społeczności dążących do rozwoju turystyki, w tym kolejowej.

Skład i projektowanie komputerowe: Halina Soroka, Julia Lesiv, Oleh Wozniak



**Beneficjent Wiodący Projektu:**

Stowarzyszenie "Linia102.Ua",  
79052, I.Błazhkevych str., 12a, Lviv, Ukraine



**Beneficjent 1 Projektu:**

Państwowa Wyższa Szkoła Wschodnioeuropejska w Przemyślu,  
37-700, ul. Książąt Lubomirskich, 6, Przemyśl, Poland



**Beneficjent 2 Projektu:**

Zachodnio Ukraiński Centrum Środków,  
79008, Lysenko str., 21, Lviv, Ukraine

Materiały drukowane są przez PP. "Agencja reklamowa "Akwarium", Lwów, ul. Zaliznyaka, 13





## ZAWARTOŚĆ

WPROWADZANIE.....	5
-------------------	---

### ROZDZIAŁ 1 OGÓLNE ZESTAWIENIE PROBLEMU

#### *Svyatoslav Tersky*

1.1 Zachowanie obiektów dziedzictwa kulturowego i historycznego. Aktualność kwestii dla Ukrainy i Polski.....	11
---	----

#### *Karol Gajdzik*

1.2 Pierwsza Węgiersko – Galicyjska Linia Kolejowa: historia i aktualny stan miejsc dziedzictwa kulturowego i historycznego.....	14
--	----

#### *Dmytro Kadnichanskyi*

1.3 Obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego w mniej popularnych obszarach turystycznych: doświadczenie ochrony.....	22
---	----

#### *Oksana Voznyuk*

1.4 Turyzm kolejowy: aspekt historyczny rozwoju.....	29
--	----

### ROZDZIAŁ 2 SPOSOBY ZACHOWANIA WSPÓLNEGO DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I HISTORYCZNEGO

#### *Mariana Senkiv*

2.1 Obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego: kierunki, sposoby i środki odnowy.....	37
---	----

#### *Yulia Daszczuk*

2.2 Turyzm jako sposób popularyzacji obiektów historycznego i kulturowego dziedzictwa.....	46
--	----

#### *Yuriy Zinko*

2.3 Szlaki turystyczne obiektami wspólnego dziedzictwa historycznego. Zasady organizacji.....	54
---	----

### ROZDZIAŁ 3 TURYSTYKA KOLEJOWA JAKO SZCZEGÓLNY RODZAJ USŁUG TURYSTYCZNYCH

#### *Serhiy Halchynskyy*

3.1 Analiza ram prawnych turystyki kolejowej na Ukrainie.....	63
---	----

#### *Janusz Cheh*

3.2 Analiza ram prawnych turystyki kolejowej w Polsce.....	78
--	----

#### *Janusz Cheh, Yaroslav Bolzhelarskyi*

3.3 Analiza ram prawnych międzynarodowych przewozów turystycznych między Ukrainą a Polską.....	87
--	----







*Volodymyr Kyshynets*

3.4 Techniczne aspekty organizacji kolejowych przewozów turystycznych na Ukrainie.....	100
--	-----

*Vitalii Kovalchuk*

3.5 Aspekty techniczne organizacji transportu turystycznego koleją w Polsce.....	109
--	-----

*Oleksandra Orlovska*

3.6 Metody oceny efektywności ekonomicznej turystycznego transportu kolejowego.....	119
---	-----

**ROZDZIAŁ 4 MAPA DROGOWA ROZWOJU TURYSTYKI KOLEJOWEJ**

*Hanna Sydorenko*

4.1 Rekomendacje dla władz lokalnych dotyczące renowacji obiektów wspólnego dziedzictwa kulturowego i historycznego .....	129
---	-----

*Pavlo Telish*

4.2 Zalecenia dla władz lokalnych dotyczące promocji wspólnych miejsc dziedzictwa kulturowego i historycznego .....	135
---	-----

*Yuriy Zinko*

4.3 Opracowanie wariantów trasy turystycznej przechodzącej przez obiekty wspólnego dziedzictwa kulturowego i historycznego Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej .....	140
--	-----

*Vitaliy Kovalchuk*

4.4 Ustalanie kosztów transportu turystycznego.....	148
---	-----

**PODSUMOWANIA ..... 157**

**ZAŁĄCZNIKI**

Załącznik 1 Zaprojektowana sieć turystycznych tras tematycznych Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej.....	161
Załącznik 2 Legenda do mapy .....	162
Załącznik 3 Obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego oraz lokalna tradycja	163





## **WPROWADZANIE**

Ukraina jest jednym z przewodnich krajów w Europie pod względem liczby obiektów dziedzictwa kulturowego i historycznego.

Dziś turystyka stała się częścią nowoczesnej kultury i jest określana jako jedna z działalności gospodarczych, która jest w stanie przyspieszyć ekonomiczną i społeczną efektywność regionów słabo rozwiniętych. Wśród rodzajów turystyki możemy wyróżnić turystykę kolejową, która obecnie nie jest bardzo rozwinięta.

Na Ukrainie rozwój turystyki kolejowej i związanych z nią przedsiębiorstw ma poważne perspektywy, gdyż kraj ten posiada wiele zasobów rekreacyjno-zdrowotnych oraz dobrze rozwiniętą sieć kolejową, która pozwala na organizację różnych form i treści wycieczek kolejowych. Turystów może zainteresować również infrastruktura kolejowa, czyli dawne budynki dworców, niektóre zabytkowe odcinki linii kolejowej, elementy infrastruktury oraz tabor.

Historia rozwoju transportu kolejowego, zarówno krajowego, jak i międzynarodowego, jest ściśle związana z rozwojem wyspecjalizowanych usług turystycznych dla przewozów koleją podróżnych o różnych celach osobistych i zainteresowaniach prywatnych.

Początkowo były to reklamowe i demonstracyjne trasy turystyczne do przewozu przyszłych pasażerów, stworzone przez założycieli pierwszych kolei dla istniejącego pokazu możliwości i korzyści nowego rodzaju transportu – kolejowego. Stopniowo, wraz z rosnącym zapotrzebowaniem na transport, zaczęły pojawiać się wyspecjalizowane firmy pasażerskie i turystyczne, oferujące/świadczące szeroki zakres wycieczek/usług turystycznych – od czysto turystycznej, relaksacyjnej, sportowej, edukacyjnej, rozrywkowej po ukierunkowania polityczne, biznesowe, marketingowe.

Od samego początku strategicznej/militarnej/handlowej eksploatacji pierwszych nowo wybudowanych kolei zachodniej Ukrainy (1861) jej właściciele natychmiast zaczęli ulepszać stacje, zwłaszcza węzłowe, aranżując duże i średnie





zespoły kolejowe na jednej architektonicznej zasadzie stylistycznej – stacja jako Pałac – Dworzec miasta. Praktycznie wszystkie stacje kolei ukraińskich, nawet ówczesnej klasy średniej (242 z nich są zachowane do dziś architektonicznie), budowane według indywidualnych lub standardowych projektów o strukturze planowania przestrzennego, aby zapewnić perspektywy rozwoju, komfort, towarzyskość, atrakcyjność.

Tradycyjnie prawie wszystkie stacje posiadały poczekalnie, hotele, restaurację lub kawiarnię, zaplecze sanitarne, a także mieszkania służbowe, biura, pomieszczenia techniczne. W zależności od kategorii pasażerów (klasa I, II, III, IV) zapewniono podróżnym niezbędne usługi.

Stworzenie tego przemyślanego systemu kompleksowej obsługi pasażerów w całej sieci kolejowej przyczyniło się do mobilności ludności, chęci podróżowania nie tylko dla potrzeb przymusowych/merkantylnych, ale także dla możliwości poznania świata, czegoś nowego, ciekawego. Dzięki temu obiekty architektoniczne dworców nadal zachowują swoje strategiczne i technologiczne przeznaczenie i stały się ważną częścią narodowego dziedzictwa historycznego.

Tak więc, na Ukrainie jeszcze w XIX wieku zaczęły jednocześnie tworzyć się biznes kolejowy i turystyka.

W okresie sowieckim upowszechnienie się form turystyki kolejowej na Ukrainie nastąpiło w latach 70-80 XX w. Zasoby kolei miały na celu stworzenie spójnego systemu masowego ruchu turystycznego w całym kraju dla rosnących potrzeb społecznych wszystkich grup ludności.

Rozbudowano sprzęt materiałowo-techniczny, eksploatacyjny, serwisowy, informacyjny kolei dzięki:

- zwiększeniu taboru pasażerskiego i trakcyjnego przeznaczonego do celów turystycznych;
- tworzeniu uniwersalnych specjalistycznych tras-rozkładów pociągów turystycznych na poziomie ekspresowych pociągów pasażerskich dużych prędkości;







- rozmieszczeniu baz/stacji/dworców do odbioru, konserwacji, wyposażenia pociągów turystycznych oraz świadczenia usług sanitarno-rekreacyjnych dla turystów;
- podziału w strukturze zarządzania kolejami i na przedsiębiorstwach kolejowych wyspecjalizowanych jednostek do organizacji przewozów turystycznych w celu zapewnienia planowanych i dodatkowych zamówień organizacji turystycznych;
- rozwojowi systemów powiadamiania informacyjno-marketingowego, reklamowego i upominkowego wsparcia użytkowników segmentu kolejowych usług turystycznych;
- stworzeniu elastycznej sieci taryf turystycznych dla opłacania grupowych przejazdów kolejowych;
- włączenie do systemu kolejowych usług turystycznych sieci handlowych, medycznych, gastronomicznych, uzdrowiskowych, sportowych należących do kolei.

Na przykład – na stacji Brzuchowice (*ukr. Briuchovyczi*) pod Lwowem zbudowano specjalistyczną bazę do obsługi pociągów turystycznych. A na dworcu we Lwowie – specjalistyczne tory do obsługi pojedynczych wagonów pasażerskich, wagon-salonów; ponowione wyposażenie poczekalni i sal rekreacyjnych dla turystów i VIP-ów; zmodernizowano zespół restauracyjny; wyposażone parkingi dla autobusów turystycznych na potrzeby turystów kolejowych.

Tradycyjny pociąg turystyczny (do 18 jednostek) składał się maksymalnie z 15 wagonów osobowych i 2-3 wagonów restauracyjnych. Rentowność kolei turystycznej była wysoka i opłacalna ze względu na terminową przedpłatę szacowanych wolumenów usług, dobrze rozplanowany harmonogram przewozów, pewne zamówienia, możliwości elastycznego wykorzystania taboru i użyteczne obciążenie infrastruktury.

Główny kierunek kolejowych szlaków turystycznych został zaprojektowany na 1-2 dni, głównie w weekendy, ze zwiedzaniem:





- ośrodków historycznych, architektonicznych i kulturalnych;
- olimpiad, festiwalów, imprez kulturalnych i sportowe, wystaw, targów;
- wymiana doświadczeń przemysłowo-techniczno-rolniczych;
- spotkań międzysektorowych, kongresów, uroczystości.

W okresie niepodległości Ukrainy natężenie ruchu turystycznego zaczęło stopniowo spadać. Wprowadzono jednak nowe formy turystyki kolejowej – biznesowe, przejazdy na zakupy, międzynarodowe.

Do przykładu Ministerstwo Transportu Ukrainy wraz z polskimi kolegami zorganizowało podróż krajoznawczo-biznesową pociągiem turystycznym na szerokotorowej (1520 mm) polskiej kolei hutniczej LHS (Hrubieszów – Sławków) dla ukraińskich środowisk biznesowych i logistycznych.

Ukraińskie koleje całkiem przyzwoicie przygotowały się, zorganizowały szybkie pociągi i wykonały szczytowe przewozy kibiców turystycznych podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 roku.

Jednak problemy polityczne, gospodarcze, społeczne i pandemiczne ostatnich lat, przedłużający się stan wojny na wschodzie, prowadzą do upadku całej infrastruktury kolejowej, prawie zabijają jej tabor, eliminują poziom wykwalifikowanych robotników.

Po analizie rozwoju turystyki kolejowej na Ukrainie zrodził się pomysł napisania koncepcji, która pomogłaby społecznościom lokalnym, które obecnie samodzielnie rozwiązują większość problemów, rozwijać nowe rodzaje turystyki w regionie, promując tym samym dziedzictwo historyczne.

Na pograniczu Ukrainy i Polski jest bogate dziedzictwo historyczne i kulturowe. Nas zainteresowało historyczne dziedzictwo kulturowe Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej, której infrastruktura kolejowa zachowana do dziś wymaga promocji i może zainteresować turystów z całego świata.

W 2021 r. za wsparcia Unii Europejskiej w obwodzie lwowskim na Ukrainie i województwie podkarpackim Polski realizowany jest projekt „Promocja obiektów





turystycznych Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej” w ramach programu współpracy międzynarodowej Polska-Białoruś-Ukraina.

Obiekty Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej i obiekty przyległe (budynki sakralne, forty, dworce, mosty itp.) są wspólnym dziedzictwem kulturowym i historycznym Ukrainy i Polski, które podupadają ze względu na niski poziom rozwoju turystyki w regionie.

Rozwój turystyki kolejowej na Ukrainie i w Polsce jest ograniczony przez niewystarczający poziom rozwoju technicznych, legislacyjnych i ekonomicznych aspektów tej działalności. W celu zbadania tej sytuacji stworzono „Koncepcję zachowania wspólnego dziedzictwa kulturowego i historycznego poprzez rozwój nowych rodzajów turystyki”.

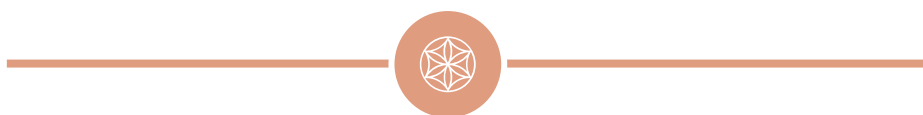
Koncepcja ta będzie służyć jako harmonogram dla władz lokalnych w zakresie zachowania i promocji wspólnego dziedzictwa kulturowego i historycznego narodów ukraińskiego i polskiego.

Wdrożenie koncepcji poprawi potencjał turystyczny regionów, w których realizowany jest projekt oraz przyniesie efekty gospodarcze i społeczne.

Dziś, zwłaszcza na niepopularnych obszarach turystycznych bardzo ważną kwestią jest zachowanie dziedzictwa kulturowego i historycznego oraz rozwój turystyki kolejowej. Rozwój nowej gamy usług turystycznych zawsze wywołuje efekt „WOW”, jednak trzeba zrozumieć, jak możemy zachować i przywrócić pamięć, aby promować nowe szlaki turystyczne, z jakimi problemami technicznymi, prawnymi i ekonomicznymi mogą się zmierzyć samorzady oraz jakie rekomendacje i możliwości rozwiązania tych problemów możemy zaproponować. Na te pytania można znaleźć odpowiedź w „Koncepcji zachowania wspólnego dziedzictwa kulturowego i historycznego poprzez rozwój nowych rodzajów turystyki”, napisanej przez naukowców z dziedziny turystyki, ekonomii, transportu kolejowego, badań historycznych.









## ROZDZIAŁ 1 OGÓLNE ZESTAWIENIE PROBLEMU

*Svyatoslav Tersky*  
*Profesor Wydziału Historii, Muzeologii i Dziedzictwa Kulturowego*  
*Politechnika Lwowska*

### 1.1 Zachowanie obiektów dziedzictwa kulturowego i historycznego.

#### Aktualność kwestii dla Ukrainy i Polski

Pamięć historyczna zajmuje ważne miejsce w świadomości człowieka. Jest ona głównym czynnikiem godności narodowej, duchową, ekonomiczną i społeczną spuścizną o niezwykle wysokiej wartości. Kulturowe i historyczne dziedzictwo jest istotnym elementem odpowiedniej prezentacji naszego kraju na poziomie międzynarodowym.

Kraje wschodnioeuropejskie na ogół sprostują krajom Europy Środkowej i Zachodniej w kwestii zachowania dziedzictwa historyczno-kulturowego. Na dodatek, postępująca ingerencja człowieka w środowisku naturalnym wyrządza notorycznej szkody zarówno przyrodzie, jak i świadkom naszej przeszłości. To wszystko zmusza społeczeństwo poświęcać coraz więcej uwagi historycznemu i kulturowemu dziedzictwu Ukrainy, które często częścią wspólnego dziedzictwa kilku narodów, które zamieszkiwały ją w ciągu kilku stuleci.

Na szczególną uwagę zasługuje pogranicze Ukrainy i Polski. Przez dłuższy czas od strony ukraińskiej granicy działalność gospodarcza, a tym bardziej, działalność kulturowa w tym zakresie była surowo ograniczona regułami prawnymi. W związku z tym w czasach radzieckich te obszary nie były zbyt często odwiedzane przez działaczy nielicznych instytucji konserwatorskich, a obiekty zabytkowe podlegały nieuchylnemu upadkowi i zniszczeniu. W ostatnich dziesięcioleciach w czasach niepodległej Ukrainy działalność instytucji zajmujących się konserwacją zabytków stopniowo zaczęła przybierać na sile, funkcjonuje ciągła inwentaryzacja zabytków archeologicznych, architektonicznych itp. Niemniej jednak dziedzina zachowania zabytków na Ukrainie znajduje się daleko od poziomu, który pasowałby krajom Unii europejskiej.





W dalekiej przeszłości ziemie Wschodniego Przykarpacia na południowym odcinku granicy polsko-ukraińskiej składały się na Księstwo przemyskie Galicji, później Ruskie (Lwowskie) województwo, a w czasach austriackich należały do jednej prowincji – Królestwa Galicji i Lodomerii. Później te ziemie tworzyły wspólną historię i dziedzictwo kulturowe. Polacy i Ukraińcy w ciągu wieków mieszkali obok siebie w zgodzie w galicyjskich miejscowościach. Wspólnie prowadzili życie codzienne, razem budowali fortyfikacje i inne inżynierskie obiekty wokół miast. Często nawet chowali zmarłych na wspólnym cmentarzu.

Linia Curzona w XX wieku rozdzieliła jedyną wówczas ludność galicyjską na dwa odrębne światy, spowodowała zapomnienie wspólnych dla Ukraińców i Polaków tradycji historycznych, miejsc uszanowania, wypoczynku itd. Wiadomo, że kwestie ochrony dziedzictwa kulturowego dość często znajdują się na granicy przeciwnych interesów: państwa, które organizuje ochronę zabytków i zainteresowanych instytucji publicznych w zakresie zachowania zabytków od jednej strony, a od innej – podmiotów działalności gospodarczej.

Szybki rozwój turystyki w XX – na początku XXI wieku jako zjawiska społecznego otwiera niezwykle możliwości łączenia interesów przedsiębiorców w zakresie ochrony zabytków, rozprostowuje drogę wzajemnego wzbogacenia się kultur oraz zbliżenia różnych narodów.

Oczywiście, że wszystkie zabytki powinny cieszyć się powodzeniem w społeczeństwie. Natomiast, brak infrastruktury, ponadto transportowej, a czasami zasadniczy brak dróg powoduje, że unikatowe dziedzictwo historyczno-kulturowe staje się niedostępne dla większości obywateli. Na polsko-ukraińskim pograniczu logistyczne problemy komplikują się nieobecnością odpowiednio wypracowanej bazy prawnej w zakresie turystyki transgranicznej. Tym bardziej, prawnego rozwiązania potrzebuje formowanie wspólnych polsko-ukraińskich wolnych stref turystycznych z uproszczonym trybem przejścia granicy przez wczasowiczów.

Już sama zachowana do dziś kolejowa infrastruktura Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei z tak zwaną koleją zwykłą (1435 mm) stwarza niepowtarzalne







możliwości dla założenia polsko-ukraińskiej "wolnej" strefy turystycznej. Wznowienie pasażerskiego ruchu na wszystkich odcinkach kolei, która została zbudowana w 1872 roku i wędruje między Polską i Ukrainą terenami dawnych obszarów pogranicza Łemkowszczyzny i Bojkowszczyzny to wyjątkowa możliwość łączenia dobrze rozwiniętych kurortów (na przykład, Ustrzyki Dolne) i tras odpoczynkowych (na przykład, Bieszczady Forest Railway) od polskiej strony oraz zabytkowo bogatych miasteczek galicyjskich Chyrów (ogromny kompleks kolegium jezuickiego, dobrze zachowany dworzec kolejowy), Dobromilu (unikatowy plac Rynkowy, dworzec kolejowy, który obecnie wymaga natychmiastowego remontu), Felsztynie (pałac i kościół z dzwonnica) i in. Odremontowanym obiektem Pierwszej Węgierskiej-Galicyjskiej Kolei można zmienić przeznaczenie – używając jako hotele, hostele itd. [1].

Istotną inspiracją dla pomysłów w zakresie turystyki transgranicznej może stać się popularyzacja obiektów, związanych z wędrownymi kolejowymi znanego bohatera satyrycznej powieści Jarosława Haszka – brawego żołnierza Szwejka.

Turystyka półwygasłymi ścieżkami Karpat to najlepszy odpoczynek nie tylko dla młodzieży obu krajów. Zapoznanie się z zapomnianymi zabytkami historycznymi i kulturowymi łączy się tu ze świadomością jedności człowieka i przyrody. W czasie wycieczki pograniczem na linii Pierwszej Węgiersko-Galicyjskiej Kolei znajduje się unikatowy Międzynarodowy rezerwat biosfery "Karpaty Wschodnie" – pierwszy na świecie trzechstronny rezerwat biosfery, będący częścią programu UNESCO "Człowiek i biosfera" i obejmuje trzy parki narodowe oraz trzy parki krajoznawcze (przyrodnicze) trzech krajów Polski, Ukrainy i Słowacji.

Otóż przemyślana wycieczka turystyczna Pierwszą Węgiersko-Galicyjską Koleją powinna stać się atrakcyjnym obiektem wypoczynkowym dla wędrowców.

#### *Bibliografia:*

1. Рочняк Юрій. Залізничні вокзали як частина архітектурної ідентичності краю // Historical and Cultural Studies Vol. 2, No. 1, 2015. С. 83-91; Чобан О. Я. Принципи модернізації та реконструкції залізничних вокзальних комплексів історичних міст // Вісник Національного університету "Львівська політехніка". "Архітектура". – Львів: Видавництво Львівської політехніки. – № 757, 2013. – С. 321–324.





*Karol Gajdzik*  
*ekspert ds. dziedzictwa historycznego kolei*

## 1.2 Pierwsza Węgiersko – Galicyjska Linia Kolejowa:

### historia i aktualny stan miejsc dziedzictwa kulturowego i historycznego

Czy 166 kilometrów linii kolejowej to mało i jak szybko można ją zbudować? Czy budowa tunelu o długości 416 metrów może trwać tylko cztery lata? I czy zmiana podejścia w sprawie transportu i połączeń kolejowych może wpłynąć na rozwój małych galicyjskich miasteczek? O tych i wielu innych kwestiach pragnę pokazać w tym opracowaniu.

Jest rok 1868 w Wiedniu stolicy Austro-Węgier zapadają ważne decyzje mające wpływ na politykę całej ówczesnej Europy oraz podejście do spraw transportu i komunikacji. Wiedzano już wtedy dobrze jak kolej wpłynęła na rozwój Europy dobrym przykładem było, iż od 1830 do 1875 roku przybyło na terenie Europy prawie z 338 km do 158 810 km linii kolejowych (tu należy zauważyć, iż musiano wyprodukować odpowiednią ilość torów, a więc nastąpił silny rozwój hut i przemysłu stalowego), a do ich obsługi potrzebny był nie tylko tabor, ale i odpowiednia infrastruktura kolejowa jak i co w tym najważniejsze wykształcona kadra do obsługi kolei. O wiele ciekawszymi sprawami było to iż budowanie obiektów takich jak mosty, tunele, wiadukty co wymagało dużej wiedzy technicznej a więc wymagało wykształconych inżynierów i techników.

Już za pięć lat podejście do transportu przez Karpaty zmieni swoje znaczenie. W 1868 transport kolejowy pomiędzy Wiedniem a Lwowem był realizowany przez Linie Karola Ludwika dzięki połączeniu kolejowemu Krakowa z Wiedniem jednak położenie jej w bliskości granicy z Niemcami oraz zniszczenie mostu w Boguminie wraz z zajęciem stacji w Oświęcimiu (koło roku 1866) co odcięło resztę Galicji od monarchii czyniło to połączenie nie atrakcyjnym pod względem strategicznym dlatego też zapadły decyzje o budowie omawianej w tym opracowaniu Pierwszej Węgiersko – Galicyjskiej Linii Kolejowej.





Sam idea tego połączenia wywodzi się z potrzeby bezpiecznego systemu transportu towarów w kierunku południowym przez Karpaty co było bolączką dla władz w Wiedniu i Budapeszcie. Dotknęło to również decyzji o budowie Twierdzy Przemyśl, co oznaczało, iż wcześniej czy później nastąpi naruszenie ustaleń z Kongresu Wiedeńskiego z 1815 roku i dojdzie do konfliktu pomiędzy głównymi stronami tego porozumiewania. Do wybudowania linii kolejowej wypuszczono na rynek obligacje by zabezpieczyć kapitał do inwestycji. Sama linia zaś była podzielona na cztery części. Dodatkowo ze względów strategicznych bardzo mocno rozbudowano stacje kolejowe na tej linii pod względem torów postojowych w celu zabezpieczenia miejsc dla pociągów z transportem zaopatrzenia dla Twierdzy Przemyśl. Oraz co najważniejsze: w 1884 roku dobudowano drugi tor kolejowy na całości linii co uczyniło z niej pierwszą magistralę kolejową w naszym regionie.

Ale wracajmy do szczegółów 20 maja 1869 w Wiedniu wystawiono dokument koncesyjny na budowę trasy Przemyśl – Łupków. Koncesjonariuszami byli: Adam ks. Sapiecha Karol ks. Jabłonowski, Konstanty ks. Czartoryski, Cezary hr. Mąciński, Michał hr. Załuski, Paweł baron Sennyey, Edward hr. Karolyi i hr. Erdődy. Ponadto cztery miesiące później, 11 września 1869 r. wystawiony drugi dokument koncesyjny obejmujący odcinek Łupków – Mihályi. W tym przypadku koncesjonariuszem było już Towarzystwo Akcyjne Pierwszej Węgiersko-Galicyjskiej Kolei Żelaznej.

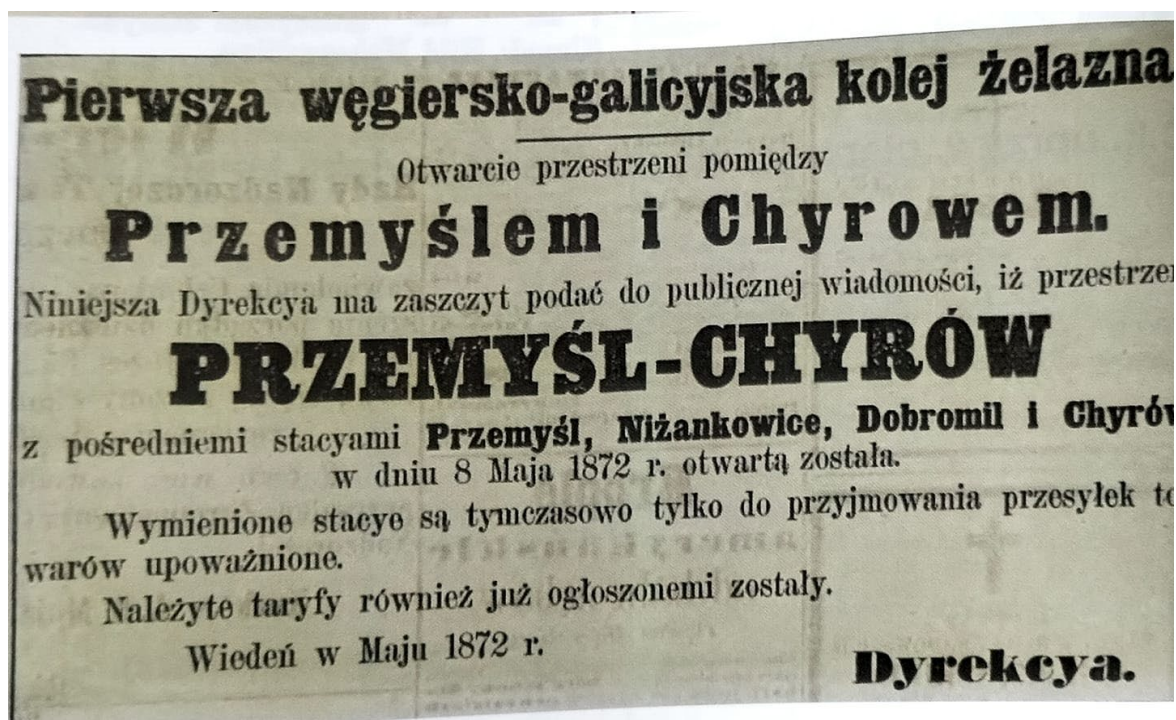
Kolej została oddana do użytku 25 grudnia 1872 przez władze Austro-Węgier i miała długość 266 kilometrów choć sam tunel w Łupkowie został ukończony w 1874 roku. Doradcą prawnym przy budowie Kolei Łupkowskiej był dr Erazm Łobaczewski. Tu też należy wymienić ważniejsze dworce kolejowe: Sátoraljaújhely, Homonna, Łupków, Zagórz, Chyrów i Przemyśl. Od strony węgierskiej dołączyła do istniejącej linii Sátoraljaújhely–Miskolc–Budapest Keleti. Od strony galicyjskiej połączyła się w Przemyślu z istniejącą od 1861 Koleją Galicyjską im. Karola Ludwika, co zapewniło, pierwszy raz w historii, bezpośrednie połączenie kolejowe Budapesztu i Lwowa. Dodatkowo silne rozbudowanie stacji







kolejowej na Bakończycach i mianowanie jej główną stacją towarową Twierdzy Przemyśl a długość ramp wyładowniczych wynosiła na stacji ponad 2 kilometry. Jednocześnie z dodaniem tej linii do Przemyśla bardzo mocno rozbudowano stację Bakończyce zostały tu utworzone obiekty kolejowe niezbędne do funkcjonowania dużego węzła kolejowego czyli dwie zachowane do dziś wieże ciśnień (zachowane do dziś), obrotnica i budynek napraw wraz z nowoczesnym jak na te lata dworcem w którym mieściła się siedziba Zarządu Ruchu Kolei Przemysko - Łupkowskiej oraz co najważniejsze 12 torów kolejowych. Dodatkowo w 1897 wybudowano wiadukt nad torami w ciągu obecnej ulicy Zana.



Rys.1 – Ogłoszenie otwarcia pierwszego odcinka Pierwszej Węgiersko-Galicyjskiej Kolei Żelaznej (dane z archiwum Przemyśla)

Kalendarium budowy

Odcinek	Długość (w km)	Data ukończenia
Przemyśl – Chyrów	33,19	13 maja 1872
Chyrów – Krościenko	19,40	1 lipca 1872
Krościenko – Ustrzyki Dolne	8,09	3 września 1872
Ustrzyki Dolne – Komańcza	70,26	12 listopada 1872
Komańcza – Łupków	13,75	18 grudnia 1872
Tunel graniczny	0,416	30 maja 1874





**Ogłoszenie** 75%

Przedsiębiorstwo budowy kolei Przemysko - Łupkowskiej zamierza rozdać w drodze ofert podziemne roboty (przekopy, nasypy i mosty) z wyjątkiem pomostowań żelaznych na przestrzeni, począwszy od Przemysła do Krościenka i podzielić takową na 4 losy, t. j.:

1szy los od dworca Przemyskiego l. prof. 0 do Niżankowice l. prof. 133. łącznie ze stacją w Niżankowicach i z mostem na rzece Wiarze.

2gi los z Niżankowice od l. prof. 133 do Rosenburgu - Pietnie l. prof. 270 wraz ze stacją w Dobromilu i z mostem na rzece Wyrwie.

3ci los z Rosenburgu-Pietnie od l. prof. 270. do Starzawy l. prof. 400. łącznie ze stacją w Chyrowie.

4ty los ze Starzawy od prof. 400. do Krościenka l. prof. 527. z dworcem w Krościenku lub Smolnicy.

Zwraca się uwagę, że oferty mogą być wniesione na jeden los, na dwa i trzy losy, lub też na wszystkie cztery losy pojedynczo, albo też w grupach 2ch, 3ch i 4ch losów.

Oferty mają być ułożone na jednostki miary metrycznej w walucie austriackiej i mają zawierać ceny jednostkowe robót takich, jakie w wykazach się mieszczą, które to wykazy na żądanie każdemu z panów oferentów się udzielią.

Warunki budowy można począwszy od 1go do 7go maja r. b. w biurze naszego technicznego zarządu w Przemysłu przegladnąć, również przekroje podłużne wykazy mostów i t. p. robót podziemnych z wyjątkiem żelaznych pomostowań.

Każda oferta ma być zaopatrzoną marką stempową na 50 centów i odesłaną

z wadyum wynoszącym na 1szy los	4.500 zł. w. a.
" " " 2gi "	5.000 " "
" " " 3ci "	6.500 " "
" " " 4ty "	6.000 " "

dobrze opieczętowaną najdalej do 8. maja r. b. do naszego centralnego biura we Lwowie przy ulicy Mayera.

Panowie oferenci mają w tejże wyrazić, iż warunki w technicznym zarządzie w Przemysłu złożone czytali, dobrze zrozumieli, i że z temiz się całkowicie zgadzają.

Wadya na oferty, któreby nie zostały przyjęte, zostaną zwrócone w najkrótszym czasie panom oferentom, zaś wadyum oferenta, którego oferta się utrzyma, potrąconem będzie z kaucyi, przezeń złożony się mającej.

Zresztą zastrzega sobie przedsiębiorstwo zupełną wolność w ten sposób, że nie jest obowiązkiem przyjąć ofertę wedle cyfry najkorzystniejszą, lecz może nie przyjąć wszystkie oferty lub przyjąć ofertę tego, który wedle zdania przedsiębiorstwa daje największą gwarancję, gdyby nawet jego oferta co do cyfry była mniej korzystną.

Lwów, w miesiącu kwietniu 1870. (1038-1)

**Przedsiębiorstwo budowy kolei Przemysko-Łupkowskiej.**

**dmachung.**

Die Bauunternehmung der Przemysl - Łupkower Eisenbahnstrecke beabsichtigt den Unterbau (Einschnitte, Aufdämmungen und Brücken) mit Ausnahme der eisernen Brücken - Constructionen der Theil-Strecke Przemysl-Krościenko in 5 Loosen im Offertwege zu vergeben, u. zwar:

1tes Loos vom Przemysler Bahnhofs Prof. Nr. 0 bis Niżankowice Prof. Nr. 133 einschliesslich des gleichnamigen Stationsplatzes und der Brücke über den Wiar-Fluss.

2tes Loos von Niżankowice Prof. Nr. 133 bis Rosenburg-Pietnice Prof. Nr. 270 einschliesslich des Stationsplatzes Dobromil und der Brücke über den Wyrwa-Fluss.

3tes Loos von Rosenburg Prof. Nr. 270 bis Starzawa Prof. Nr. 400, mit dem Stationsplatze Chyrów.

4tes Loos von Starzawa Prof. Nr. 400 bis Krościenko Prof. Nr. 527 mit dem Stationsplatze Krościenko oder Smolnica.

Hiebei wird bemerkt, dass die Offerte auf 1tes Loos, auf 2 und 3 Loose, oder aber auf alle vier Loose einzeln oder gruppirt in 2 und 3 oder 4 Loosen eingereicht werden können.

Die Offerte sollen auf Einheiten im metrischen Maasse und in österr. Währ. lauten, und haben Einheitspreise für Arbeitsleistungen zu enthalten, deren Verzeichnis jedem Herrn Offerenten über Verlangen ausgefolgt wird.

Die Baubedingnisse können im Bureau unserer Bauleitung in Przemysl vom 1. bis 7. Mai l. J. eingesehen werden, dergleichen die Längsprofile, die Verzeichnisse der Bauobjecte und sonstiger Unterbauarbeiten.

Jedes Offert ist mit einer 50 kr. Stempelmarke und mit einem Vadium im Baaren oder börsenmässigen Werthpapieren:

für das 1te Loos	à 4.500 fl. öst. W.
" " 2te "	à 5.000 " "
" " 3te "	à 6.500 " "
" " 4te "	à 6.000 " "

wohl versiegelt, längstens bis 8. Mai l. J. an unser Central - Bureau in Lemberg, Mayergasse zu übergeben.

Die Herren Offerenten haben darin ausdrücklich zu bemerken, dass sie die in der Bauleitung zu Przemysl erliegenden Bedingnisse gelesen und wohl verstanden haben, und dass sie mit denselben vollständig einverstanden sind.

Vadien für Offerte, die nicht angenommen werden sollten, werden in kürzester Frist an die Herren Offerenten zurückgestellt, hingegen wird das Vadium des Erstherrn ihm in die zu leistende Caution eingerechnet werden.

Ubrigens behält sich die Bauunternehmung freie Hand in der Art vor, dass sie nicht verpflichtet ist, den ziffermässigen Bestbot zu genehmigen, sondern dass sie nach Einsicht auch keines der gemachten Offerte, oder den Anbot desjenigen genehmigen wird, der ihr nach ihrer Ansicht die meisten Garantien bietet, wenn dessen Anbot auch ziffermässig ungünstiger sein sollte.

Lemberg im April 1870.

**Die Bauunternehmung der Przemysl-Łupkower Eisenbahnstrecke.**

Rys. 2 – Ogłoszenie o przetargu Pierwszej Węgiersko -Galicyjskiej Linii Kolejowej (dane z archiwum Przemysła)

Jednocześnie podczas budowy natrafiono na szereg problemów które spowodowały szereg komplikacji. Jako pierwsze rzuca się to że Stacja Bakończyce została wybudowana na terenie podmokłym i jest usytuowana w całości na nasypie, który ciągnie się aż do stacji Niżankowice. Widać to również w ilości mostów i przepustów wodnych na trasie Pierwszej Węgiersko – Galicyjskiej Lini Kolejowej, dodatkowo trzeba zwrócić uwagę, iż poziomy wysokości Stacji Przemysł i Stacji Bakończyce są różne i wymagały obniżenia. Po drugie projektantom narzucono już na etapie projektu zaplanować drugi tor (ukończony







1888 roku) a to wymagało dodatkowej pracy. Po trzecie podczas budowy tunelu w Łupkowie pojawiły się problemy z geologią gruntu, ale i z tym dano sobie radę. Dodatkowo należy zwrócić uwagę, iż na terenie miasta zostały zbudowane bocznice do młyna na Sielcu, do ulicy Zielińskiego, do ulicy Mickiewicza oraz przez Park Lubomirskich do ulicy Szpitalnej (wszystkie prowadziły do magazynów wojskowych) co czynnie przyczyniło się do wzrostu potencjału magazynów w twierdzy.

Ale wróćmy do tego co dało naszemu regionowi pojawienie się Pierwszej Węgiersko – Galicyjskiej Linii Kolejowej. Oto parę danych statystycznych: na samym początku 1874 roku, Pierwsza Węgiersko – Galicyjska Linia Kolejowa dysponowała następującym taborem kolejowym: 11 lokomotyw, 24 wagony osobowe oraz 255 wagonów towarowych. Ale już po roku jej tabor uległ podwojeniu i miał: 21 lokomotyw, 50 wagonów osobowych oraz 415 wagonów towarowych, które obsługiwały 255 kilometrów linii kolejowej. W roku 1876 nastąpiło do znowu zwiększenie taboru do 29 lokomotyw, 61 wagonów osobowych oraz 717 wagonów towarowych i tu widać, iż tabor towarowy odgrywał bardzo dużą rolę w transporcie (budowała się Twierdza Przemyśl). Co do ilości przewiezionych pasażerów to w pierwszym roku funkcjonowania kolei (1873) przewiozła ona 238 000 pasażerów, w latach 1874 -1880 zanotowano spadek na poziom około 150 000-190 000 rocznie, dopiero od 1884 roku nastąpił przełom i liczba pasażerów wzrosła 298 000 pasażerów a w 1887 roku nawet do 339 000 pasażerów. Jednocześnie pasażerowie mieli do wyboru cztery klasy komfortu podróży, a więc również tyle samo taryf. Według danych statystycznych wagonami klasy 1 podróżowało około 0,5 do 1,2 procent podróżnych, w klasie 2 było to od 8 do 12 procent. W latach 1873–1878 struktura przejazdów klasami 3 i 4 podlegała dość znacznym wahaniom. W 1873 było to odpowiednio 30 i 52% – zaledwie rok później proporcje się odwróciły: 3 klasą podróżowało 58%, a klasą 4 tylko 17%. Ponadto 6–18% pasażerów korzystało z przejazdów według taryfy wojskowej. Począwszy od 1879 zdecydowanie dominowali pasażerowie wybierający 3 klasę, stanowiąc 64% wszystkich klientów.





9 lat później wskaźnik ten przekroczył 82% przejazdów. W latach 1881–1888 wojskowi stanowili tylko 5,7–8,0% podróżnych.

Tu bardzo wyraźnie widać jak linia kolejowa była potrzebna ciekawym jest również fakt że większość biletów sprzedawanych było na trzecia klasę więc kolej cieszyła się dużą popularnością. Jednocześnie można tu zauważyć, iż kolej wymagała od ludzi pracujących na niej wykształcenia, nie tylko od maszynistów, ale ludzi do obsługi dworców, nastawni i elementów infrastruktury kolejowej. Z kolei sam transport towarów spowodował zwiększenie zasięgu dostarczanych towarów nie tylko masowych jak drewno czy węgiel, ale i drobnego handlu. Pisząc o tym należy pamiętać że sama budowa linii kolejowej była potężną inwestycją i przyczyniła się do rozwoju regionu. To właśnie tu zatrudniano inżynierów i osoby wykształcone w technice kolejowej. Dziś można powiedzieć, że kolej przybywając w XIX wieku do nas była takim samym krokiem w nowoczesność jak rozpoczęcie lotów samolotami pasażerskimi w XX wieku. Co do połączeń do Wiednia i Budapesztu było ich na początku było ich od dwu do trzech natomiast od 1910 ich liczba gwałtownie wzrosła do dziewięciu dziennie.

Pierwsza Węgiersko – Galicyjska Linia Kolejowa zaczynała się w Przemyślu i umożliwiała połączenie z Wiedniem i Budapesztem. Na omawianym odcinku linii mamy następujące obiekty kolejowe o których warto wspomnieć:

- Przemyśl Główny. Dworzec kolejowy wybudowany w 1895 roku po generalnym remoncie.
- Wieża ciśnień. Położona przy ulicy Czarnieckiego w Przemyślu (dziś w prywatnych rękach).
- Spalona lokomotywownia (tego nie da się opowiedzieć).
- Wiadukt nad torami na ulicy Zana z 1897 roku.
- Stacja Kolejowa w Bakończycach wraz z wieżami ciśnień z 1874 roku i budynkiem technicznym.
- Stacja Pikulice wraz z nastawnią oraz torami odstawczymi.
- Most na rzece Jawor 4819 długości 20,70 metra wraz z przyczółkami po drugim torze oraz fragmentami balustrady z czasów twierdzy. Wybudowany 1900 roku,





modernizowany w 1962 roku o konstrukcji stalowej nitowanej. Przejazd realizowany górą.

- Budynek osłonowy nad potokiem Hermanowickim, do niedawna zamieszkały.
- Stacja Hermanowice w rękach PKP Nieruchomości, potrzebny remont.
- Stacja Malhowice w rękach PKP Nieruchomości, ruina.
- Dodatkowo na odcinku Przemyśl Niżankowice znajduje się Trzynaście innych dodatkowych obiektów inżynierskich to jest 11 przepustów masywnych oraz trzy małe mosty z czego na 7750 most spawany z 1975 roku na 8309 most nitowany z 1910 roku na 10013 most nitowany z 1910 roku.
- Stacja Niżankowice, położona na 13000 od Przemyśla, Ukrzelaznica.
- Most na Wiarze w Niżankowicach, Ukrzelaznica.
- Stacja Nowe Miasto, Ukrzelaznica.
- Stacja Dobromil, Ukrzelaznica.
- Stacja Chyrów, Ukrzelaznica.
- Stacja Posada Chyrowska, Ukrzelaznica.
- Stacja Stariawa, Ukrzelaznica.
- Stacja Krościenko w rękach PKP Nieruchomości, potrzebny remont.
- Stacja Ustrzyki Dolne (w rękach miasta).
- Na trasie omawianej przez opracowanie znajdują się też obiekty mostowe w konstrukcji kratownic nitowanych z końca XIX wieku oraz ciekawe przepusty wodne co powinno być opracowane osobno.

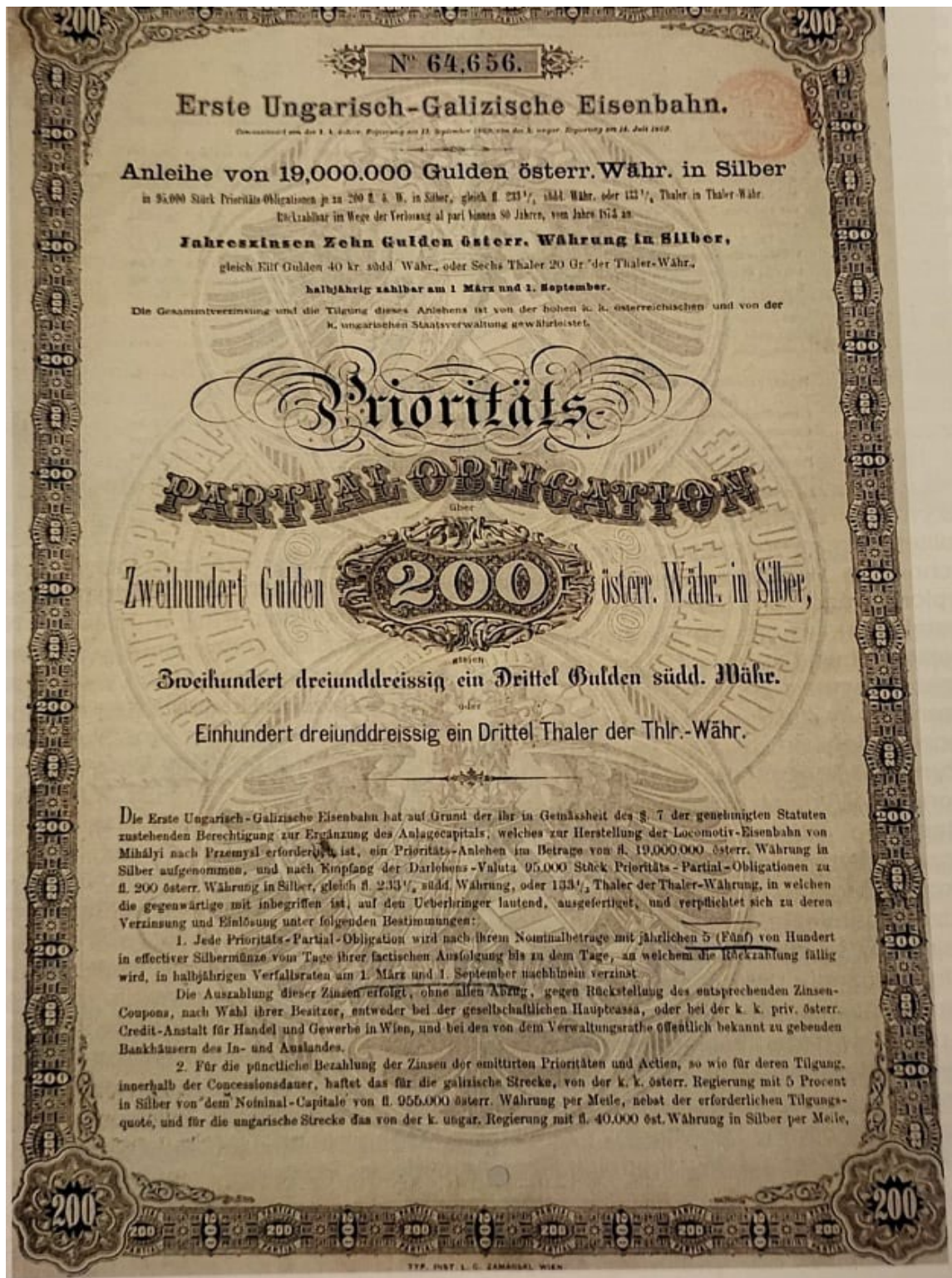
Stan techniczny pokazywanych obiektów jest opłakany, wymaga pilnych remontów by zachować tą spuściznę następnym pokoleniom i by odtworzyć połączenia z powrotem na południe Europy.

Na samym końcu chciał bym podać kwotę za jaką zbudowano Pierwszą Węgiersko - Galicyjską Linie Kolejową. Odcinek Przemyśl - Łupków z tunelem to 21 605 526 złotych reńskich co daje kwotę 190 231 złotych reńskich za kilometr. A sama budowa trwała od kwietnia 1870 roku do 18 grudnia 1872 roku (bez tunelu) kto w dzisiejszych czasach poją by się tak szybkiej budowy?

Ale po prostu warto było.







Rys. 3 – Obligacja Pierwszej Węgiersko -Galicyjskiej Linii Kolejowej  
(dane z archiwum Przemysła)





*Dmytro Kadnichanskyi*  
*doktor, profesor nadzwyczajny,*  
*Lwowski Uniwersytet Narodowy im. Iwana Franki*

### **1.3 Obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego w mniej popularnych obszarach turystycznych: doświadczenie ochrony**

Rozwój turystyki na jakimkolwiek obszarze nie jest możliwy bez dostępności zasobów turystycznych – obiektów i zjawisk pochodzenia przyrodniczego i antropogenicznego, które są lub mogą być wykorzystywane w turystyce. Zasoby turystyczne dzielą się na trzy główne grupy: przyrodnicze, historyczno-kulturowe oraz społeczno-gospodarcze. Ostatnia grupa ma na celu zapewnienie turystom komfortowego korzystania z zasobów przyrodniczo-historycznych i kulturowych. Podstawą historycznych i kulturowych zasobów turystycznych jest dziedzictwo historyczno-kulturowe – obiekty archeologiczne, budowle i zespoły o wartości historycznej, kulturowej lub artystycznej. Aby z powodzeniem wykorzystać obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego w turystyce, muszą one być w zadowalającym, najlepiej autentycznym stanie. Zniszczone, zmienione, zniekształcone nowoczesnymi materiałami budynki nie interesują turystów. Jednak zwiedzających przyciągają również malownicze ruiny zamków lub innych budowli. Najczęściej lepiej jest po prostu odpowiednio konserwować ruiny, niż zniekształcać ich autentyczny wygląd przez nieprawidłowe „renowacje”.

Z reguły w większych ośrodkach turystycznych istniejące destynacji o znaczeniu historycznym i kulturowym są w bardzo lepszym, a niekiedy wręcz idealnym stanie (dzięki większemu finansowaniu). Natomiast w mniej popularnych rejonach turystycznych stan takich zabytków jest o wiele gorszy.

Ukraina i Polska, w tym regiony przygraniczne Sambora i Przemyśla, posiadają znaczną liczbę obiektów dziedzictwa kulturowego i historycznego różnego wieku i typu. Nieubłagany czas i często nieracjonalna działalność ludzka spowodowały opłakany stan większości budowli, co z kolei zmniejsza ich atrakcyjność turystyczną. Dla tego niezbędnym jest szereg działań mający na celu zachowanie





tych obiektów. W szczególności nimi są Ustawa Ukrainy „O ochronie dziedzictwa kulturowego” [1], wpisanie obiektów dziedzictwa kulturowego i historycznego do „Państwowego Rejestru Nieruchomych Zabytków Ukrainy” [2]. Obecność budowli w owym rejestrze powinna zapewnić ich zachowanie, gdyż są one chronione przez państwo. A jednak ustawodawstwo Ukrainy w tej dziedzinie nie jest doskonałe, nie zawsze istnieją prawne narzędzia karania winnych niszczenia lub zniekształcania obiektów zabytkowych.

Ochrona dziedzictwa kulturowego określa działania organizacyjno-prawne, logistyczne, informacyjne i inne służące identyfikacji, rozwojowi naukowemu, klasyfikowaniu takich obiektów; zapobieganiu ich niszczenia, konserwacji, użytkowania, adaptacji i muzeifikacji.

Jakie są sposoby zachowania miejsc dziedzictwa historycznego i kulturowego? Obiekty te zwykle są własnością państwa. W związku z tym samorzady lokalne mogą pozyskiwać środki publiczne na renowację i utrzymanie takich obiektów. Duże znaczenie ma również to, jaka instytucja jest właścicielem zabytku. W związku z tym mogą być zaangażowane fundusze lub zasoby finansowe organizacji publicznych. Nie zapominajmy o działalności mecenatów i wolontariuszy.

Jest także inny sposób na zachowanie zabytków – koncesja. To przyznanie, w celu zaspokojenia potrzeb publicznych, uprawnionym organem władzy wykonawczej lub samorządu terytorialnego na podstawie umowy koncesji odpłatnie i terminowo osobie prawnej, lub fizycznej prawa do tworzenia i zarządzania obiektem koncesji, pod warunkiem, że podmiot gospodarczy weźmie na siebie obowiązki w zakresie tworzenia i zarządzania przedmiotem koncesji, odpowiedzialności majątkowej oraz ewentualnego ryzyka gospodarczego [3].

Koncesja na Ukrainie, w przeciwieństwie do państw Unii Europejskiej, nie jest zjawiskiem powszechnym, przede wszystkim z powodu niedoskonałego ustawodawstwa. Jednym z udanych przykładów zachowania zabytku historycznego poprzez przeniesienie na koncesję jest zamek Szent-Miklós w Czynadijowie (ukr. Chynadijevo) w obwodzie zakarpackim. W 2001 roku zamek został przekazany na







koncesję dla artysty Josipa Bartosza. On wraz z żoną Tatianą i innymi, podobnie myślącymi ludźmi właściwie uratował zamek przed zniszczeniem, organizując tam plenery artystów. Dziś wewnątrz pierwszego piętra zamku zostało już odrestaurowane. Tutaj często odbywają się międzynarodowe i lokalne wydarzenia artystyczne. Od 2012 roku na dziedzińcu zamkowym corocznie odbywa się Międzynarodowy Festiwal Kultury Średniowiecznej „Srebrny Tatosz” [4]. Ale są również i złe przykłady umów koncesyjnych, w których koncesjonariusze nie wywiązują się z warunków umowy.

Dla tego lepiej jest, gdy lokalna społeczność sama dba o zachowanie miejsc historycznych i kulturowych. Nie możemy również zapominać, że wszelkie prace nad zabytkami historycznymi i kulturowymi muszą być nadzorowane organizacjami konserwatorskimi.

Na ukraińskim odcinku Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej znajduje się wiele zabytków historycznych i kulturowych. Zabytki wybrane w ramach projektu można zgrupować w następujący sposób (patrz Tab. 1).

Każda z grup obiektów ma swoją specyfikę, odmienne cechy zachowania i wykorzystania w turystyce.

**Obiekty kolejowe.** W większości przypadków są to dworce lub stacje kolejowe. Dla turystów, którzy będą podróżować koleją, są to pierwsze budynki, którzy poznają na trasie. W związku z tym należy starać się by nadać im autentycznego wyglądu, najlepiej z rozmieszczeniem eksponatów muzealnych zarówno w lokalu, jak i w jego pobliżu. Bardzo ciekawy przykład mamy we wsi Kołoczawa w obwodzie zakarpackim. Tutaj na terenie skansenu „Stara Wieś” działa muzeum „Wąskotorówka Kołoczawska”. Jest to muzeum kolejnictwa, które miało duże znaczenie dla rozwoju regionu i jego mieszkańców. Sam muzeum – to pociąg składający się z działającej lokomotywy parowej i dziesięciu wagonów z okresu czeskiego i sowieckiego. W wagonach są unikatowe eksponaty, które opowiadają historię rozwoju wąskotorówki nie tylko Kołoczawy, ale i całego Zakarpacia. Można tu również zobaczyć wagony pasażerskie, którymi wożono drwali do pracy





w górach, wagony towarowe dla bydła i drewna, różnorodne narzędzia i urządzenia wykorzystywane przez kolejarzy i pasażerów [5].

Tabela 1 – Obiekty dziedzictwa historycznego i kulturowego na ukraińskim odcinku Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej (*dotatkowe obiekty zaznaczono kursywą*)

<b>Obiekty kolejowe</b>		
1.	Budynek stacji w Niżankowicach	1872
2.	Budynek przystanku kolejowego w Nowym Mieście	1872
3.	Budynek stacji w Dobromilu	1872
4.	Budynek dworca kolejowego w Chyrowie	1872
5.	<i>Budynek stacji w Starzawie</i>	
<b>Obiekty publiczne (pałace, ratusze)</b>		
6.	Pałac Grimmów w Niżankowicach	XIX w.
7.	<i>Pałac Pradłowskich w Komarowicach</i>	
8.	Ratusz w Niżankowicach	1759
9.	Ratusz w Dobromilu	XVIII w.
10.	<i>Ratusz w Nowym Mieście</i>	1910
11.	<i>Ratusz w Chyrowie</i>	
<b>Obiekty obronne</b>		
12.	<i>Zamek Herburta w Dobromilu</i>	XVI w.
13.	<i>Zamek Mniszów w Laszkach Murowanych</i>	XVI-XVII w.
14.	<i>6 fortów twierdzy Przemyśl w Popowicach</i>	XIX w.
<b>Obiekty sakralne (cerkwie, kościoły, kaplice)</b>		
15.	Kościół p.w. św. Marcina w Nowym Mieście	1512 - 1639
16.	Kościół p.w. Przemienienia Pańskiego w Dobromilu	1662
17.	Cerkiew Narodzenia NMP w Chyrowie	1846
18.	Kaplica p.w. św. Mikołaja w Rozenburgu ( <i>ukr. Roževe</i> )	pocz. XX w.
19.	Kościół p.w. Świętej Rodziny w Grabownicy	1909
20.	Cerkiew św. Paraskewy w Starzawie (drewniana)	1865
21.	Cerkiew św. Andrzeja Perwozwannego w Paćkowicach (drewniana)	1728
22.	Cerkiew Wniebowzięcia NMP w Borszewicach (drewniana)	1852
23.	Cerkiew Narodzenia NMP w Terle (drewniana)	1872
24.	<i>Cerkiew Wejścia do kościoła NMP w Welunicach (drewniana)</i>	1918
25.	<i>Cerkiew pw. św. Trójcy w Niżankowicach (drewniana)</i>	XVI w.
26.	<i>Kościół pw. św. Trójcy w Niżankowicach</i>	XVI w.
27.	<i>Klasztor O.O. Bazylianów w Dobromilu</i>	1705
28.	<i>Konwikt O.O. Jezuitów i kaplica pw. św. Józefa w Chyrowie</i>	1883
29.	<i>Kościół św. Wawrzyńca w Chyrowie</i>	1710
30.	<i>Cerkiew św. Kosmy i Damiana w Felsztynie (ukr. Skelivka)</i>	1790
31.	<i>Kościół pw. św. Marcina Biskupa w Felsztynie (ukr. Skelivka)</i>	XVI w.
<b>Obiekty inżynierskie</b>		
32.	<i>Most kolejowy na Wiarze w Niżankowicach</i>	
33.	<i>Most kolejowy na dopływie Strwiaża (ukr. Stryvigor) w Smolnicy</i>	

\* komentarz: *dotatkowe obiekty zaznaczono kursywą*







**Obiekty publiczne (pałace, ratusze).** Pałace, jako budynki mieszkalne szlachty, mają duże znaczenie dla szlaków turystycznych. Z reguły kompleksy pałacowe zwłaszcza na peryferiach są w stanie opuszczonym, ponieważ dziś są wykorzystywane głównie jako placówki edukacyjne lub medyczne. Jednak wiele z nich stoją pustkami lub są zrujnowane. Są to wspaniałe obiekty do tworzenia obiektów artystycznych i rozrywkowych z muzeami i restauracjami, pokojami hotelowymi. Jako przykład możemy przytoczyć zamek w Zbarażu w obwodzie tarnopolskim. W Podhorcach (ukr. Pidhirci) rejonu Stryjskiego znajduje się pałac Brunickich z XIX wieku. W czasach sowieckich pałac był użytkowany jako część fabryki z hodowli ryb, w jego piwnicach hodowano narybek, co doprowadziło prawie do katastrofalnej sytuacji. Jednak miejscowa organizacja pozarządowa „Centrum Rozwoju Regionalnego”, zainicjowana przez właścicieli sąsiedniego kompleksu hotelowo-restauracyjnego „Osiedle Podhorce”, stara się ocalić pałac i park przed dalszym zniszczeniem [6].

Ciekawym obiektem dla struktur biznesowych może być pałac rodziny Grimm w Niżankowicach. Można spróbować ustąpić go w koncesję w celu stworzenia kompleksu artystyczno-rekreacyjnego.

Głównymi budynkami administracyjnymi miast galicyjskich są ratusze. Dlatego często są one głównymi dominantami architektonicznymi. Ich zachowanie również ma wielkie znaczenie dla rozwoju turystyki. W wielu miastach obwodu lwowskiego w ratuszach nadal znajdują się organy samorządu lokalnego, więc są środki finansowe, przeznaczone na ich zachowanie. Jednak również są przykłady, kiedy stare ratusze są wykorzystywane do innych celów i są w złym stanie.

W Nowym Mieście znajduje się ratusz w stylu secesyjnym, wybudowany w 1910 roku na miejscu starego, drewnianego. Obecnie w ratuszu pracuje Dom Ludowy „Prosvita”, sklep, bar. W czerwcu 2010 r. ratusz w Nowym Mieście otrzymał status zabytku architektury. Teraz budynek jest powoli odnawiany. W planach tutaj ma powstać muzeum, gabinety starosty wiejskiego, ośrodek turystyczny, miejsca wypoczynku podróżnych [7].

**Obiekty obronne.** Na liście głównej obiektów projektu nie ma fortyfikacji, z





wyjątkiem fortów Twierdzy Przemyśl w Negrybce i Germanowicach (Polska). Jednak i na terenie Ukrainy w pobliżu linii kolejowej znajdują się dwaj unikatowe obiekty fortyfikacyjne: zamek Herburta w Dobromilu oraz zamek bastionowy Mniszchów w Laszkach Murowanych (ukr. Murovane). Zamki są w ruinie, jednak ich pozostałości wciąż robią wielkie wrażenie i mogą być ciekawą atrakcją turystyczną. Dla tego już teraz konieczna jest profesjonalna konserwacja ruin, wykonanie tablic informacyjnych i utrzymanie ich w dobrym stanie [8]. Do ciekawych obiektów obronnych należą również dwa kościoły obronne: p.w. św. Marcina w Nowym Mieście i w Felsztynie (z dodatkowej listy). Dobrym przykładem transgranicznej destynacji turystycznej mogą stać dwaj forty Twierdzy Przemyśl w pobliżu Popowicz, jako unikatowy fragment zespołu fortyfikacji na terenie współczesnej Ukrainy.

**Obiekty sakralne (cerkwie, kościoły, kaplice).** Świątynie chrześcijańskie są najczęściej używane przez miejscowe wspólnoty religijne. One dokonują napraw według własnego uznania, co nie zawsze można nazwać renowacją. Bardzo często podczas takiej pseudorenowacji stosuje się materiały, które nie odpowiadają epoce budowy: płytki metalowe, nowoczesne materiały wykończeniowe, okna plastikowe itp. Powoduje to, że zabytek traci nie tylko swój autentyczny wygląd, ale i atrakcyjność turystyczną.

O ile z ceglanyimi świątyniami są o wiele łatwiej, o tyle z zachowaniem cerkwi drewnianych są większe problemy. Ukraińskie drewniane świątynie są obiektami unikatowymi. Według szeregu znanych naukowców z różnych krajów ukraińskie cerkwie drewniane nie mają na świecie odpowiedników. W przeciwieństwie do architektury drewnianej innych narodów europejskich, na Ukrainie cerkwie budowano w tzw. technice zrębowej – kiedy wszystkie części budowli składały się z ustawionych poziomo dobrze dopasowanych ociosanych belek. V. Slobodian, [9], wyróżnia takie cechy ukraińskich cerkwi drewnianych: plan trójdzielny; oryginalne i niepowtarzalne rozwiązanie blatów; zbieżność wewnętrznej przestrzeni blatów z obrysem zewnętrznym (otwarte blaty we wnętrzu); ukończenie każdej z trzech głównych domków z bali osobnym blatem, składającym się z czwórek lub ósemek, stopniowo opadających ku górze; obecność attyki – dachu wspartego na





profilowanych występach zwieńczeń domku z bali, – zamkniętej galerii strychu na kolumnach okalających budynek [9].

Jednak pełne wykorzystanie cerkwi drewnianych w turystyce jest utrudnione przez szereg problemów, z których głównym jest ich słaba konserwacja. W dniu dzisiejszym rozpowszechniła się tzw. „dżuma plastikowo-blahowa” – drewniane cerkwie często pokryte są blaszanymi i plastikowymi okładzinami, w wyniku czego świątynie tracą swój autentyczny wygląd. Drewno pod tymi materiałami szybko niszczeje, a cerkwie mogą wkrótce zostać zniszczone. Wiele unikatowych cerkwi zaginęło bezpowrotnie z powodu zaniedbań ich właścicieli – społeczności wiejskich (pożary, celowe niszczenie w celu budowy nowych, murowanych świątyń).

Dobrym przykładem wysokiej jakości i prawidłowej renowacji drewnianych świątyń są cerkwie w Żółkwi, Komarnie, Klicku rejonu Horodockiego, lub w Drohobyczu.

Pozytywną cechą zachowania cerkwi drewnianych jest wpisanie ich na Listę Światowego Dziedzictwa UNESCO. W dniu 21 czerwca 2012 r. na 37 sesji Komitetu Światowego Dziedzictwa UNESCO, drewniane cerkwie Karpat w Polsce i na Ukrainie zostały wpisane na Listę Światowego Dziedzictwa: 8 unikatowych cerkwi drewnianych na Ukrainie (cztery w obwodzie lwowskim, i po dwie w obwodach iwano-frankowskim i zakarpackim) oraz 8 świątyń znajdujących się w Polsce [10, 11].

**Obiekty inżynierskie.** Ciekawą atrakcją turystyczną mogą być mosty kolejowe na rzekach: na rzece Jawor (Polska), w Niżankowicach (most kolejowy na Wiarze) i w Smolnicy (most na dopływie Strwiaża) na terenie Ukrainy. Z reguły takie mosty są w dość dobrym stanie. Dostęp do nich jest ograniczony, ponieważ jako obiekty strategiczne, są oni pod ochroną. Z powodzeniem można ich jednak zaangażować do wykorzystania na szlakach turystycznych.

*Bibliografia:*

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](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/chynadiyevo/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 piękna 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](http://mincult.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245264987&cat_id=245264015)

*Oksana Voznyuk*  
*doktor, profesor nadzwyczajny*  
*Lwowski oddział Dnieprowskiego Narodowego Uniwersytetu*  
*Transportu Kolejowego im. akademika V. Lazaryan*

#### 1.4 Туризм Kolejowy: aspekt historyczny rozwoju

Туризм Kolejowy jako odmiana turystyki zajmuje istotne miejsce w branży transportowej, w której transport nie tylko odzwierciedla rolę ekonomicznego aspektu, ale też relacje między różnymi narodami, wiedzę o ich historii, kulturze, tradycjach. Туризм przedstawia wielobranżowy kompleks, zajmujący się tworzeniem warunków dla podróży i odpoczynku. W turystyce głównymi rodzajami transportu są transport lotniczy, autobusowy, samochodowy, morski Kolejowy. Uruchomienie transportu Kolejowego faktycznie zaczęło się jednocześnie z powstaniem kolei. Wraz z rozwojem kolei turystyka Kolejowa zaczął nabierać





znaczenia jako zjawisko społeczne i gospodarcze. Poszczególne rodzaje transportu nie funkcjonują izolowanie, lecz są składnikami jedyne systemu transportowego.

W historii światowego transport kolejowego wymieniają 5 okresów rozwoju:

I (1825-1860 r.) – okres początkowy rozwoju kolei, upowszechnienie kolei na wszystkich kontynentach świata;

II (1860-1914 r.) – okres intensywnego rozwoju kolei w całym świecie, powstanie nowych środków technicznych pojazdów kolejowych;

III (1920-1930 r.) – okres, w którym koleje stały się głównym rodzajem transportu lądowego, pełniąc funkcję głównego przewozu ładunków i pasażerów;

IV (1945-1970 r.) - okres obniżenia pozycji kolei w przewozach ładunków i pasażerów wskutek potężnej konkurencji innych rodzajów transportu;

V (lata 1980. – dotąd) - okres podniesienia w rozwoju transportu kolejowego, wprowadzenie nowych współczesnych technologii.

Kwestia rozwoju i kształtowania się turystyki kolejowej jest dosyć aktualna. Została ukazana w różnych badaniach naukowych, informacje w źródłach internetowych i innych źródłach są dosyć obfite. Wśród prac rodzimych uczonych, którzy zajmowali się problemem funkcjonowania i rozwoju rynku usług turystycznych, warto wymienić jak O. Ariona [1], J. Barasz [2], L. Hołowkowa [3], L. Marceniuk [4], O. Pszińko [5] i in.

W porównaniu z innymi rodzajami transportu turystyka kolejowa posiada pierwszeństwo w rozwoju tras turystycznych. Oprócz czynników gospodarczych odgrywa ona ważną rolę w zachowaniu dziedzictwa kulturowego, bo koleje też można uważać dziedzictwem narodowym. Wzmacnianie wzajemnych związków kultury i turystyki polega na roli kultury w realizacji potrzeb, które są podstawą turystyki jako zjawiska, i roli turystyki w zaspokojeniu potrzeb kulturowych. Powstanie jedyne systemu transportowego, który byłby wygodny i szybki ratunkowy jest najważniejszym osiągnięciem "kolejowej epoki" w branży turystycznej.







Duży interes i zainteresowanie ideą przewozu pasażerów pociągiem w celach turystycznych wzbudził Anglik Thomas Cook. Stało się to w środku XIX wieku, gdy po raz pierwszy została zorganizowana podróż koleją. Transportowe usługi turystyczne w nowej wówczas roli otrzymują zyski finansowe. Thomas Cook wprowadził nowostkę w branżę turystyczną, gdyż po raz pierwszy zaczyna używać transportu kolejowy dla podróży. Od Thomasa Cooka, który akcentował na komercyjnych perspektywach turystyki masowej, wziął początek współczesny przemysł turystyczny. Inżynier G. Nagelmackers w latach 1870 wysunął ideę transeuropejskiej trasy kolejowej, która połączyłaby główne stolicy europejskie, a także Turcję. Transeuropejska trasa miałaby symbolizować ogólnoeuropejską jedność. Jednocześnie po raz pierwszy powstaje idea połączenia dalekich podróży z wykwintnym wypoczynkiem. W składach pociągów był wagon restauracyjny, wagon-kuchnia i wagon z obsługą dla prestiżowych gości. Szykowny pociąg przejeżdżał przez głównie miasta europejskie: Monachium, Budapeszt, Bukareszt i kończył podróż w Stambulu (Konstantynopolu), mijając za 76 godzin prawie 3 tys.km.

1851 r. – firma "Thomas Cook i syn" stała się pierwszym w świecie przedsiębiorstwem turystycznym; 1863 r. – został zaprezentowany wagon "Pioneer"; Pullmana 1868 r. – firma Tomasa Cooka zaproponowała pielgrzymkę do Ziemi Świętej; lata 1870. – inżynier G. Nagelmackers wysunął ideę transeuropejskiej trasy kolejowej; 1883 r. – pierwszy przejazd "Orient Ekspres" z Paryża do Stambulu; Wzrost europejskiego turystyki przerwała II wojna światowa. 1947 r. – zostało wznowione kursowanie "Orient Ekspresu"; 1982 r. - "Orient Ekspres" kursuje z Paryża do Budapesztu i Bukaresztu.

W naszym kraju kolejowy turystyka aktywnie zaczął rozwijać się w czasach Związku Radzieckiego. Turystyka na Ukrainie w czasach ZSRR był rozwinięty, ponieważ obecność kurortów, gór, mórz Czarnego i Azowskiego, jezior, zabytkowych cerkwi, zabytków architektonicznych zachęcała mieszkańców kraju do podróży turystycznych, w tym transportem kolejowym; od lat 1980.





wprowadzone zostały turystyczne przejazdy kolejowe według regularnego rozkładu, a także pociągi przeznaczone wyłącznie dla turystów. Transsyberyjska trasa kolejowa stała się jedną z potężnych projektów, uruchomionych w 1903 r., łączyła ona Moskwę z Władywostokiem i Port-Arturem (obecnie Lushūn). Pierwsze dalekie podróże turystyczno-wycieczkowymi pociągami były zorganizowane przez Centralną radę z turystyki i wycieczek wspólnie z Ministerstwem transportu jeszcze w latach 1960. W czasach rozpadu ZSRR liczba turystycznych przejazdów transportem kolejowym istotnie się obniżyła.

Zainteresowanie turystów powrotem do klimatów "starej kolei" zawiązało się od razu po zakończeniu tak zwanej "wieku pary". Tak się nazywał okres eksploatacji na kolejach w całym świecie ciągle parowego, przebywającego wówczas na szczycie swoich możliwości; okres ten umocował się w świadomości społeczeństwa jako wizualne odzwierciedlenie starej dobrej romantyki podróży kolejowych. Przyglądając się, jednak temu tematowi dokładniej, musimy powiedzieć, że atrakcje tego rodzaju wiążą się nie tylko z parowymi lokomotywami. Przykładem jest historia Tesowskiej kolei wąskotorowej (w obwodzie Nowgorodzkiem). W okresie "chruszczowskiej odwilży" czasów ZSRR w tej miejscowości zaczęto rozbudowywać transportowo-torową infrastrukturę dla potrzeb lokalnych potężnych kopalni torfu. Dla zainteresowanych takim rodzajem atrakcji porywającym jest przejazd autentyczną przemysłową koleją wąskotorową, zapoznanie się z ówczesną techniką oraz historią tego niezwykle ciekawego przedsięwzięcia, opowiadana przez przewodników.

Aspekty i przesłanki powstania takich tras lub obiektów turystycznych są różne, ponieważ wszędzie można znaleźć ślady historii – może się nim stać zaniedbany odcinek kolejowy o lokalnym znaczeniu i z własną historią, albo jakiś klimatyczny obiekt przemysłowy ze swoją estetyką, historią i własną rolą w życiu miasta czy obwodu. Obserwując tradycje brytyjskiego turystyki kolejowej, można zauważyć, że dziedzictwo kolei wieku pary cieszy się popularnością i szacunkiem, w tym trasy kolejowe o znaczeniu historycznym; oprócz tego, Brytyjczycy





odtworzą kulturę ówczesnych pociągów, które kursowały tymi torami 60-80 lat temu. Również w Petersburgu podjęto podobne przedsięwzięcia, obecnie w tym mieście ciągle kursuje "Ekspres Ruskealski" z parowozem. W naszych okolicach w latach 90. działała turystyczna firma "Źródło", której celem była organizacja wycieczek retro-pociągami terenami Ukrainy Zachodniej, poszukiwanie i formowaniem obiektów taboru pociągów zgodnie z koncepcją firmy – cieszyła się ona dość wysoką popularnością wśród turystów, jednak od początku lat 2000. jej los jest nieznany.

Kolejowe wycieczki w USA ściągają najwięcej turystów w stanie Idaho, a mianowicie podróż w góry Skaliste Montany. Pionierem i największym przedsiębiorstwem w świecie z ponadwiekową historią, zajmujące się turystem kolejowym jest "International Company of Wagons-Lit", założona przez braci Pullman w 1872 r. w USA. W Kanadzie też oferują wycieczki w góry Skaliste. Kolejowe przejazdy oferuje też firma turystyczna na Alasce. W Meksyku turystyczne pociągi używają do organizacji wycieczek w góry Sierra Madre. Ta niezwykła wycieczka ma nazwę "Wycieczka do meksykańskiego podniebia". W Norwegii popularne turystyczne trasy specjalnym pociągiem z możliwością zwiedzania największych i najpiękniejszych fiordów świata. Linie kolejowe są w Indiach i w Indonezji. Dla odwiedzających Indonezję turystów zaoferowana jest wycieczka "Parowe lokomotywy w Indonezji" wraz ze zwiedzaniem największej na świecie kolekcji czynnych lokomotyw i wagonów kolei wąskotorowej. Najbardziej ekskluzywny pociąg azjatycki, który jeździ terenami Indii od 2010 roku to "Ekspres Macharadży" przynosi dobre dochody dla państwa.

Popularnością wśród podróżujących koleją turystów cieszą się wąskotorówki: w Austrii, Rumunii, Słowenii. Na Ukrainie koleje wąskotorowe są w obwodzie rówieńskim, lwowskim, iwanofrankowskim oraz na Zakarpaciu. Turyzm koleją wąskotorową w regionie Karpackim na Ukrainie ma szerokie perspektywy. Jako przykład warto przytoczyć wąskotorówkę braci-fabrykantów Groedli (Skole), która w czasach Austro-Węgry po wyczerpaniu się limitu transportowania lasu koleją





wąskotorową zmieniła swoje przeznaczenie z przemysłowych przewozów na turystyczne. Zyski finansowe od turystyki zostały dobrze przemyślane przez braci Groedel: pierwsze ze wszystkich wąskotorówek pozwolenie na przejazdy turystyczne otrzymała linia Demnia-Korostów (41 km). Powstawały też architektoniczne zabytki i przemysłowe obiekty w Skolem, które były dobrą infrastrukturą dla rozwoju turystyki.

Rodzaje wycieczek kolejowych obejmują 3 kategorie: jednodniowe; niedługie (2-3 doby); wielodniowe (od 5 dni i więcej). Turystyka jako kierunek historyczny i kulturalny przewiduje zapoznanie się turysty z nowymi miejscami, obszarami, narodowościami, architekturą, życiem miejscowej ludności, religią itd. Zainteresowanie wśród turystów może budzić infrastruktura kolejowa, w tym zabytkowe budowle dworców, poszczególne historyczne odcinki kolei, rarytasowe elementy infrastruktury kolejowej i składu pojazdu.

Obecnie dużą popularność zdobywają kluby miłośników kolei, w których powstają ciekawe kolekcje starych parowozów, a niektóre nawet kompletują się pojazdami, które zachowały się z ubiegłego wieku. Wykorzystując takie rarytasowe eksponaty, turystyczne firmy organizują wycieczki pociągiem z wagonem gastronomicznym wraz ze zwiedzaniem przepięknych krajobrazów. Powstają też specjalne pociągi turystyczne wycieczkowe. Największą popularnością wśród turystów cieszą się parowozowe podróże. Wśród nich pierwszeństwo utrzymuje wystylizowany pod słynny pociąg początku XX wieku "Orient Express". W Europie również kursują specjalne wycieczkowe pociągi „Panoramic”, których rozkład jest układany zgodnie z rozkładem statków morskich i rzecznych. Dla turystów istnieje system zniżek i rabatów.

Ukraina posiada rekreacyjne, lecznicze i zdrowotne zasoby i rozwiniętą sieć kolejową – to oferuje możliwości organizacji bardzo różnorodnych pod względem form i treści kolejowych rekreacyjnych, leczniczych i zdrowotnych wycieczek. Potrzeba dobrze rozwiniętej kolei dodatkowo się wzmacnia w warunkach integracji gospodarki europejskiej i światowej, ponieważ system transportowy jest się





podstawą ekonomiczną dla skutecznego wejścia Ukrainy do wspólnoty światowej na pozycji, która odpowiadałaby poziomowi rozwiniętego państwa. Przytaczając przykład kolei węgiersko-galicyjskiej, uważamy, że rozwój regionalnego historycznego turystyki kolejowej na liniach węgiersko-galicyjskiej kolei jest bardzo obiecujący, w efekcie wzmacnia to też ukraińsko-polskie związki między krajami pod względem dyplomacji narodowej. W warunkach podwyższenia liczby pasażerskich przewozów, zachowania obiektów dziedzictwa narodowego i kulturowo-historycznego będą się kształtować nowe obiekty turystycznej infrastruktury. Będzie oferta – będzie i zapotrzebowanie.

W jakiegokolwiek branży są wzloty i upadki – nie pomija to też turystyka kolejowa. Przez drastyczny spadek ilości pasażerów wskutek czynników społeczno-politycznych, pogorszyła się efektywność funkcjonowania kolei. W ostatnich latach istotnie obniżyła się skala kolejowych przewozów turystycznych.

Obecnie istnieje szeroka siatka kolejowych tras turystycznych Europą Zachodnią. "Tam, gdzie są tory, pojawi się turysta" – to żartobliwe motto organizatorów wyjazdów turystycznych. Dla tych, kto często podróżuje koleją, stało się to swoistym współzawodnictwem, fascynacją. Techniczny postęp w organizacji kolei szybkościowej stworzył warunki dla turystycznych i administracyjnych centrów. Dla rozwoju kolejowego turystyki na Ukrainie koniecznym jest "otworzyć" swój kraj, własny kraj dla własnych obywateli. Integracja kolejowego turystyki ze zjednoczonymi zgromadzeniami terytorialnymi posiadającymi połączenie kolejowe, będzie wspomagało stały rozwój regionów. Oprócz uruchomienia tras turystycznych będzie rozwijała się infrastruktura podróży, która jest podstawą rozwoju gospodarki regionalnej, a dla stworzenia nowych miejsc pracy odgrywa rolę formowania infrastruktury obsługowej. Wszakże, turystyka kolejowa jest jednym ze środków dołączenia konsumentów do przewozów kolejowych. Poziom rozwoju kolejowego systemu transportu państwowego jest jednym z najważniejszych cech jego postępu technicznego oraz cywilizacyjnego. Rozwój turystyki kolejowej z reguły będzie potęgować podwyższenie prestiżu kolei, równoległe z odbudową tras kolejowych,







ROZDZIAŁ 1

odnową zabytków historycznych, rozbudową siatki infrastrukturalnej, gwarancją ciekawego wypoczynku. Turyzm kolejowy jako zjawisko społeczno-gospodarcze ekonomicznego, turystycznego oraz kulturowo-historycznego rozwoju Ukrainy wymaga natychmiastowego wprowadzania i realizacji projektów odbudowy i wznowienia branży kolejowej wraz z rozwojem systemu turystycznego.

*Bibliografia:*

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](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.





## ROZDZIAŁ 2 SPOSOBY ZACHOWANIA WSPÓLNEGO DZIEDZICTWA KULTUROWEGO I HISTORYCZNEGO

*Mariana Senkiv*  
*doktor, profesor nadzwyczajny*  
*Politechnika Lwowska*

### 2.1 Obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego: kierunki, sposoby i środki odnowy

Postindustrialne społeczeństwo uświadamia własny duży potencjał dziedzictwa kulturowego, konieczność jego zachowania oraz skutecznego jego użycia jako ważnego zasobu w światowej gospodarce. Jakiegokolwiek straty dziedzictwa kulturowego są notoryczne i nie mogą być zrekomensowane ani kosztem kultury współczesnej, ani poprzez stworzenie nowych obiektów kultury [2].

Dziedzictwo kulturowe to pod wieloma względami kategoria skomplikowana. Jednoczy składniki zarówno materialne, jak i niematerialne. Dlatego sposoby, metody i środki jej zachowania czy wznowienia są różne i zależą przede wszystkim od typu/rodzaju obiektów. Obiektami dziedzictwa kulturowego i jej składnika materialnego są zabytki, miejsca, zabudowania, związane z nimi element ruchome, a także tereny czy obiekty wodne, inne przyrodnicze, naturalne antropogeniczne czy wykreowane przez człowieka obiekty bez względu na stan ich zachowania, które udowodniły swoje wartości pod względem archeologicznym, estetycznym, etnologicznym, historycznym, architektonicznym, zachowując jednocześnie własną autentyczność. [1]. Częstym zjawiskiem jest jednak, że nawet najskromniejszy obiekt jest w stanie dużo opowiedzieć o historii, trybie życia, organizacji przestrzeni czy stosunkach społecznych, dlatego więc zasługuje na uwagę. To również udowadnia współczesny entuzjazm wobec turystyki przemysłowej, obiektów zabytkowych, społecznych oraz miejsc, które nigdy nie były eksponowane i nie należały do zabytkowych. Takimi są, na przykład, trasy kolejowe: nawet zaniechane, są one ważną częścią dziedzictwa kulturowego oraz milczącymi





świadkami naszej przeszłości industrialnej [11]. W celu złożonego rozumienia kulturowych wartości kolei trzeba je rozpatrywać jako swoisty rodzaj krajobrazu kulturowego, którego materialnymi elementami są stacje, mosty, rury wodociągowe, budowle pomocnicze, przyrodnicze I kulturowo-historyczne obiekty znajdujące się w pobliżu i in. [19].

Dzięki wyjaśnieniom pod względem pochodzenia, historii, funkcji i treści (*interpretacja*), obiekty tego typu nabywają jakości zabytkowych. Interpretacja przewiduje użycie różnych metod, mianowicie ekspozycji, wystaw, specjalne znaków i tras (napisy, wskaźniki), oświetlenia i in. Tekstowej interpretacji używa się podczas wizyt, przeprowadzania akcji, a także w katalogach, tabliczkach, na pocztówkach, fotografiach czy nośnikach multimedialnych: na płytach, w źródłach internetowych itd [7].

W dłuższej perspektywie skutecznie zachowanie obiektów dziedzictwa kulturowego ożywia miejscową gospodarkę i wywołuje wśród mieszkańców uczucia tożsamości, dumy i przynależności. Zachowanie obiektów dziedzictwa kulturowego musi stać się kluczowym elementem strategii rozwoju urbanistyki. W tych strategiach koniecznym jest zacząć od formułowania ogólnego celu i wizji, na które składają się uznanie obiektów dziedzictwa za wartościowe i wcielenia tych strategii w polityce państwa. [2].

Jednak warto rozpatrywać działalność zachowania obiektów dziedzictwa kulturowego jako mechanizm ciągły i cykliczny – od badania miejsca historycznego do planowania jego zachowania i interweniowania poprzez projekty. Ten ciąg przewiduje też mechanizmy odbudowy i wznowienia obiektów dziedzictwa kulturowego [13].

*Badanie miejsca historycznego* jest pierwszym ważnym krokiem w kierunku odpowiedniej praktyki zachowania dziedzictwa kulturowego. Zazwyczaj osiąga się za pomocą prac badawczych. Ważną jest też wiedza o wartości miejsca historycznego, jej stanie, przemianach z upływem czasu, ówczesne i teraźniejsze znaczenie dla wspólnoty. Warto też uwzględnić tradycje i obyczaje, związane z





miejscem historycznym, związki między miejscem historycznym, środowiskiem naturalnym i wspólnotą. Okres prac badawczych może być trwały i w poszczególnych wypadkach może odbywać się równolegle z późniejszymi okresami, biorąc pod uwagę to, w jaki sposób rozumienie miejsca rozwija się i ciągle wpływa badania. Zebrane w tym okresie informacje, zostanie wykorzystana w trakcie podjęcia decyzji wobec zachowania, więc musi być dostępna [18]. Dziedzictwo kulturowe jest kluczowym elementem trwałego wznowienia miejsc historycznych [6], otóż badania obejmują również prace skierowane na prace badawcze dziedzictwa kulturowego, otrzymanie danych o jego stanie fizycznym i jakichkolwiek ryzykach i zagrożeniach jego zachowania [9]. W kontekście zachowania dziedzictwa kulturowego obiektów kolejowych, w tym okresie warto wykonać identyfikację / katalogizację / inwentaryzację różnych obiektów dziedzictwa kulturowego podlegającego ocenie (zwłaszcza, stworzenie bazy danych i mapy cyfrowej); analizę terenów kontekstu historycznego; analizę i ocenę aktualnego stanu wartości materialnych, środowiska itd. [11].

Stworzenie cyfrowego katalogu obiektów kolejowych dziedzictwa kulturowego, który ewidentnie może być dokompletowany i uzupełniony w trakcie przyswajania nowej wiedzy o tych obiektach, jest jednym z najskuteczniejszych sposobów ich ochrony i zachowania. Taki rejestr musi być dostępny dla wszystkich grup użytkowników i zawierać różne formaty danych (tekst, fotografie, info grafiki in.). W tym kontekście przydałoby się zapożyczenie doświadczenia innych krajów, zwłaszcza rozwiniętych, pod względem ucyfrowienia obiektów, w których digitalizacja jest bardzo popularna i używana jest wobec zachowania dziedzictwa kulturowego, w tym obiektów kolejowych oraz stosuje się różne metody cyfrowe: cyfrowy model powierzchni, fotogrametrię, trójwymiarowe skanowanie, dane o przestrzeni systemu informacji geograficznej, 360-stopniowa fotografia panoramiczna i in. [19].

Na szczególną uwagę zasługuje doświadczenie niemieckiej ziemi kraju Nadrenii Północna-Westfalia, w którym 20 lat po temu zostało zainicjowane





opracowanie cyfrowego systemu informacyjnego KuLaDig (Cultural Landscape Digital; [www.kuladig.de](http://www.kuladig.de)), pozwalającego wszystkim zainteresowanym osobom (na przykład, planistom, politykom i obywatelom) zasięgnąć informacji o środowisku kulturowym. Każdy istniejący obiekt wpisany w krajobraz i konkretnie usytuowany może zostać zintegrowany w KuLaDig. System jest w stanie odzwierciedlać obiekty różnych poziomów przestrzeni – od poszczególnych elementów (na przykład, pomniki, gmachy) do krajobrazów, osiedli czy obiektów przemysłowych. Wszystkie obiekty posiadają jednakową ścisłą strukturę. Główną przewagą KuLaDig jest zintegrowana Esri-Web-GIS (wszystkie obiekty są dokładnie rozmieszczone i odzwierciedlone się na mapie). KuLaDig ma otwarte interfejsy, umożliwiające integrację z innymi systemami. W efekcie inne witryny czy załączniki mogą stosować dużą systemową strukturę KuLaDig i nie wydawać na opracowanie skomplikowanych i drogich oprogramowań [14]. Ten system już dzisiaj może być skutecznie stosowany w ucyfrowieniu obiektów dziedzictwa kulturowego Pierwszej Węgro-Galicyjskiej Kolei (dworce, forty, cerkwie, kościoły, pałace i in.), które będzie potęgować popularyzację tego obiektu poza granicami Ukrainy.

*Planowanie* to mechanizm, łączący wszechstronne badanie miejsca historycznego i ingerencje, doceniające jego wartość. Zachowanie historycznego miejsca i obiektów dziedzictwa kulturowego jest spowodowane wymaganiami czasu, doborem dostępnych środków [4]. Otóż podczas planowania muszą być uwzględnione wszystkie czynniki, wpływające na przyszłość miejsca historycznego, w tym wymagania właścicieli i użytkowników, opinie obywateli, ewentualny wpływ na środowisko naturalne, dostępne zasoby i zewnętrzne ograniczenia. Najbardziej efektywnym podejściem do planowania i projektowania jest *holistyczne*, jednoczące zachowanie dziedzictwa z innymi celami planowania i projektów, biorąc pod uwagę opinie partnerów, osób zainteresowanych od początku i w ciągu całej akcji [18]. W planowaniu muszą brać udział różni fachowcy, inwestorzy, beneficjenci, architekci, urbaniści, inżynierzy budowlani, mechanicy geologii inżynierskiej, geodeci, geolodzy, konserwatorzy, archeolodzy oraz







historycy sztuki. Każdy z nich ma własną opinię pod względem rozwiązań, zwłaszcza wobec priorytetów, zawartości i kolejności niezbędnych robót [4].

Ciąg planowania zachowania zabytków musi być elastyczny. Ważnym jest wyraźne ogólne przedstawienie o miejscu w dłuższej perspektywie [18]. Mówiąc o planowaniu zachowania dziedzictwa kulturowego obiektów kolejowych kolei, w okresie planowania niezwykle ważnym jest wybór odpowiedniej strategii dotyczącej terytorialnego planowania (kolej jak podstawa nowego okresu w rozwoju urbanistycznym i ciągłej mobilności); określenie potencjału miejsca (idee i możliwości inwestowania); aktywnego społecznego i kulturowego odrodzenia (informowanie i uczestnictwo, wspólne działania w regionie, promocja); socjalizacja dziedzictwa (poszerzenie otrzymanej wiedzy, poinformowanie, "muzealizacja") i in. [11]. Strategie dziedzictwa kulturowego muszą skupiać się zarówno na zachowaniu dziedzictwa kulturowego, jak i na uwzględnieniu wpływów dziedzictwa kulturowego na trwały rozwój i dobrobyt wspólnoty, a także na założeniu państwowego prywatnego partnerstwa, promocji finansowania społecznościowego lub innych sposobów finansowego wsparcia [3]. Dobre strategie państwowe w zakresie zachowania dziedzictwa wymagają lepszego rozumienia wartościowania dziedzictwa zarówno materialnego, jak i niematerialnego, oraz integracji wymienionych strategii w okresie planowania i rozwoju terenowego. [17].

*Ingerowanie w miejsce historyczne* za pomocą projektów w celu konserwacji (zachowania) - to całokształt środków naukowo uzasadnionych, które pozwalają zachować obiekty dziedzictwa kulturowego od późniejszych destrukcji oraz ubezpieczyć zachowanie ich autentyczności z minimalną ingerencją w wygląd zewnętrzny [5]. W zależności od wybranej strategii w okresie planowania ingerencje mogą obejmować: *dostosowanie* – stworzenie warunków dla współczesnego wykorzystania obiektu dziedzictwa kulturowego, unikając jednocześnie zmiany jego cech, które są przedmiotem ochrony obiektu dziedzictwa kulturowego, w tym konserwacja elementów, które posiadają kulturowo-historyczną wartość; *rehabilitację* – wznowienie kulturowych i funkcjonalnych właściwości obiektów





dziedzictwa kulturowego; *konserwację* – wznowienie utraconych lub uszkodzonych elementów obiektów dziedzictwa kulturowego wraz z gwarancjami zachowania ich autentyczności [18]. Każda z tych metod reprezentuje różne poziomy ingerencji w zależności od stanu, formy, funkcji i przyszłego funkcjonowania obiektu dziedzictwa kulturowego [10].

Zasadniczo, na stan zachowania wielu obiektów dziedzictwa kulturowego wpływa zarówno środowisko naturalne, jak i działalność codzienna oraz przemysłowa, a także poziom kulturalnej i ekologicznej edukacji ludzi. Więc aktualnym w trakcie realizacji projektów z zachowania jest tak zwane *partycypatywne podejście*, które zajmuje się badaniem możliwości motywowania obywateli regionów posiadających dziedzictwo materialne do uaktywnienia świadomego i dobrowolnego własnego udziału w zachowaniu dziedzictwa kulturowego. Nowa polityka dotycząca dziedzictwa kulturowego zajmuje się aktywnym uczestnictwem obywateli w zachowaniu własnego dziedzictwa kulturowego. W ten sposób nowe partycypatywne podejście do zachowania działa na trzech poziomach [16]: zadokumentowanie i profilaktyka za pomocą komunikowania i sesji informacyjnych, na przykład: interaktywne seminaria i ćwiczenia praktyczne, wywiady, rozmowy telefoniczne, sieci poczty elektronicznej i dobrowolne umowy; badania poprzez włączenie członków wspólnoty w międzydyscyplinarne naukowo-badawcze grupy i za pomocą innowacyjnych, integracyjnych i wspólnych metod edukacji kulturowej i ekologicznej, analizy i wymiany, a mianowicie wspólna edukacja i akcje, Living Lab 2 oraz platformy technologii informacyjnych, techniki nauczania zdalnego i aplikacje (dla ankietowania, analizy oraz monitoringu); zachowanie i odzwierciedlenie: wystawy z użyciem tradycyjnych i współczesnych info grafik, metod cyfrowych, uzupełnionej rzeczywistości, kartografii i in. Jednym ze sposobów potęgowania udziału społeczeństwa w zachowaniu dziedzictwa kulturowego jest zachęcenie działalności wolontariuszy [3].





W dłuższej perspektywie projekty zachowania obiektów dziedzictwa kulturowego będą zwielokrotniać informowanie społeczeństwa o społecznych i ekonomicznych korzyściach, związanych z regularnym monitoringiem i środkami prewencyjnego zachowania obiektów; uaktywniać społeczeństwo i wspólnoty naukowo-techniczne, zakłady państwowe i instytucje, a także sektor konserwacji i renowacji w odnalezieniu skutecznych i trwałych technik zachowania dziedzictwa historycznego i kulturowego; będzie włączać ogół społeczeństwa w zachowanie i popularyzację dziedzictwa [8]. Informowanie obywateli o popularyzacji dziedzictwa kulturowego, podwyższenia świadomości i zainteresowania może funkcjonować na przykład, dzięki organizacji festiwali dziedzictwa kulturowego, ulicznych wystaw, tras turystycznych, nagród, drukowaniu gazet itd. [15].

Właściwości obiektów dziedzictwa kulturowego ze skomplikowaną historią wymagają organizacji badań i analizy według okresów, podobnych do stosowanych w medycynie: anamneza, diagnostyka, terapia i kontrola, odpowiednie obserwacje stanu, ujawnienie przyczyn uszkodzenia i rujnowania, wybór środków leczniczych i kontrola efektywności ingerencji. Więc żadne działania nie muszą stosować się bez wyjaśnienia ewentualnych korzyści i szkód wobec wybranych obiektów [12]. Otóż o kwestii zachowania dziedzictwa kulturowego muszą decydować zarówno instytucje ochrony zabytków, jak i ośrodki zajmujące się urbanistyką i architekturą, gospodarki i rozwoju przemysłowego, ekologii, transportu, urzędzenia, systemu majątkowego, gospodarstwa mieszkaniowego i komunalnego, służb prawnych i in [2]. W wypadku, gdy dziedzictwo kulturowe jest wspólne dla kilku krajów, odpowiedzialność za jej zachowanie zostaje wspólna. Przykładem udanego międzynarodowego projektu w zakresie dziedzictwa kulturowego jest Heritage CARE, którego uczestnicy wspólnie pracowali nad wypracowaniem systematycznej i złożonej strategii, która pozwoliłaby optyimizować zarówno zachowanie, jak i zarządzanie dziedzictwem kulturowym w Portugalii, Hiszpanii oraz na południu Francji, zabezpieczając kontynuację w przyszłości, a także bezpośrednie uczestnictwo społeczeństwa w trakcie zachowania antropogenicznego środowiska





[8]. Podobne doświadczenie mogłyby zdobyć kraje z trasami Pierwszej Węgiersko-Galicji Kolei (Węgry, Słowacja, Polska i Ukraina). Wspólne wysiłki wzmocniłyby skuteczne wsparcie projektu przez instytucje europejskie, ponieważ Unia Europejska proponuje sporo programów finansowania zachowania dziedzictwa kulturowego (na przykład, "Kreatywna Europa"), programy edukacyjne związane z dziedzictwem kulturowym (na przykład, Erasmus+) oraz inne projekty (na przykład, Europejska droga dziedzictwa industrialnego) [6].

Integralną częścią działalności w zakresie zachowania dziedzictwa kulturowego muszą stać się projekty tak zwanego ponownego użycia lub wznowienia. Obecne doświadczenia ochrony dziedzictwa kulturowego i rozwoju miast historycznych dewastują przestarzałe pojęcia o kosztownym charakterze wznowienia obiektów dziedzictwa kulturowego. Analiza przewag zachowania tych obiektów ujawniła pozytywny wpływ na ekonomiczny wzrost w trzech zakresach miejskiego rozwoju: budownictwie i renowacji, kosztach nieruchomości, turystyce [2].

W zakresie zachowania obiektów kolejowych istnieją trzy kierunki ich ponownego użycia: jako motoryzacji, jako miejsc turystycznych i handlowych oraz jako obszaru społecznego. Udanymi przykładami użycia porzuconych kolejowych stacji w jakości muzeów jest, na przykład, Muzealne centrum w Cincinnati, USA Transportowe muzeum Północnej Karoliny w USA, Muzeum d'Orsay w Paryżu, Francja. Byłe kolejowe stacje pod warunkiem wystarczającego finansowania mogą stawać się również biznes-inkubatorami, miejscami coworkingu, społecznymi bibliotekami i in. W wypadku dróg kolejowych, najbardziej skutecznym sposobem byłoby przekształcenie w trasy turystyczne, jak, to się stało, na przykład, z "Puffing Billy" w Australii – teraz jest to jedna z najbardziej znanych i atrakcyjnych kolejowych turystycznych tras świata. Ciekawym jest też przykład Hidzaskiej Kolei na Bliskim Wschodzie, która została odnowiona jako trasa turystyczna, która zachowująca ważną część islamskiej kultury, a wzdłuż przeprofilowanej linii powstały historyczne muzea i główne atrakcje turystyczne [20]. W przypadku Pierwszej Węgiersko-Galicji Kolei warto stosować wszystkie kierunki





ponownego użycia obiektów dziedzictwa kulturowego ze szczególnym uwzględnieniem możliwości turystycznych.

*Bibliografia:*

1. Закон України Про охорону культурної спадщини [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1805-14#Text>
2. Петербургская стратегия сохранения культурного наследия [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://kgiop.gov.spb.ru/peterburgskaya-strategiya-sohraneniya-kulturnogo-naslediya/>
3. Built Cultural Heritage, Integrating heritage buildings into contemporary society, A Policy Brief from the Policy Learning Platform on Environment and resource efficiency, Interreg Europe, 2020, 19 p.
4. Čaušević, A., Rustempašić, N. Methodology for the restoration of heritage properties [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.researchgate.net/publication/259763514\\_METHODODOLOGY\\_FOR\\_THE\\_RESTORATION\\_OF\\_HERITAGE\\_PROPERTIES](https://www.researchgate.net/publication/259763514_METHODODOLOGY_FOR_THE_RESTORATION_OF_HERITAGE_PROPERTIES)
5. Conservation of cultural heritage (definiton) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uis.unesco.org/en/glossary-term/conservation-cultural-heritage?fbclid=IwAR3yEApdvY3o-XSwqYZocgTR07CyTdcY03buFU7VxCfgX-aEw423Ut1U34>
6. Cultural heritage in EU policies [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/621876/EPRS\\_BRI\(2018\)621876\\_EN.pdf?fbclid=IwAR1YbCfyveCFCsIFlx1iBqToidMG0l7EbVjpsfk\\_UqvVkvRKutsR9lwcFkQ](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2018/621876/EPRS_BRI(2018)621876_EN.pdf?fbclid=IwAR1YbCfyveCFCsIFlx1iBqToidMG0l7EbVjpsfk_UqvVkvRKutsR9lwcFkQ)
7. European Rural Heritage Observation Guide [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://rm.coe.int/16806f7cc2>
8. General methodology for the preventive conservation of cultural heritage buildings, (2017), Report of the Project Activity 1.2 (GT.1), 63 p.
9. Guidelines on Cultural Heritage – Technical Tools for Heritage Conservation and Management, 2012, 104 p.
10. Heritage Conservation & Regeneration [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://www.echc.eu/wp-content/uploads/2019/04/Position-Paper-FP9\\_RM\\_revised\\_low.pdf](https://www.echc.eu/wp-content/uploads/2019/04/Position-Paper-FP9_RM_revised_low.pdf)
11. Llano-Castresana, U., Azkarate, A., Sánchez-Beitia, S. (2013), The value of railway heritage for community development, WIT Transactions on The Built Environment, Vol 131, P. 61-72.
12. Lourenço, P.B. Conservation of cultural heritage buildings: Methodology and application to case studies, Revista ALCONPAT, Volumen 3, Número 2, Mayo - Agosto 2013, Páginas 98 – 110.
13. Mitja Guštin, Terje Nypan, (2010), Cultural Heritage and Legal Aspects in Europe, Institute for Mediterranean Heritage and Institute for Corporation and Public Law, Science and Research Centre Koper, University of Primorska, 208 p.
14. Schultheiß J., Senkiv M., Reiss M. Cultural landscapes of Ukraine in the context of sustainable development / Сталий розвиток: захист навколишнього середовища. Енергоощадність. Збалансоване природокористування: колективна монографія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://doi.org/10.23939/book.ecocongress.2020>
15. Shimray, Somipam R., Ways to Create Awareness on Cultural Heritage: An overview (2019). Library Philosophy and Practice (ejournal). <https://digitalcommons.unl.edu/libphilprac/2577>
16. Spiridon, P., Sandu, I., (2012), Conservation of cultural heritage: from participation to collaboration, ENCATC Journal of Cultural Management and Policy // Volume 5, Issue 1, P.43-52.







17. Srinivas, H., (2020), Heritage and Conservation Strategies: Understanding the Justifications and Implications, <https://www.gdrc.org/heritage/heritage-strategies.html>
18. Standards and Guidelines for the conservation of historic places in Canada (Second Edition), A Federal, Provincial and Territorial Collaboration Her Majesty the Queen in Right of Canada, 2010, 300 p.
19. Xiao, Li, Yanrong, ZHU (2021), Innovative Methods for Restoration and Digital Landscape Design of Abandoned Railway Ruins, E3S Web of Conferences 236, 05089.
20. Zhang, C., Dai, S. & Xia, H. Reuse of Abandoned Railways Leads to Urban Regeneration: A Tale from a Rust Track to a Green Corridor in Zhangjiakou. Urban Rail Transit 6, 104–115 (2020). <https://doi.org/10.1007/s40864-020-00127-2>

*Yulia Daszczuk*

*doktor, profesor nadzwyczajny,  
Łuck Narodowy Uniwersytet Techniczny*

## 2.2 Turyzm jako sposób popularyzacji obiektów historycznego i kulturowego dziedzictwa

W dzisiejszych warunkach Zachowanie i popularyzuje obiektów historycznego i kulturowego dziedzictwa jest ważnym zadaniem państwowej i regionalnej polityki, a jednocześnie, kryterium dojrzałości społeczeństwa. Rozwój potencjału intelektualnego i kreatywnego dzisiejszego i nadchodzących pokoleń w dużym stopniu zależy od skuteczności posługiwania się własnym dziedzictwem, jego ujmowania oraz interpretacji.

Światowe doświadczenie rozwoju miast historycznych udowadnia, że najbardziej skutecznym i korzystnym ze względów ekonomicznych instrumentem użycia obiektów dziedzictwa jest turystyka. Niemniej jednak nie wszystkie obiekty historyczne czy kulturowe o pewnych wartościach artystycznych stają się popularne wśród turystów. Przykładem jest Wenecja we Włoszech i miasto Wilkowiec na Ukrainie: liczne kanały i łodzie jako najpopularniejszy przewóz jest wspólną kluczową cechą obu miejsc. W pierwszym przypadku jednak, miasto odwiedzają miliony turystów z całego świata, w drugim zaś o wyjątkowej wartości obiektu zna ograniczone grono osób. Wiadukt z drogą kolejową w szwajcarskiej wsi Glenfinnan (z filmu o Harrym Potterze) i ukraiński wiadukt w Plebanówce, Martwe morze w Izraelu i jezioro Sywasz na Ukrainie, tulipany pól niderlandzkich i Dolina żonkili –





"Wołyńska Holandia" na Ukrainie, słynne fiordy w Norwegii i przełom Bucki na Ukrainie. Tę listę można kontynuować, jednak realia są oczywiste: poszczególne obiekty przyrodniczego, historycznego, kulturalnego dziedzictwa stają się światowymi symbolami i przyciągają tysiące turystów, inne zaś obracają się w zapomniane nieznane miejsca, z czasem upadają i znikają. Na liście państwowego rejestru Ukrainy znajduje się ponad 147 tys. obiektów [1], w dziedzinie turystycznej jednak, według szacunków ekspertów, funkcjonuje ich mniej niż połowa. Na domiar tego, tylko 70% obiektów można ewentualnie rozpatrywać jako obiekty do pokazywania, ponieważ przebywają w nieodpowiednim stanie i potrzebują zagospodarowania w zakresie oczekiwań turystycznych. Użycie obiektów kulturowego i historycznego dziedzictwa w branży turystycznej przewiduje realizację długiej listy zadań, postawionych przed instytucjami władzy, społeczeństwem, biznesem, partnerami międzynarodowymi i przedsiębiorstwami. Poniżej spróbujemy określić główne aspekty wymienionej działalności przez pryzmat zabytków historycznych i kulturowych linii Pierwszej Węgiersko-Galicyjskiej Kolei i zaproponować swoistą "podróżną mapę" użycia historycznego i kulturalnego dziedzictwa obszarów transgranicznych Ukrainy i Polski oraz ich integracji w branży turystycznej. Naszym zdaniem, wymieniony ciąg musi obejmować następujące elementy:

**1. Wyodrębnienie unikatowości i autentyczności obiektu dziedzictwa.** Jak chcemy zaprezentować zabytek na turystycznej mapie kraju, najpierw, naszym zdaniem, musimy znaleźć jej najważniejszą cechę. Mamy na myśli jej unikatowy charakter, czyli to, co będzie wyróżniało muzeum, park, zamek, cerkiew na tle innych podobnych obiektów na obszarach kraju czy regionu. Jest to specyficznym historycznym i kulturowym kodem konkretnego regionu, miejscowości czy obiektu, jego tożsamością. Może być ujawniony w ważnych wydarzeniach historycznych lub ciekawostkach, dziedzictwie architektonicznym i jego poszczególnych cechach (najdłuższy, wyższy, większy), w osiągnięciach kreatywnych geniuszy miejscowości, jego bogactwach przyrodniczych i zostaje wyodrębniony przez





naukowe, historyczne, krajoznawcze badania, badania historyków sztuki ze szczególnym naciskiem na lokalną historię. Warto zaznaczyć, że tożsamość często opiera się na historycznych osiągnięciach, których postrzeganie i obserwowanie kształtuje unikatowość i autentyczność konkretnego obiektu, oddzielnego regionu, miasta, a później projektuje się na strategię marketingową.

Ciąg przemyślenia i wyodrębnienia własnej unikatowości jest dosyć skomplikowany i potrzebuje wykwalifikowanej kadry. Przykładem pozytywnego doświadczenia wyodrębnienia własnej tożsamości jest działalność Centrum dziedzictwa Wygodzkiej wąskotorówki [7], który pomaga gościom i mieszkańcom lepiej zrozumieć okres rozwoju miejsca historycznego od czasów przedhistorycznych do naszych czasów, zapoznaje ze światem mieszkańców miejscowości – Bojków, demonstruje, jak kształtowało się ich życie codzienne, na czym polegał urok ich życia i jakie miejsce zajmuje w tym miejscowa kolej wąskotorowa.

## **2. Organizacja grupy inicjatywnej, drużyny osób nieobojętnych.**

Niezwykle ważnym elementem obiektów dziedzictwa kulturowego i historycznego w branży turystyki jest potencjał kadry. Na ogół, dzisiejsze społeczeństwo charakteryzuje się apatią i obojętnością wobec własnego dziedzictwa. Brak komunikacji, słabe poinformowanie o wartościach obiektów kulturowych i historycznych, brak zainteresowania mieszkańców w rozwoju turystycznym kraju jest powodem obojętnego stosunku obywateli wobec historii dziedzictwa materialnego. Brak finansowania, bezwolność, zniechęcenie i brak odpowiedniej koordynacji w wyborze wspólnej strategii jest głównym powodem niegospodarnego użycia i, skutkiem tego, zniszczenia większości historycznych gmachów na Ukrainie. Odływ aktywnych i doświadczonych osób dodatkowo potęguje problem kadrowego zabezpieczenia. Niemniej jednak powstają też pozytywne doświadczenia – przykładem skutecznej inicjatywy w tej branży jest działalność na Ukrainie funduszy charytatywnych "Dziedzictwo.UA" ("Спадщина.UA") [2] oraz "Sofos" ("Софос") [3]. Wymienione organizacje mają na celu oferowanie





architektonicznym perłom Ukrainy nowego życia, działając na systemowej i złożonej rewitalizacji obiektów, a także promocję zaniedbanych obiektów architektonicznych na Ukrainie. Najczęściej właśnie indywidualne inicjatywy, uratowanie i rozwój obiektów dziedzictwa zostaje zainicjowany "od dołu" stają się gwarancją przyszłego rozwoju obiektów. Więc szerokie ingerowanie mieszkańców w zakresie zachowania dziedzictwa kulturowego, organizacja potężnych zgromadzeń zainteresowanych osób zmienia kierunek działania mieszkańców, społecznego sektora, branży biznesowej wobec obiektów dziedzictwa z pozycji biernej do aktywnego zachowania i wykorzystania zabytków.

### **3. Analiza grypy odbiorców, wybór kierunków rozwoju i rodzaju turystyki.**

Następnym ważnym elementem integracji obiektów dziedzictwa w branży turystycznej jest uswiadomienie sobie tego, jaka grupa odbiorców w przyszłości będzie zainteresowana w zwiedzaniu miejsca zabytkowego. To zależy od charakteru oraz potencjału zabytków, konkretnego zgromadzenia miejscowego, a również produktu turystycznego, który mogą być przygotowany dla potencjalnych gości. Chodzi o turystykę pielgrzymkową, sportową, gastronomiczną, rodzinną, indywidualną, dziecięcą i in. Z innej strony, ważny jest rodzaj transportu, którym zwiedzanie i zapoznanie się z obiektami dziedzictwa będzie najbardziej wygodne: wycieczki samochodowe, kolejowe, piesze, rowerowe i t.d. Musimy też określić realistyczne rodzaje turystyki, będące ciekawymi, niezbędnymi oraz znajdującymi wsparcie wśród lokalnych mieszkańców. W tym kontekście koniecznym jest również świadomość tego, jakie korzyści i wartości dla odbiorców niesie ze sobą zwiedzanie obiektów dziedzictwa: ratunek od nudy, podstawa dla dumy narodowej, element edukacji oraz samorefleksji itd. W zależności od wyodrębnienia grupy odbiorców kształtuje się strategia promocyjna.

**4. Instrumenty strategii komunikacyjnej.** Istotne znaczenie dla używania obiektów dziedzictwa kulturowego i historycznego w branży turystycznej ma komunikacja. Główne zadanie ostatniej polega na tym, żeby, po pierwsze, jak najwięcej ludzi dowiedzieli się o miejscu zabytkowym i pracy, którą wykonuje





grupa osób zainteresowanych; po drugie – odwiedziliby je osobiście, bo wizyta na żywo to najlepszy sposób zapoznania się z dziedzictwem. Wymieniony element integracji zabytków historii i kultury w branży turystycznej proponujemy rozpatrywać z punktu widzenia kilku czynników, mające, naszym, zdaniem najbardziej istotne znaczenie.

– *środki informacji* (oficjalna strona internetowa, sieci społecznościowe, YouTube kanał). W razie, gdy w sieci jest brak informacji o obiekcie dziedzictwa, można uważać, że ten obiekt dla potencjalnego turysty po prostu nie istnieje. We współczesnym świecie dygitalizacji i informatyzacji społeczeństwa wszystkie wyczerpujące informacje o zabytkach powinny być łatwo dostępne dla zwiedzających i przedstawione w sposób atrakcyjny. Treść musi mieścić odpowiedzi na pytania: Jak się dostać? Co zwiedzić i czym się zająć? Gdzie zostawić auto? Gdzie zjeść i za jaką cenę? Czy są szczególne warunki dla dzieci i seniorów? Jakie upominki można kupić? Naszym zdaniem, ciekawe metody promocji obiektów dziedzictwa oferuje państwowy kulturowo-historyczny rezerwat "Tustań" [8].

– *materiały promocyjne* (clipy, filmiki, reklamy, mapy, prospekty, upominki reklamowe). Przygotowywanie i produkcja turystycznej i pamiątki produkcji w celach rozpowszechniania w akcjach reprezentacyjnych, na wystawach, w punktach informacji turystycznych jest istotną częścią promocji obiektów kulturowego i historycznego dziedzictwa oraz pomaga ujawnić poszczególne aspekty i historie jego rozwoju. Jakościowe brandowane, opracowanie logotypu, motta i treści wszystkich elementów promocji pozwala podnieść poziom zwiedzania obiektu zabytkowego oraz pomaga zwiedzającemu dokładniej zrozumieć jego artystyczną, architektoniczną czy historyczną wartość. Współczesny audiowizualny kontent połączony z muzyką elektroniczną i wideo, aplikacje telefoniczne i okulary wirtualnej rzeczywistości pozwolą zdobyć szersze grono ewentualnych odbiorców obiektów dziedzictwa, a także zademonstrować jego potencjał dla osób mało mobilnych i niepełnosprawnych. Na Ukrainie doświadczenie ucyfrowienia I







stworzenie trójwymiarowych modeli dziedzictwa kulturowego posiada firma Skeiron [9], której produkcja ma swoich odbiorców zarówno wśród promotorów, jak i wśród architektów, rzeźbiarzy i konserwatorów w celach konserwatorskich dla przywrócenia obiektom wyglądu pierwotnego.

– *centra informacji turystycznych*. W ukraińskiej i polskiej praktyce prowadzenia biznesu turystycznego funkcjonowanie centrów informacji turystycznych (CIT) w dużych miastach nie jest nową decyzją, a raczej normą. Na dodatek, jeśli chodzi o niewielkie miasteczka, odrębne obiekty czy regiony depresyjnych, które mają dopiero w planach wykorzystanie kulturalnego dziedzictwa jako instrumentu rozwoju, działalność CIT sprowadza się do zera, jednak naszym zdaniem, jest ona konieczna. W owym kontekście warto szukać alternatywnych instytucji państwowych w celu partnerstwa, religijnych, biznesowych organizacji, muzeów czy rezerwatów dla konsolidowania wysiłków i stworzenia CIT. W związku z tym, że istotną część obiektów linii Pierwszej Węgiersko-Galicyjskiej Kolei, które należą do wspólnego kulturowego i historycznego dziedzictwa polskiego i ukraińskiego, składają cerkwie i kościoły, koniecznym jest przejęcie doświadczeń działalności Centrum turystycznych informacji i pielgrzymowania «Zhydychyn Center» przy klasztorze Świętego Michała w Żydyczynie [4] na Wołyniu oraz Centrum pielgrzymowania i turystyki soboru św. Jura we Lwowie [5]. Podobne centra funkcjonują przy obiektach architektonicznych o znaczeniu narodowym i mają na celu organizację wizyt turystów, produkowanie materiałów promocyjnych, realizacja badań naukowych i wydarzeń artystycznych; zachęcają do udziału w projektach wolontariuszy oraz stają się ośrodkami kreowania pomysłów itd. Takie przedsięwzięcia sprzyjają popularyzowaniu obiektu zabytkowego i są przykładem pozytywnego doświadczenia integracji obiektów dziedzictwa w branży turystycznej.

– *współpraca z turystycznymi operatorami*. Mając na celu rozwój organizowanego turystyki, otrzymanie efektów ekonomicznych, formowanie i zwiększenie liczby zwiedzających, istotnym zadaniem staje się ciągła komunikacja





i współpraca z turystycznymi operatorami i agentami. Chodzi o przemyślane produkty turystyczne, specjalne warunki dla wycieczek, pakiety informacyjne dla przewodników, systematyczne wycieczki promocyjne dla mediów itd.

– *aktywny udział zwiedzających*. Klasyczne wycieczki jako środek poznania dziedzictwa tracą na aktualności. W dzisiejszych warunkach dla osiągnięcia "wow" efektu koniecznym jest ciągle poszukiwanie nowych sposobów uaktywnienia turystów w trakcie zwiedzania obiektów, zwłaszcza, za pomocą zmysłów (słuch, węch, dotyk, obserwacja). Podobne elementy pozwalają turyście odczuć obiekty kulturowego i historycznego dziedzictwa i wykarbować się w pamięci.

**5. Kolaboracja.** W trakcie integracji lokalnych obiektów w zakresie turystyki na uwagę zasługuje doświadczenie kolaboracji między regionami w różnych zakresach i branżach gospodarki. Efekty współpracy między turystycznymi i gastronomicznymi obiektami na Ukrainie po raz pierwszy zademonstrowała projekt drogi etniczno-gastronomicznej "Szlaki wina i smaku Ukraińskiej Besarabii", który reprezentowali wytwórcy win, serowarzy, hotelarze, rolnicy regionu. Ciekawe doświadczenie stymulowania ciągłego lokalnego rozwoju ekonomicznego, zaangażowanie inwestorów w branżę turystyczną, promocja miejscowej infrastruktury turystycznej zostały przedstawione w ramach projektu "Kraciasta koszula – ukraiński Dzikie Zachód" [6]. Właściwie, współpraca, której uczestnicy są gotowi na przemyślenia procesu pracy albo na radykalne zmiany i mówią o konieczności współpracy na zasadach pełnego zaufania, którego podstawą jest nie tylko otrzymaniu zysków, ale też wymiana umiejętności jest niezwykle aktualna dla rozwoju obiektów dziedzictwa kulturowego trasy kolejowej Pierwszej Węgiersko-Galicyskiej Kolei.

Warto zauważyć, że równolegle z wymienionymi aspektami integracji obiektów dziedzictwa w branży turystycznej ciągle też musi funkcjonować proces ich odnowy, renowacji, adaptacji pod względem współczesnych zapotrzebowań, kształtowania infrastruktury turystycznej. W końcowym efekcie rozwój obiektów dziedzictwa powinien być skierowany na formowanie ekonomicznie wygodnych i





pożytecznych struktur, które w przyszłości potrafią funkcjonować samodzielnie i zabezpieczać własny ciągły rozwój oraz niezależność finansową.

Więc "mapa podróżna" integracji obiektów historycznego i kulturowego dziedzictwa Pierwszej Węgiersko-Galicyjskiej Kolei w turystycznej branży powinna obejmować wyróżnianie unikatowego charakteru i autentyczności obiektów dziedzictwa; organizację grona nieobojętnych osób; analizę grupy odbiorczej, kierunków i rodzajów turystyki. Na szczególną uwagę zasługuje kwestia strategii komunikacyjnej, zwłaszcza współpracy z turystycznymi operatorami, organizacja materiałów promocyjnych, działalności centrów informacji turystycznych i in. Na domiar tego, trwałe efekty tej strategii mogą być zagwarantowane wyjątkowo przez korzystną dla obu stron kolaborację, czyli zasadniczą współpracę między podmiotami w różnych dziedzinach w zakresie turystyki. Podsumowując, popularyzacja obiektów kulturowego i historycznego dziedzictwa przez działalność turystyczną może stać się jednym z najbardziej obiecujących kierunków wzrostu gospodarczego transgranicznych regionów Ukrainy i Polski oraz gwarancją ich skutecznego rozwoju.

*Bibliografia:*

1. Офіційний сайт Міністерства культури України. URL: Режим доступу: <http://mincult.kmu.gov.ua/>
2. Офіційний сайт Благодійної організації Спадщина.UA. URL: Режим доступу: <https://heritage-fund.com.ua>
3. Офіційний сайт Благодійного фонду Софос. URL: Режим доступу: <http://sophos.net.ua>
4. Офіційний сайт Центру туристичної інформації та паломництва Zhydychyn Center URL: Режим доступу: <https://zhydychyn-center.business.site/>
5. Офіційний сайт Святоюрського паломницько-туристичного центру. URL: Режим доступу: <https://www.foundation-ugcc.com/svyatoyurskij-kompleks>
6. Офіційний сайт Проекту «Ковбойки: Український дикий захід». URL: <https://cowboyky.ua/>
7. Офіційний сайт Центру спадщини Вигодської вузькоколійки. URL: <https://www.facebook.com/VygodaHeritageCentre>
8. Офіційний сайт Державного історико-культурного заповідника «Тустань». URL: <https://tustan.ua/>
9. Офіційний сайт компанії SKEIRON. URL: <https://skeiron.com.ua/>





*Yuriy Zinko*  
*Starszy wykładowca,*  
*Lwowski Uniwersytet Narodowy im. Iwana Franki*

## 2.3 Szlaki turystyczne obiektami wspólnego dziedzictwa historycznego.

### Zasady organizacji

*Podjęcia do organizacji międzynarodowych tematycznych szlaków turystycznych.* Przy opracowywaniu szlaków tematycznych (turystycznych i kulturowych) i ocenie ich potencjału ważne są informacje o szlakach oraz znajdujących się na nich obiektach. Mikos von Rohrscheidt, (2010), zaleca opracowanie materiałów informacyjnych o charakterze podstawowym (kwestionariusze, wywiady) i wtórnym (przewodniki, broszury, zasoby internetowe) [8]. Wyróżnia się następujące etapy oceny potencjału kulturowego i turystycznego: zbieranie informacji, ocena szlaku turystyczno-kulturowego oraz etap analizy i formułowania ogólnych wniosków i zaleceń dotyczących planowania lub eksploatacji szlaku. W tym opracowaniu dokonano analizy materiałów pierwotnych i wtórnych dotyczących dziedzictwa kulturowego i przemysłowego Pierwszej Kolei Galicyjsko-Węgierskiej oraz obiektów historyczno-kulturowych sąsiednich terenów Ukrainy i Polski. W szczególności przeprowadzono szczegółowe wywiady z lokalnymi historykami regionu oraz przeanalizowano opisy inwentaryzacyjne około czterdziestu miejsc historycznych i kulturowych. Przy opracowywaniu zaleceń, dotyczących rozwoju tras turystycznych dla transgranicznej Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej zostały szeroko wykorzystane doświadczenia międzynarodowe w zakresie rozwoju dróg transgranicznych, a w szczególności kolei zabytkowych. Uwzględniono również doświadczenia z imprez turystycznych i edukacyjnych prowadzonych przez ukraińskie i polskie organizacje partnerskie Linia102.Ua i Linia102.Pl.

Zgodnie z celem tematycznym, proponowane szlaki w ramach Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej związane są z turystyką kulturową i poznawczą. Obejmuje ona zarówno klasyczne podróże kulturowe (np. zabytki), turystykę edukacyjną (np.





podróże tematyczne), jak i przemysłową (np. obiekty przemysłowe i techniczne) [8].

Rozważając rozwój i funkcjonowanie szlaków turystycznych (dróg) dziedzictwa kulturowego i historycznego, obejmujących kilka krajów (międzynarodowe) lub sąsiednie (transgraniczne), zwraca się uwagę na kilka ważnych aspektów. Obejmują one orientację tematyczną szlaku, jego trajektorię, główne obiekty do zwiedzania oraz obsługę szlaku. Europejskie doświadczenia w funkcjonowaniu obiektów dziedzictwa historycznego i kulturowego świadczą o ich zróżnicowanej tematyce (historyczna, religijna, handlowa, kulturalno-oświatowa, geoturystyka, turystyka winna) oraz odpowiednie atrakcje i infrastrukturę. Do najbardziej znanych tematycznych szlaków transeuropejskich należą: Szlak Kulturowy Via Regia, Szlak Religijno-Kulturowy Santiago de Compostela, Szlak Prehistorycznej Sztuki Naskalnej, Europejski Szlak Termalny, Szlaki Drzew Oliwnych, Itervitis – Szlak Winnic w Europie, Europejskie Dziedzictwo Żydowskie, Droga Cmentarzy w Europie i inne.

Wśród szlaków granicznych pogranicza ukraińsko-polsko-słowackiego o tematyce historycznej i kulturowej najbardziej popularne są: „Zielony Rower” GREENWAY Karpaty Wschodnie (Polska-Słowacja), Droga Dobrego Wojownika Szwejka (Węgry-Czechy-Polska-Ukraina).

W ramach Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina i Ukraina-Rumunia zrealizowano szereg projektów, które przewidywały rozwój transgranicznych szlaków turystycznych dla turystyki aktywnej (pieszej, rowerowej, wodnej) oraz obszarów tematycznych (Geo-Karpaty, Transgraniczna Sieć Rzemiosła, Transgraniczny Szlak Pielgrzymkowy, Karpacka Droga Architektury Drewnianej, Transgraniczna Ścieżka Architektury Drewnianej, Dziedzictwo Naftowe Działalności Ignacego Łukasiewicza, Droga Wodna „Łączy Nas Bug”).

Przewidywany w ramach tego projektu rozwój transgranicznych szlaków historyczno-kulturowych z wykorzystaniem transportu kolejowego ma w pewnym stopniu charakter innowacyjny dla obszaru Europy Wschodniej. W realizacji tego projektu można zidentyfikować następujące ważne aspekty:







- a) *Pierwsza Kolej Węgiersko-Galicyjska* jako podstawowy obiekt badań w projekcie jest samowystarczającą atrakcją dziedzictwa kulturowego i przemysłowego, odpowiednią do wycieczek tematycznych (szlaki dziedzictwa). Linia kolejowa łączyła Galicję z Węgrami (do końca lat 80. XIX wieku była to jedyna trasa transkarpacka) [2]. Część badanej linii kolejowej rozpoczęła się w Przemyśle, a w Chyrowie odchodziła od niej Kolej Dniestrzańska, prowadząca na pola naftowe pod Drohobyczem;
- b) jednocześnie jej charakter transgraniczny stwarza turystom obu krajów możliwość zapoznania się z obiektami kulturowo-historycznymi, które są blisko do kolei. Umożliwia to również wykorzystanie w przyszłości tej zabytkowej linii kolejowej wraz z jej infrastrukturą (stacje i przystanki kolejowe) jako punktu wyjścia do organizowania lokalnych szlaków do najważniejszych atrakcji historycznych i kulturowych tego pogranicza;
- c) z drugiej strony istnieją przesłanki do powstania wspólnego produktu turystycznego „Pierwsza Kolej Węgiersko-Galicyjska – dziedzictwo kulturowe pogranicza gromad miejskich byłego rejonu Stary Sambor, gmin Przemyśl i Ustrzyki Dolne”, który może być przedmiotem zainteresowania jak polskich tak i ukraińskich turystów.

*International experience in arranging thematic railway tracks.*

*Międzynarodowe doświadczenie w organizacji tematycznych szlaków kolejowych.* Jak wskazują doświadczenia międzynarodowe, zabytkowe koleje stanowią ważny element podróży turystycznych. Na specjalnych stronach internetowych można zapoznać się z działalnością „kolej dziedzictwa” albo „dziedzictwa kolejowego” lub kolei, obsługiwanych przez stare lokomotywy (głównie parowe) [6; 7; 9]. Tak więc w Wielkiej Brytanii długość takich kolei waha się od kilku do 70 mil. Szczególnie cenione są „koleje zabytkowe” o bogatym dziedzictwie kulturowym i przemysłowym (starożytne mosty, wiadukty, dworce, specjalne muzea historii transportu kolejowego), a także takie koleje, których trasy przebiegają przez malownicze tereny (obszary górskie, wybrzeża, doliny rzeczne).





Odrębną grupę kolei historycznych stanowią tematyczne szlaki kolejowe (poznawczo-przyrodnicze lub poznawczo-historyczne), ułożone w miejscowościach atrakcyjnych widokowo (wyżyny, kaniony), podróż po których odbywa się jak starożytnymi lokomotywami tak i współczesnymi pociągami spalinowymi i elektrycznymi. Wiele z kolei tematycznych to fragmenty dawnych kolei stałych.

Światowe i europejskie doświadczenia turystyki kolejowej pokazują, że szczególną popularnością cieszą się szlaki związane z zabytkowymi kolejami oraz kolei wąskotorowe (Bieszczadzka Kolejka Leśna, Kolejka Wąskotorowa w Wygodzie „Tramwaj Karpacki” itp.). W szczególności takie szlaki kolejowe jak Szlak Kolejowy w Europie Środkowej lub Szlak Kolejowy w Pirenejach reprezentują przemysłową i kulturową grupę szlaków transeuropejskich.

Jednocześnie doświadczenia zagraniczne w eksploatacji historycznych i tematycznych kolei turystycznych wskazują na istotną rolę organizacji społecznych i władz lokalnych w ich odbudowie i zapewnieniu korzystania z wycieczek turystycznych. W szczególności organizacje pozarządowe często inicjują i są odpowiedzialne za zarządzanie „kolejami dziedzictwa”.

Projekt „Popularyzacja miejsc turystycznych Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej” [4] ma na celu zorganizowanie transgranicznych tras turystycznych w celu zapoznania się z dziedzictwem przemysłowym, technicznym, historycznym i kulturowym Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej oraz przygranicznych obszarów Ukrainy i Polski. Przekształcenie przedmiotu badań – Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej – w „kolejowe dziedzictwo” z odpowiednimi atrybutami wymaga szczegółowej analizy historycznej rozwoju, oceny stanu obecnego oraz opracowania programu wykorzystania potencjału turystycznego kolei oraz terenów przyległych na granicy ukraińsko-polskiej. Z punktu widzenia budowy kolei turystycznej jako narzędzia reprezentacji dziedzictwa historycznego, kulturowego i przemysłowego punktem wyjścia jest fakt jej długiego funkcjonowania (różne odcinki powstały w drugiej połowie XIX – początku XX wieku [3]) oraz zachowane zabytki o charakterze kolejowym. Drugą silną stroną kolei jest obecny jej charakter





transgraniczny (granica ukraińsko-polska) z możliwością budowy Europejskiego Szlaku Ponadregionalnego (Ukraina-Polska-Słowacja-Węgry). Trzecim ważnym elementem tej linii kolejowej jest różnorodność obiektów dziedzictwa historycznego i kulturowego oraz atrakcji turystycznych związanych z nowoczesną działalnością gospodarczą (obiekty agroturystyczne i ekoturystyczne). Ogólnie rzecz biorąc, istnieją obiektywne przesłanki do powstania międzypaństwowej destynacji turystycznej, opartej na odcinku Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej (Przemyśl–Niżankowice–Dobromil–Chyrów–Ustrzyki Dolne).

*Zasady organizacji tematycznych szlaków dziedzictwa kulturowego z wykorzystaniem kolei historycznych.* Zasady w badaniach naukowych (podstawowe i stosowane) są uważane za punkty wyjścia lub specyficzne podejścia do określonego zjawiska. Szlaki turystyczne są ważnym elementem turystyki jako zjawiska i w ich rozwoju ważne jest stosowanie zarówno ogólnych zasad turystyki, jak i specyficznych, związanych z charakterem planowania i obszarami realizacji tych szlaków. Do ogólnych zasad, jakie należy brać pod uwagę przy projektowaniu szlaków, należą: zasada historyzmu, zasada systematyczności, zasada działania, zasada rekreacji oraz zasada kulturologiczna [5]. W szczególności przy planowaniu szlaków turystycznych (ścieżek) na badanym obszarze ważne jest określenie etapów rozwoju historycznej kolei, dziedzictwa kulturowego i historycznego oraz ich wykorzystania w turystyce (zasada historyczna), ocena możliwości wykorzystania dziedzictwa historycznego i kulturowego w celu zaspokojenia różnych potrzeb kulturowych (zasada kulturologiczna).

W zależności od charakteru organizacji szlaków turystyczno-poznawczych dzieli się ich na *szlaki rzeczywiste* (oznaczone i opatrzone materiałami informacyjno-reklamowymi) oraz *wizualne* (trasy proponowane).

Przy planowaniu szlaków kulturowo-poznawczych ważne jest trzymanie się pewnych postulatów (zasad). W szczególności A. Mikos von Rorscheidt (2010) identyfikuje następujące *zasady planowania szlaków* [8]:





- *zasada reprezentatywności kulturowej*, która polega na doborze obiektów odzwierciedlających tradycje kulturowe, historię regionu, a także współczesne życie kulturalne;
- *zasada wyraźnej tematyzacji szlaku*, która jest utrwalona w jego nazwie i nastawiona na potencjalne grupy turystów;
- *zasada zwartości szlaku(-ów)*, która przewiduje możliwość zwiedzania proponowanych szlaków w ciągu dnia, a czas zwiedzania to nie tylko dojazd, ale i zwiedzanie określonych obiektów;
- *zasada różnorodności obiektów szlaku* wymaga szczegółowego doboru obiektów ekspozycji z zaangażowaniem ich różnych typów (architektoniczne, sakralne lub przemysłowo-techniczne);
- *zasada wyjątkowości obiektów* oznacza, że planowany szlak należy wyróżnić specjalnym tematem lub unikatową koncepcją;
- *zasada równowagi rodzajów i funkcji obiektów* zaleca, aby w strukturze szlaku obiekty wtórne nie przeważały ilościowo nad obiektami autentycznymi;
- *zasada ewentualnego funkcjonowania szlaku* jako wydarzenia cyklicznego, co może wiązać się np. z historyczną inscenizacją wycieczki;
- *zasada alternatywnych sposobów zwiedzania szlaków* (konny, kolejowy, rowerowy).

Na etapie realizacji i zapewnienia funkcjonowania szlaków kulturowych i turystycznych ważne jest przestrzeganie zasady współpracy lokalnych organizacji, instytucji lub firm, a także zasad rozwoju usług dodatkowych. Z punktu widzenia promocji oferty o charakterze turystyczno-kulturalnym konieczne jest zapewnienie nie tylko wycieczek zorganizowanych, ale również wycieczek dla turystów indywidualnych. Z punktu widzenia reklamy konieczne jest szerokie wykorzystanie nowoczesnych narzędzi promocji oraz zapewnienie czasu trwania i pilności ofert na szlaku kulturalnym i turystycznym.

Jednocześnie szczegółowe zasady związane z planowaniem i oznakowaniem szlaków turystycznych przeznaczonych do podróży obejmują takie punkty





wyjściowe, jak: kierowanie turystów do ciekawych atrakcji przyrodniczych i historyczno-kulturowych; pomoc firmom turystycznym w organizacji wyjazdów turystycznych; szlaki turystyczne należy układać w taki sposób, aby ich początek i koniec znajdowały się blisko przystanków komunikacyjnych; dzielą się one również na międzynarodowe, krajowe, międzyregionalne, regionalne i lokalne [1].

Istotne jest, aby badany teren spełniał wymogi logistyczne (początek i koniec szlaku turystycznego powinien być połączony ze stacjami zabytkowej kolei), a także, aby zapewnić stworzenie sieci szlaków dla obszaru jako połączenia szlaków międzynarodowych (transgranicznych), regionalnych i lokalnych.

W prezentowanej koncepcji istotne jest zapewnienie podejść, które będą wspierać promocję obiektów turystycznych oraz rekreacyjno-turystyczny rozwój Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej oraz terenów przyległych do granicy polsko-ukraińskiej. Wśród ważnych podejść do planowania tej obiecującej destynacji turystycznej są:

- 1) rozwój sieci (systemu) szlaków, których elementy będą miały różne znaczenie (transgraniczne, regionalne i lokalne) oraz charakter ruchu (kolej, droga, rowerowa, piesza) oraz inne przedmiotowo i treściowe elementy (dziedzictwo przemysłowo-kolejowe i historyczno-kulturowe oraz infrastruktura rekreacyjno-agroturystyczna);
- 2) przestrzennie ta sieć dróg będzie reprezentowana przez połączenie kolei transgranicznej z trasami samochodowo-pieszymi liniowymi i obwodowymi, rozpoczynającymi się od niektórych stacji kolei zabytkowej. Ten „szkielet” sieci zostanie uzupełniony i połączony szlakami „zewnętrznymi”, które będą biegły z Sambora i Starego Sambora;
- 3) różnorodność typów atrakcji turystycznych po obu stronach granicy (kulturowa, przemysłowa, obronna, sakralna) pozwala na organizowanie wycieczek poznawczych i kulturowych (historycznych, kulturowych, sentymentalnych, lokalnych) dla turystów z krajów ościennych;







- 4) w celu promocji Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej jako liniowej destynacji turystycznej konieczne jest organizowanie wycieczek dla turystów wagonami i autobusami szynowymi. Te działania mające na celu przyciągnięcie turystów powinny być realizowane w najbliższej przyszłości jako akcje promocyjne na ukraińskiej części kolei w przypadku braku stałego ruchu kolejowego na tym odcinku.

*Bibliografia:*

1. ДСТУ 7450:2013 Туристичні послуги. Знаки туристичні активного туризму. Класифікація, опис і правила застосування. Зі зміною № 1 (2019). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page?id\\_doc=86390](http://online.budstandart.com/ua/catalog/doc-page?id_doc=86390)
2. Велич і занепад станції Хирів або про залізницю, яку ремонтував Швейк / А. Лягушкін, Д. Янківський. – 07.07.2021. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://inlviv.in.ua/lviv/velych-i-zanepad-stantsiyi-hyriv-abo-pro-zaliznytsyu-yaku-remontuvav-shvejck>
3. Панюс М.В. Розвиток мережі залізниць Галичини австро-угорського періоду (1861-1918) / М. В. Панюс. – // Електронне наукове фахове видання “Історія науки і біографістика”. – 2012. – № 4. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://inb.dnsgb.com.ua/2012-4/12\\_panus.pdf](http://inb.dnsgb.com.ua/2012-4/12_panus.pdf)
4. Перша угорсько-галицька залізниця [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.hungalrail.com/>
5. Туризмолія: концептуальні засади теорії туризму : монографія / В. К. Федоченко. В. С. Пазенок та ін. – Київ : Академія, 2013. – 368 с.
6. Heritage Railway Association [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.hra.uk.com/>
7. Heritage Railway. The Complete Preservation News Magazine [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.heritagerrailway.co.uk/>
8. Mikos von Rohrscheidt A. Regionalne szlaki tematyczne: Idea, potencjał, organizacja / Armin Mikos von Rohrscheidt. – Krakow: Proksenia, 2010.
9. UK & Ireland Heritage Railways [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.heritage-railways.com/>







## ROZDZIAŁ 3 TURYSTYKA KOLEJOWA JAKO SZCZEGÓLNY RODZAJ USŁUG TURYSTYCZNYCH

*Serhiy Halchynskyy*  
*Magister*  
*Expert prawny*

### 3.1 Analiza ram prawnych turystyki kolejowej na Ukrainie

Rozwój turystyki kolejowej na Ukrainie jest ograniczony niewystarczającym poziomem rozwoju aspektów legislacyjnych, chociaż art. 6 Ustawy Ukrainy „O turystyce” wśród głównych priorytetów polityki państwa w zakresie turystyki pierwszym punktem wyznacza „poprawy ram prawnych dla turystyki”.

Ponadto w ustawodawstwie krajowym brakuje pojęcia „turystyki kolejowej”. W związku z tym organizator turystyki nie znajdzie pojęcia „turystyka kolejowa” w art. 4 Ustawy Ukrainy „O turystyce”, która zawiera niewyczerpaną listę rodzajów turystyki z wyjaśnieniem, że „specyfiką niektórych rodzajów turystyki jest ustanowiona przez prawo”.

Dodając pojęcie „turystyka kolejowa” do listy rodzajów turystyki w art. 4 Ustawy Ukrainy „O turystyce”, ustawodawca oficjalnie uznaje istnienie tego rodzaju turystyki na Ukrainie i zapewnia władzy wykonawczej podstawę prawną dla wdrożenia art. 6 Ustawy Ukrainy „O turystyce” w celu realizacji programów rozwojowych, przepisów, licencjonowania (a turystyka podlega licencjonowaniu) oraz określenia podstaw bezpieczeństwa i wymagań kwalifikacyjnych w dziedzinie turystyki kolejowej.

Jak pokazuje praktyka, turyści wybierają transport kolejowy na odległość od 500 do 1000 km. A technicznie turystyka kolejowa na Ukrainie ma wszelkie szanse rozwoju. Według obliczeń Ministerstwa Infrastruktury Ukrainy długość eksploatacyjna głównych torów kolejowych Ukrainy – 19 787 km, tory zelektryfikowane – 9 319 km, szerokość toru – 1520 mm, stan inwentarzowy wagonów osobowych 4,32 tys. [2].





*Obecnie, pomimo braku ustawodawstwa definiującego pojęcie turystyki kolejowej, uczestnicy stosunków wynikających z realizacji działalności turystycznej z wykorzystaniem transportu kolejowego kierują się ogólnymi zasadami ukraińskich ustaw o turystyce.*

W szczególności Ustawa Ukrainy „O turystyce” stanowi, że głównymi uczestnikami stosunków prawnych w dziedzinie turystyki są obywatele Ukrainy, cudzoziemcy i bezpaństwowcy, w których interesie jest działalność turystyczna, a także osoby prawne i fizyczne, które tworzą produkty turystyczne, świadczenia usług turystycznych lub pośrednictwa w świadczeniu określonych i powiązanych usług.

Przedmiotem działalności turystycznej są: **touropreatorzy** (dalej – touropreatorzy, jako wyłącznie osoby prawne), **pośrednicy biur podróży** (zarówno osoby prawne, jak i osoby fizyczne), **inne podmioty gospodarcze, przewodnicy, przewodnicy-tłumacze, instruktorzy sportowe oraz inni specjaliści wsparcia turystycznego.**

Artykuł 6 Ustawy Ukrainy „O turystyce” gwarantuje, że turystyka jest jednym z priorytetowych kierunków rozwoju gospodarczego i kulturalnego.

Wśród głównych priorytetów polityki państwa w dziedzinie turystyki są: „stworzenie korzystnych warunków dla rozwoju turystyki poprzez uproszczenie i harmonizację przepisów podatkowych, walutowych, celnych, granicznych i innych”, o czym mowa w tym samym artykule. Ustawy „O turystyce”.

Kwestie ustalenia podstaw prawnych regulujących stosunki w dziedzinie turystyki, ich poprawy i dostosowania do ogólnie przyjętych norm prawa międzynarodowego, a także ustalenia wysokości finansowego wsparcia turystyki w ustawie o budżecie państwowym Ukrainy należą do kwestii: wyłączne uprawnienia Rady Najwyższej Ukrainy.

Lokalne programy rozwoju turystyki są zatwierdzane przez organy przedstawicielskie samorządu terytorialnego. Zgodnie z art. 8 Ustawy Ukrainy „O





turystyce” ustalają one środki budżetów lokalnych na wsparcie finansowe lokalnych programów rozwoju turystyki.

Artykuł 9 Ustawy Ukrainy „O turystyce” nakazuje Gabinetowi Ministrów Ukrainy zgodnie z Konstytucją i ustawami Ukrainy prowadzenie międzynarodowej współpracy w turystyce, uchwalanie przepisów regulujących stosunki w turystyce oraz przygotowywanie i składanie wniosków do Rady Najwyższej Ukrainy w sprawie wysokości środków budżetowych na wsparcie finansowe projektów i programów rozwoju turystyki.

Artykuł 13 Ustawy Ukrainy „O turystyce” osobno zaznacza, że państwo chroni również prawa i interesy turystów zagranicznych.

Bezpieczeństwo obywateli Ukrainy i osób stale przebywających na jej terytorium w zakresie krajowej turystyki kolejowej, a także cudzoziemców w zakresie międzynarodowej turystyki przyjazdowej reguluje **Regulamin Bezpieczeństwa Obywateli w Transporcie Kolejowym Ukrainy**, zatwierdzony Rozporządzeniem Ministerstwa Transportu i Komunikacji Ukrainy nr 54 z dnia 19 lutego 1998 r. z późniejszymi zmianami zgodnie z Rozporządzeniem Ministerstwa Transportu i Komunikacji Ukrainy nr 1059 z dnia 22 listopada 2007 r.

Artykuł 15 Ustawy Ukrainy „O turystyce” nakłada na touroperatorów i pośredników biura podróży obowiązek udzielenia turystom wsparcia finansowego z tytułu odpowiedzialności cywilnej w formie gwarancji banku lub innej instytucji kredytowej.

Dowodem zabezpieczenia finansowego touroperatora lub pośrednika biura podróży jest pokrycie jego odpowiedzialności za szkody, które mogą zostać wyrządzone turystom w przypadku niewypłacalności touroperatora lub pośrednika biura podróży albo z powodu naruszenia procesu ogłoszenia ich upadłości.

Należy pamiętać, że „minimalna kwota zabezpieczenia finansowego touroperatora powinna wynosić co najmniej 20 000 euro. Kwota wsparcia finansowego touroperatora, który świadczy usługi wyłącznie w zakresie turystyki krajowej i przyjazdowej, powinna wynosić co najmniej 10 000 euro. Minimalna







kwota zabezpieczenia finansowego pośrednika biura podróży musi być równoważącą co najmniej 2000 euro”.

Ustawa Ukrainy „O turystyce” określa wymagania dotyczące obowiązkowego ubezpieczenia turystów poprzez zawieranie umów z ubezpieczycielami, zarówno podmiotami turystycznymi, jak i turystami, a także wymagania dotyczące umów o świadczenie usług turystycznych. Umowa o świadczenie usług turystycznych zawierana jest w formie pisemnej lub elektronicznej zgodnie z przepisami prawa. Jedną z form pisemnej umowy o świadczenie usług turystycznych lub wycieczkowych, z której można skorzystać zgodnie z niniejszą Ustawą, jest bon.

Zgodnie z tą samą Ustawą każda informacja przekazana przez touroperatora (pośrednika biura podróży) musi zawierać rzetelną informację o warunkach umowy o świadczenie usług turystycznych.

Zgodnie z art. 20 Ustawy Ukrainy „O turystyce” zmiana ceny produktu turystycznego jest możliwa nie później niż 20 dni przed rozpoczęciem podróży turystycznej. Jednak wzrost ceny produktu turystycznego nie może przekroczyć pięciu procent jego ceny początkowej. Jeżeli cena produktu turystycznego jest wyższa od ceny wyjściowej o pięć procent, turysta ma prawo odmówić wykonania umowy, a touroperator (pośrednik biura podróży) jest zobowiązany do zwrotu wpłaconej wcześniej kwoty.

Inne prawa i obowiązki podmiotów turystycznych są określone w art. 24 Ustawy Ukrainy „O turystyce”, a prawa i obowiązki turystów – w art. 25 wymienionej Ustawy.

Spory dotyczące świadczenia usług turystycznych, zgodnie z art. 34 Ustawy Ukrainy „O turystyce”, rozpatrywane są w trybie przewidzianym prawem przez sądy polubowne i sądy powszechne. Wysokość odpowiedzialności majątkowej touroperatora (pośrednika biura podróży) lub innego podmiotu działalności turystycznej, zgodnie z art. 32 Ustawy Ukrainy „O turystyce”, nie może przekroczyć rzeczywistej szkody wyrządzonej klientowi z winy touroperatora (pośrednika biura podróży) lub innego podmiotu turystycznego.





Podstawą prawną współpracy międzynarodowej w dziedzinie turystyki, zgodnie z art. 35 Ustawy Ukrainy „O turystyce”, są umowy międzynarodowe Ukrainy zawarte zgodnie z Ustawą Ukrainy „O umowach międzynarodowych Ukrainy”. Ponadto w tym samym artykule państwo ukraińskie zobowiązało się do promowania i wzmocnienia międzynarodowej współpracy w dziedzinie turystyki na zasadach i normach opracowanych przez Światową Organizację Turystyki (UNWTO).

Międzynarodowym instrumentem regulującym międzynarodowy transport kolejowy jest Konwencja o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF), zgodnie z tekstem Protokołu zmian z dnia 3 czerwca 1999 r. Ukraina przystąpiła do Konwencji w 2003 roku z zastrzeżeniami poprzez przyjęcie Ustawy Ukrainy „O przystąpieniu Ukrainy do Konwencji o międzynarodowym przewozie kolejami (COTIF)” (Wiadomości Rady Najwyższej Ukrainy, 2003, nr 39, s. 342).

*COTIF jest głównym dokumentem normatywnym regulującym przewóz towarów i pasażerów. W zakresie przewozu osób Konwencja reguluje prawo do podróżowania, odmowy podróży, określa wymagania dotyczące dokumentów podróży, tryb przewozu bagażu podręcznego, zwierząt, bagażu, samochodów, odpowiedzialność stron za naruszenie obowiązków, skargi i pozwy.*

Stosunki majątkowe w dziedzinie turystyki, oparte na równości, autonomii woli i niezależności majątkowej ich uczestników, regulują Kodeksy Cywilny i Gospodarczy Ukrainy, z uwzględnieniem cech ustalonych przez Ustawę Ukrainy „O turystyce”.

W szczególności art. 2 ustawy „O turystyce” przewiduje stosowanie zasad umowy międzynarodowej, jeżeli taka umowa, zatwierdzona przez Radę Najwyższą Ukrainy, przewiduje inne zasady niż określone w ustawie „O turystyce”.

W **Kodeksie Cywilnym Ukrainy** przewozów dotyczy **Rozdział 64**, który reguluje szeroki zakres praw i obowiązków przewoźnika i zleceniodawcy usług przewozowych, stosując zarówno bezpośrednie, jak i referencyjne, a także inne sposoby przedstawiania norm prawnych.





Ten Kodeks, oprócz ogólnych przepisów dotyczących transportu (**art. 908**), określa:

- wymagania do umów przewozu osób i bagażu (**art. 910**), a także umów czarterowych, które są niezbędne dla działalności touroperatorów w zakresie świadczenia kompleksowych usług turystycznych przy braku własnych pojazdów (**art. 912**);
- prawa pasażerów, które z kolei doprecyzowują kodeksy transportowe (statuty), inne przepisy (**art. 911**). W szczególności ustawodawstwo określa minimalną ilość praw, których nie można ograniczyć;
- możliwość podróżowania na jednym dokumencie przewozowym w bezpośrednim połączeniu mieszanym (**art. 913**);
- ojęcie przewozu transportem publicznym (**art. 915**) i ustala, że taki przewóz jest zamówieniem publicznym (definicję zamówienia publicznego zawiera **art. 633**);
- spłata umowy przewozu w postaci obowiązkowego pobrania opłaty, nawet jeśli wysokość opłaty nie została ustalona za porozumieniem stron (**art. 916**);
- konieczność ubezpieczenia ładunku, pasażerów i bagażu, przy czym stosuje się odniesienie do szczególnych przepisów dotyczących ubezpieczenia (**art. 927**);
- odpowiedzialność przewoźnika za wszelkiego rodzaju szkody, jakie może on wyrządzić w toku swojej działalności z zastosowaniem odniesienia do przepisów ustawodawstwa specjalnego. W szczególności **art. 922** przewiduje odpowiedzialność przewoźnika za opóźnienie odjazdu lub naruszenie terminu dojazdu pasażera do miejsca przeznaczenia.

**Kodeks Gospodarczy Ukrainy** zawiera normy regulujące stosunki prawne w zakresie przewozu ładunków przez podmioty gospodarcze, a w sprawach przewozu pasażerów odwołuje do Kodeksu Cywilnego i ustawodawstwa specjalnego. Ponieważ turyści bardzo rzadko korzystają z usług przewozu ładunków, szczegółowe uwzględnienie norm Kodeksu w niniejszej analizie jest niewskazane.

Oprócz Ustawy Ukrainy „O turystyce”, Kodeksów Cywilnego i Gospodarczego stosunki prawne w dziedzinie transportu kolejowego na Ukrainie regulują:

- **Ustawa Ukrainy „O licencjonowaniu działalności gospodarczej”;**
- **Ustawa Ukrainy „O ubezpieczeniu”;**





- **Regulamin Kolei Ukrainy;**
- **Zasady przewozu pasażerów, bagażu, ładunków i poczty koleją Ukrainy;**
- **Ustawa Ukrainy „O transporcie kolejowym”.**

Ustawa Ukrainy „O licencjonowaniu działalności gospodarczej” przewiduje obowiązek uzyskania licencji na działalność touroperatora i przewóz pasażerów koleją, odpowiednio w pkt 19 i 24 pierwszej części art. 7 „Wykaz działalności gospodarczej podlegającej licencjonowaniu”.

Ustawa Ukrainy „O licencjonowaniu działalności gospodarczej” określa warunki licencjonowania, procedurę, terminy, upoważnione organy, które wydają licencje i monitorują wdrażanie ustawodawstwa.

Uzyskanie licencji na prowadzenie działalności tourooperatorskiej jest szczegółowo regulowane w **Warunkach licencyjnych na działalność tourooperatorską**, zatwierdzonych Uchwałą Gabinetu Ministrów Ukrainy nr 991 z dnia 11 listopada 2015 r. Dokument zawiera 9 załączników, które są obowiązkowe do zapoznania się i wykonania w celu uzyskania odpowiedniej licencji. **Warunki licencjonowania działalności touroperatora**, opracowane zgodnie z Ustawami Ukrainy „O licencjonowaniu działalności gospodarczej”, „O turystyce”, „O ochronie konsumentów”, określają:

- wymagania kadrowe dla działalności touroperatora;
- wymogi organizacyjne dotyczące działalności touroperatora;
- wymagania technologiczne.

Zasadniczo Warunki Licencji określają wyczerpującą listę wymagań, jakie muszą spełniać licencjodawcy prowadzący działalność tourooperatorską oraz wyczerpującą listę dokumentów dołączanych do wniosku o licencję.

Przewóz osób koleją wymaga również uzyskania przez podmiot licencji. Ona wydawana jest zgodnie z **Warunkami licencyjnymi na przewóz koleją, osób, towarów i odpadów niebezpiecznych**, zatwierdzonymi przez Gabinet Ministrów Ukrainy nr 1168 z dnia 9 grudnia 2015 r. Warunki te zawierają wyczerpujący wykaz dokumentów wymaganych do uzyskania licencji, wymagań kadrowych i organizacyjnych dla podmiotu gospodarczego, a także 3 załączniki do wzoru





wniosku o uzyskanie lub odnowienie licencji oraz opis załączonych do wniosku dokumentów.

Licencjodawca może uzyskać administracyjną usługę uzyskania licencji poprzez złożenie wniosku i niezbędnych dokumentów do organu licencyjnego, pocztą z opisem załącznika oraz w formie elektronicznej w sposób określony przez Gabinet Ministrów Ukrainy. Licencję online można uzyskać za pomocą Zunifikowanego państwowego portalu usług administracyjnych.

**Ustawa Ukrainy „O ubezpieczeniu”** określa ogólne zasady ubezpieczenia, prawa i obowiązki ubezpieczyciela i ubezpieczonego, wymagania umowy ubezpieczenia oraz odpowiedzialność za niewykonanie lub naruszenie obowiązków przez strony tej umowy. Pkt 7 art. 31 Ustawy Ukrainy „O ubezpieczeniu” przewiduje obowiązkowe „ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej podmiotów turystycznych za szkody na życiu lub zdrowiu turystów, lub ich mieniu”, a pkt 9 tego samego artykułu – ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej posiadaczy pojazdów lądowych”.

**Ustawa Ukrainy „O ubezpieczeniu”** nie zawiera szczegółowych przepisów dla żadnego konkretnego rodzaju turystyki, ale uzupełnianie tego przepisu o przepisy dotyczące turystyki kolejowej jest niepraktyczne, ponieważ wpływ ustawy dotyczy wszystkich rodzajów usług turystycznych i transportowych.

Ogólną regulację działalności kolejowej reguluje **Regulamin Kolei Ukrainy**. Ten dokument określa i precyzuje wszystkie zasady stosowane przy realizacji przewozów, eksploatacji mienia kolejowego oraz inne aspekty prawne. Pojęcie turystyki nie jest używane w tym akcie prawnym. A uzupełnianie **Regulaminu Kolei Ukrainy** o przepisy dotyczące turystyki jest niepraktyczne, ponieważ istnieją inne specjalistyczne przepisy, które mogą skuteczniej regulować turystykę kolejową.

Oprócz tego istnieje **Regulamin przewozu osób, bagażu, ładunków i poczty kolejną Ukrainy**, który szczegółowo określa wszystkie zasady regulujące przewóz kolejną.







Regulamin określa warunki, normy obsługi pasażerów na dworcach, rejestrację dokumentów podróży, miejsca ulgowe dla pasażerów, rezerwację miejsc dla grup zorganizowanych, co jest szczególnie interesujące **dla touroperatorów turystyki kolejowej**. Ten sam akt prawny określa zasady przewozu osób, prawa i obowiązki pasażerów i przewoźników, odpowiedzialność stron za niewykonanie lub naruszenie obowiązków, cechy przewozu osób, algorytm postępowania w razie wypadku z pasażerami, taryfy pasażerskie, wymogi ubezpieczeniowe, pobierania, zasady przewozu bagażu, bagażu podręcznego, zwierząt i ptaków oraz ustanawia szereg innych specjalistycznych zasad do zastosowania w indywidualnych przypadkach, ale ich analiza w kontekście turystyki kolejowej również nie jest tutaj praktyczna.

Zgodnie z **Ustawą Ukrainy „O transporcie kolejowym”** ustalanie taryf dla towarów, pasażerów, bagażu, koleją (z wyłączeniem podmiejskiego transportu pasażerskiego) na Ukrainie opiera się na polityce budżetowej, cenowej i taryfowej w sposób określony przez Gabinet Ministrów Ukrainy. W szczególności obecne taryfy za przewóz pasażerów, bagażu i ładunków koleją w ruchu krajowym są obecnie zatwierdzone rozporządzeniem Ministerstwa Infrastruktury Ukrainy nr 184 z dnia 20 kwietnia 2018 r. (Zarządzenie zarejestrowane w Ministerstwie Sprawiedliwości Ukrainy w dniu 10 maja 2018 r. nr. 577/32029). Taryfy te nie zawierają podatku VAT i opłaty ubezpieczeniowej.

Obecnie monopolistą w dziedzinie transportu kolejowego na Ukrainie jest towarzystwo akcyjne (TA) „Ukrzaliznytsia”, a to stwarza problem regulacji taryf dla transportu kolejowego, które są realizowane przez monopoliste.

Również w przeciwieństwie do ruchu towarowego obecnie nie jest uregulowana możliwość korzystania z wagonów pasażerskich dla firm prywatnych. Wypożyczać można wyłącznie wagony TA „Ukrzaliznytsia”, koszt których jest obliczany zgodnie z wewnętrznymi instrukcjami TA, które nie są swobodnie dostępne. Biorąc pod uwagę koszty wynajmu wagonów oferowanych przez TA „Ukrzaliznytsia”, dla touroperatorów taniej jest kupować bilety na regularne pociągi TA „Ukrzaliznytsia”.





Jeśli chodzi o perspektywę jednego biletu na przejazd kilkoma trasami kolejowymi, przydatne są tu doświadczenia Unii Europejskiej i Wielkiej Brytanii, gdzie wśród konsumentów popularne jest tworzenie i udostępnianie kompleksowej i wysokiej jakości kolejowej trasy turystycznej. Na przykład, touroperator w Anglii i Szkocji zapewnia kompleksową bazę hotelową i obsługę kolejową umożliwiającą dostęp do trudno dostępnych miejsc w kraju.

Budowa i/lub eksploatacja kolei przez spółkę prywatną może obecnie przybrać formę partnerstwa państwowo-prywatnego, o którym mowa w art. 4 **Ustawy „O partnerstwie państwowo-prywatnym”**.

Jedynym przypadkiem, w którym tor kolejowy może należeć do podmiotu gospodarczego, niezależnie od własności, jest przynależność tego toru do torów dojazdowych, których definicję podano w **Regulaminie utrzymania podjazdowych torów kolejowych zatwierdzonych** Zarządzeniem Ministerstwa Transportu Ukrainy № 644 z dnia 21 listopada 2000 r.

W momencie przygotowywania niniejszej analizy jeszcze nie została przyjęta **nowa wersja Ustawy Ukrainy „O transporcie kolejowym”**, a to uniemożliwia prywatnym przewoźnikom dostęp do infrastruktury kolejowej, a tym samym **organizację pełnoprawnej turystyki kolejowej**, a nie prostego pasażerskiego ruchu kolejowego.

Projekt nowej wersji ustawy złożyli jeszcze w 2019 r. pod nr 1196-1 posłowie parlamentu Jurij Kisiel, Oleksander Skiczko i Mykoła Tyszczenko. Projekt uzyskał aprobatę właściwych komisji, w szczególności Komitetu Integracji Ukrainy z Unia Europejska.

We wnioskach komisji stwierdza się, że projekt ustawy zawiera przepisy, które „umożliwią dostosowanie ustawodawstwa ukraińskiego do głównych przepisów prawa unijnego w zakresie transportu kolejowego, których realizację przewidziano w Umowie Stowarzyszeniowej między Ukrainą a UE oraz Wspólnotą Europejską w sprawie energii jądrowej i ich państw członkowskich, z drugiej strony (dalej Umowa o Stowarzyszeniu). Ponadto projekt ma na celu zbliżenie warunków branży





kolejowej do zasad Wspólnoty Europejskiej w celu zintegrowania ukraińskiego systemu kolejowego z systemem kolejowym Wspólnoty”.

We wniosku wspomniano również o szeregu dyrektyw i rozporządzeń unijnych, które Ukraina zobowiązała się wdrożyć przy zawieraniu Umowy o Stowarzyszeniu. Należy zauważyć, że celem UE jest przejście do znacznie większego wykorzystania kolei podczas podróży na duże odległości.

W szczególności „**Biała Księga**” [15], która nie jest aktem prawnym, ale wyznacza główne kierunki działań instytucji i ustawodawców UE, „Mapa Drogowa do Jednolitego Europejskiego Obszaru Transportu” – W kierunku konkurencyjnego i oszczędnego systemu transportowego” dla zadań transportu kolejowego określa następujące zadania:

- do 2030 r. trzydzieści procent ruchu towarowego na dystansie ponad 300 km powinno zostać przeniesione na inne rodzaje transportu, w tym na kolejowy i wodny;
- tworzenie paneuropejskiej sieci kolei dużych prędkości powinno być zakończone do 2050 r.;
- do 2050 r. większość przewozów pasażerskich średnich odległości powinna być obsługiwana koleją.

Przyjęcie nowej ustawy o transporcie kolejowym pozwoli nam szybciej i wydajniej osiągnąć wspólne dla Ukrainy i naszych europejskich partnerów cele.

Przecież według brytyjskich statystyk z planu Williamsa-Shappsa [16] prywatyzacja kolei i dostęp prywatnych firm do eksploatacji kolei pozytywnie wpłynęły na rozwój brytyjskiej sieci kolejowej. Na rozwój zebrano **ponad 1 miliard funtów** kosztów prywatnych. Ponadto obecność dużej liczby przedsiębiorstw obsługujących kolej tworzy zdrową konkurencję i obniża koszty podróży dla konsumenta końcowego.

Taryfy za przewóz pasażerów i bagażu w ruchu podmiejskim ustala TA „Ukrzaliznytsia” w porozumieniu z lokalnymi władzami wykonawczymi. Na poziomie taryf nie zapewniających opłacalności tych przewozów straty są rekompensowane z budżetów lokalnych.





Opracowaniem taryf dla przewozu **pasażerów**, ładunku, bagażu koleją w ruchu międzynarodowym, w tym tranzytowym, zajmuje się TA „Ukrzaliznytsia”. Jednocześnie taryfy za ruch tranzytowy ustala TA „Ukrzaliznytsia” zgodnie z międzynarodowymi umowami i ustawodawstwem Ukrainy.

Płatności za roboty i usługi związane z przewozem towarów, **pasażerów**, bagażu, poczty, które nie podlegają państwowej regulacji taryf, dokonywane są według **wolnych stawek**, które są ustalane w drodze porozumienia stron w sposób niesprzeczny z ustawodawstwem o konkurencji gospodarczej.

W celu ochrony interesów niektórych kategorii obywateli w transporcie pasażerskim, w tym podmiejskim, mogą być przewidziane **taryfy ulgowe**. Straty transportu kolejowego z ich użytkowania są rekompensowane z budżetu państwa lub samorządów, w zależności od tego, który organ wprowadził ulgę.

Gabinet Ministrów Ukrainy corocznie wydaje rozkaz państwowy dla TA „Ukrzaliznytsia” na przewóz osób i towarów, wprowadzenie nowych obiektów, modernizację środków technicznych, kolejność i wielkość niezbędnych środków na te potrzeby z Budżetu państwowego Ukrainy.

Artykuł 22<sup>1</sup> Ustawy Ukrainy „O transporcie kolejowym” określa obowiązki pasażera i przewoźnika podczas przewozu pasażera koleją międzynarodową. W szczególności pasażer zobowiązany jest do posiadania prawidłowo sporządzonych dokumentów wymaganych przy wjeździe do kraju przeznaczenia, krajów na trasie i okazania ich przewoźnikowi na jego żądanie. Podczas przewozu pasażera w międzynarodowej linii kolejowej, oprócz obowiązków przewidzianych w artykule 22 tej Ustawy, przewoźnik przed rozpoczęciem takiego przewozu sprawdza, czy pasażer ma paszport lub dokument zastępczy i odmawia w przewozie pasażera, który nie przedstawił niezbędnych dokumentów.

Odmowa przewoźnika od umowy międzynarodowego przewozu kolejowego pasażera, który nie przedstawił dokumentów określonych w ustępie drugim niniejszego artykułu, nie pociąga za sobą obowiązku przewoźnika naprawienia pasażerowi szkody wyrządzonej w tym zakresie.





Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za niedopełnienie obowiązku sprawdzenia dokumentów określonych w części drugiej niniejszego artykułu przed rozpoczęciem międzynarodowej usługi kolejowej, która doprowadziła do przewozu lub próby przewiezienia pasażera przez granicę Ukrainy bez niezbędnych dokumentów.

Obecnie zawarto szereg umów międzynarodowych o współpracy w dziedzinie turystyki z partnerami zagranicznymi, w szczególności z państwami członkowskimi UE: Grecją (1996), Estonią (1994), Łotwą (2000), Polską (1994), Słowacją (2001), Węgrami (2001), Finlandią (2000), Litwą, Austrią (2004). Pełna lista zawartych umów międzypaństwowych w dziedzinie turystyki jest swobodnie dostępna [17].

Umowy dwustronne Ukrainy o współpracy w dziedzinie transportu kolejowego z zagranicznymi krajami partnerskimi znajdują się w wykazie „Współpracy dwustronnej” [18].

Zgodnie z rozdziałem 16 sekcji V Umowy o Stowarzyszeniu współpraca w dziedzinie turystyki realizowana jest w celu zwiększenia konkurencyjności branży turystycznej.

Ustawa „O turystyce” uwzględniła przepisy dyrektywy 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. „**W sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek**” [19], przewidywała obowiązkowe ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej touroperatorów w sprawie zwrotu kosztów powrotu turystów do miejsca stałego zamieszkania.

W 2017 roku Gabinet Ministrów Ukrainy zatwierdził Strategię Rozwoju Turystyki i Uzdrowisk do 2026 roku. A teraz trwają prace nad dostosowaniem ustawodawstwa turystycznego do odpowiednich dyrektyw i norm UE.

1 czerwca 2017 r. weszły w życie trzy Standardy Narodowe Ukrainy, zharmonizowane z przepisami międzynarodowymi i europejskimi w dziedzinie turystyki:

- Standard ISO 17679:2016 **Tourism and related services – Wellness spa – Service requirements** (Turystyka i usługi pokrewne – Spa – Wymagania dotyczące usług);







- Standard ISO 17049:2013 **Accessible design – Application of braille on signage, equipment and appliances** (Dostępny Dizajn – Stosowanie alfabetu Braille'a na znakach, sprzęcie i urządzeniach);
- Standard ISO 23599:2012 **Assistive products for blind and vision-impaired persons – Tactile walking surface indicators** (Produkty dla osób niewidomych i niedowidzących. Dotykowe wskaźniki strefy dla pieszych).

Jednym z kierunków współpracy z Unią Europejską w dziedzinie turystyki jest projekt TACIS „**Wsparcie rozwoju lokalnego i turystyki w regionie karpackim**”, który jest realizowany w obwodach czerniowieckim, iwano-frankowskim, lwowskim i zakarpackim.

Obecnie na Ukrainie istnieje tylko jedna turystyczna trasa kolejowa „Karpacki Tramwaj”, chociaż potrzebę utworzenia tras turystycznych na kolei w Gabinetcie Ministrów Ukrainy uznano jeszcze w 2003 roku. „Karpacki Tramwaj” znalazł się na liście działań na rzecz rozwoju turystyki zagranicznej i krajowej, która została zatwierdzona Rozporządzeniem Gabinetu Ministrów Ukrainy z dnia 27 czerwca 2003 r. № 390-p (pkt 28), mianowicie: „28. Ułatwienie przyciągania inwestycji, w tym na zasadzie koncesji, na realizację projektów priorytetowych: utworzenie trasy turystycznej „Karpacki Tramwaj”, na bazie sieci kolei wąskotorowych regionu karpackiego. Zgodnie z postanowieniem, projekt ten miał być realizowany na zasadzie koncesji, jednak zgodnie ze stroną internetową projektu, operacja jest obecnie realizowana przez Sp. z o.o „Uniplit” i Sp. z o.o „Karpacki Tramwaj”.

### *WNIOSKI I REKOMENDACJE*

Ukraina potrzebuje strategicznie zorientowanej polityki państwowej, zdefiniowania turystyki kolejowej jako jednego z głównych priorytetów państwa, wprowadzenia mechanizmów ekonomicznych i prawnych dla udanego biznesu turystycznego, mechanizmów inwestowania w infrastrukturę turystyczną, działań informacyjnych i marketingowych w celu kształtowania wizerunku turystycznego Ukrainy. To wymaga:

- wdrożenie koncepcji turystyki kolejowej do ustawodawstwa ukraińskiego, zdefiniowanie polityki państwa w tym kierunku, z uwzględnieniem poglądów





- podmiotów gospodarczych, ludności, aktywistów, grup inicjatywnych i innych przedstawicieli społeczeństwa;
- dodatkowe uregulowanie prawne dostępu prywatnych firm do infrastruktury kolejowej;
  - prowadzenie jednego biletu, który umożliwia podróżowanie kilkoma liniami kolejowymi w określonym czasie, co z powodzeniem stosują koledzy z zagranicy;
  - określić w przepisach niuanse ubezpieczeniowe związane ze świadczeniem usług w zakresie turystyki kolejowej;
  - wprowadzenie szczególnego uregulowania prawnego organizatorów turystyki świadczących usługi w zakresie turystyki kolejowej, w tym uregulowania minimalnych standardów komfortu i bezpieczeństwa zarówno używanego taboru, jak i usług z nim związanych, takich jak wyżywienie, noclegi hotelowe itp.;
  - wprowadzenie państwowej kampanii promocyjnej promującej wizerunek i dostępność ukraińskiej turystyki kolejowej dla turystów zagranicznych.

*Bibliografia:*

1. Закон України «Про туризм». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № 31, ст.24. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80#Text>
2. Статистичні дані про Українські залізниці. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/statistichni-dani-pro-ukrainski-zaloznici.html>
3. Правила безпеки громадян на залізничному транспорті України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0193-98#Text>
4. Протокол від 3 червня 1999 року, що стосується змін Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\\_220#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_220#Text)
5. Закон України «Про приєднання України до Протоколу від 3 червня 1999 року, що стосується змін Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2006, N 2-3, ст.44. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3091-15#Text>
6. Цивільний Кодекс України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, №№ 40-44, ст.356. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>
7. Господарський кодекс України. Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2003, № 18, № 19-20, № 21-22, ст.144). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>
8. Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності». Відомості Верховної Ради (ВВР), 2015, № 23, ст.158. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text>





9. Закон України «Про страхування». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 18, ст. 78. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80#Text>
10. Статут залізниць України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF#Text>
11. Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0310-07#n16>
12. Закон України «Про залізничний транспорт». Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, № 40, ст. 183. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80#Text>
13. Правила обслуговування залізничних під'їзних колій. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0875-00#Text>
14. Проект Закону про залізничний транспорт України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4\\_1?pf3511=66737](https://w1.c1.rada.gov.ua/pls/zweb2/webproc4_1?pf3511=66737)
15. White paper – Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system. – Р. 9. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:en:PDF>
16. Great British Railways: The Williams-Shapps Plan for Rail (web version). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.gov.uk/government/publications/great-british-railways-williams-shapps-plan-for-rail>
17. Міжнародні договори у галузі туризму. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/files/%D0%A3%D0%B3%D0%BE%D0%B4%D0%B8%20%D0%B2%20%D0%B3%D0%B0%D0%BB%D1%83%D0%B7%D1%96%20%D1%82%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC%D1%83.doc>
18. Двостороннє співробітництво. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://mtu.gov.ua/content/dvostoronne-spivrobotnictvo-1.html>
19. Туризм. – Євроінтеграційний портал. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://eu-ua.kmu.gov.ua/evrointehratiia/turyzm>
20. Заходи щодо розвитку іноземного і внутрішнього туризму удосконалення нормативно-правової бази. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/npas/1328145>

*Janusz Cheh  
Master*

*ekspert międzynarodowego transportu kolejowego*

### 3.2 Analiza ram prawnych turystyki kolejowej w Polsce

Kolej od początku swojego istnienia nierozzerwalnie związana była z podróżowaniem osób w różnych celach, w tym uprawiania turystyki. Początki budowy pierwszych linii kolejowych na ziemiach polskich przypadają na okres, kiedy nasz kraj był pod panowaniem trzech zaborców. Jedną z pierwszych wybudowanych linii była Kolej Warszawsko-Wiedeńska, która powstała w zaborze rosyjskim w 1845 roku. Warszawiacy podróżowali nią w celach turystycznych na





przykład do Grodziska i Skierniewic. Natomiast w zaborze pruskim wśród lokalnych społeczności były popularne niedzielne pociągi piknikowe. Wycieczki organizowane były z Poznania i Bydgoszczy, a przejazdy odbywały się maksymalnie do kilkunastu kilometrów.

Odzyskanie niepodległości przez Polskę w 1918 roku to początek istnienia polskich kolei.

Przewozy turystyczne odbywały się na różnych szerokościach torów i organizowane były przez wiele podmiotów np. Bydgoską Kolej Powiatową, Żnińską Kolej Powiatową i Bieszczadzką Kolej Leśną. Pozyskany po zaborcach majątek oraz doświadczony personel, który w wielu przypadkach stanowili obywatele II RP, stał się bezcennym kapitałem pod możliwość utworzenia narodowego przewoźnika. Prezydent Ignacy Mościcki 24 września 1926 roku podpisał Rozporządzenie, które stało się podstawą prawną utworzenia przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe”. To wydarzenie stało się istotnym kołem zamachowym rozwoju kolejnictwa. W ślad za rozwiniętymi gospodarkami państw zachodniej Europy pod koniec lat dwudziestych decydenci Ministerstwa Transportu postanowili rozwijać turystykę kolejową.

Od 1929 roku rozpoczęto wdrażanie planów tanich przejazdów dla grup turystycznych, a podjęte działania były wspierane przez ówczesne środki masowego przekazu. Uruchomiano pociągi do posiadających potencjał turystyczny regionów Polski. W 1932 roku pierwszy raz wyruszył pociąg turystyczny z Polski do Francji (relacja Warszawa – Paryż). Powstały również ambitne plany zakupu lokomotyw i wagonów na potrzeby pręźnie rozwijających się kolei turystycznych, które skutecznie przerwał wybuch II Wojny Światowej. Po zakończeniu działań wojennych priorytetem dla transportu kolejowego była odbudowa kraju i gospodarki narodowej. Turystyka była podtrzymywana w niewielkim zakresie przez kolej wąskotorową. W latach pięćdziesiątych wzorem zaczerpniętym z ZSRR, a precyzyjniej z Tbilisi powstawały w Polsce wąskotorowe kolejki parkowe, nazywane też dziecięcymi.





Do czasów nam współczesnych przetrwały tylko dwie w Poznaniu i Chorzowie. W latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych XX wieku podejmowano z różnym skutkiem próby wykonywania przewozów turystycznych przy wykorzystaniu kolei wąskotorowych PKP takich jak na przykład: Pomorska Kolej Dojazdowa, Żnińska Kolej Dojazdowa Gryficka Kolej Dojazdowa. Jedne z największych sukcesów w przewozach pasażerskich odnosiła w Bieszczadach Kolej Leśna (niebędąca w strukturach PKP), przewożąc w latach siedemdziesiątych około trzydzieści tysięcy osób rocznie. W latach od 1945 r. – 1989 r. turystyczne przewozy pasażerskie na normalnych torach w zasadzie nie istniały. Uruchomiano pociągi kolonijne, które ocierały się o turystykę. Były one w okresie wakacji wykorzystywane do przewozu dzieci i młodzieży w atrakcyjne regiony Polski oraz do krajów socjalistycznych, najczęściej do Niemieckiej Republiki Demokratycznej i Czechosłowackiej Republiki Socjalistycznej. Kolej była wykorzystywana, również jako podstawowy środek transportu przewozu kuracjuszy do miejscowości uzdrowiskowych oraz turystów korzystających z wczasów zakładowych, bardzo popularnych w PRL.

Przemiany ustrojowe w Polsce, które zostały zapoczątkowane w 1989 roku zakończyły między innymi monopol państwa w wielu dziedzinach życia. Zmieniły się zatem zasady funkcjonowania gospodarki oraz stosunki społeczno-polityczne. Powstała również możliwość stowarzyszania się obywateli zgodnie z zapisami Ustawy. Od początku lat dziewięćdziesiątych zaczęły powstawać na terytorium RP pod różnymi nazwami liczne stowarzyszenia skupiające pasjonatów kolejnictwa, które w wielu przypadkach dążyły do pozyskania taboru kolejowego, infrastruktury i obiektów kolejowych, które były niezbędne do realizacji ich celów statutowych. Tego typu działania przyczyniły się w wielu przypadkach do ocalenia przed zniszczeniem bardzo cennych zabytków techniki oraz infrastruktury kolejowej.

Polskie Koleje Państwowe Spółka Akcyjna z mocy Ustawy w 2008 roku zostały skomercjalizowane i zrestrukturyzowane. Na podstawie art. 18a narodowy przewoźnik może nieodpłatnie przekazać jednostce samorządu terytorialnego linie







kolejowe, które nie mają rangi krajowej. Przeniesienie prawa użytkowania następuje w formie przekazania na własność lub korzystania zgodnie z treścią umowy zawartej na podstawie Kodeksu cywilnego. Samorząd przyjmujący zobowiązany jest do gospodarowania uzyskanymi w ten sposób nieruchomości zgodnie z pierwotnym przeznaczeniem i utrzymywać połączenie z siecią kolejową. Właśnie w ten sposób większość obecnie istniejących kolei wąskotorowych została przekazana jednostkom samorządu terytorialnego różnych szczebli. Przejęto 12 linii wąskotorowych o długości 968 kilometrów. Przykładowo dawna Kolej Grójecka, z wyłączeniem części mienia (niektóre stacje kolejowe, budynki o różnym przeznaczeniu), analogicznie została przekazana czterem samorządom. Pozyskane mienie kolejowe zostało rozdysponowane w następujących proporcjach: Gmina Piaseczno 68%, Gmina Grójec 30%, Gmina Belsk Duży 1%. i stanowi ono współwłasność wymienionych jednostek samorządu terytorialnego zgodnie z k.c. Następnie gminy otrzymane mienie kolejowe przekazały w użyczenie Piaseczyńsko-Grójeckiemu Towarzystwu Kolei Wąskotorowej (PGTKW). Część używanego taboru kolejowego jest własnością Gminy Piaseczno, która użycza go PGTKW, a pozostała część stanowi własność stowarzyszenia. PGTKW jest zarówno zarządcą jak i operatorem zgodnie z zapisami Ustawy o transporcie kolejowym. Jest to możliwe, ponieważ realizuje swoje przewozy na torze wąskim. Tego typu podwójna rola zarządcy infrastruktury kolejowej i operatora jest sprzeczna z dążeniem do konkurencyjności na szlakach kolejowych Unii Europejskiej. Kolej wąskotorowa jest wydzielona z sieci kolejowej UE i w takim wypadku połączenie właśnie tych dwóch funkcji jest możliwe. Taka sytuacja równocześnie nakłada na PGTKW obszerny zakres obowiązków, które wynikają z przepisów kolejowych obowiązujących na terytorium Polski. Zarządca infrastruktury kolejowej zobowiązany jest m.in. do jej eksploatacji, bieżącego utrzymania w prawidłowym stanie technicznym i wykonywania remontów (Art. 5 ust. 1 Ustawy).

Ponadto jako operator (przewoźnik kolejowy) PGTKW musi posiadać świadectwo bezpieczeństwa (art. 19), a eksploatowany tabor niezbędne dokumenty





dopuszczające do ruchu kolejowego, dotyczy to również personelu (maszyniści, rewidenci taboru). Ustawa zgodnie z Art. 44 ust. 1 i 2 zwalnia z obowiązku posiadania licencji na przewóz kolejowy osób przedsiębiorców operujących tylko na lokalnych i regionalnych wąskotorowych sieciach kolejowych lub na liniach prywatnych, z uwzględnieniem bocznic kolejowych. W odniesieniu do infrastruktury kolejowej (lokalnej, turystycznej i historycznej) oraz pojazdów kolejowych (historycznych, turystycznych i lokalnych) nie obowiązują przepisy Ustawy określone w art. 23 - 23b, art. 23ca - 23e, art. 23fa i art. 23h - 23k.

Na stronie internetowej Urzędu Transportu Kolejowego zamieszczono informacje dla podmiotów zamierzających lub prowadzących przewozy turystyczne. Wskazano ścieżkę prawną oraz sposoby uzyskania konkretnych dokumentów wraz z wzorami formularzów. Prezes UTK w Polsce jest centralnym organem władzy rządowej i sprawuje nadzór nad bezpieczeństwem w zakresie określonym w art. 10 Ustawy.

Kolejnym istotnym aspektem podmiotów realizujących turystykę kolejową jest posiadanie lub dzierżawienie taboru kolejowego, infrastruktury kolejowej oraz budynków, które stanowią dziedzictwo narodowe i są wpisane do Rejestru zabytków, zgodnie z Ustawą. Art. 36 ust. 1 określa zakres, jakie działania wymagają pozwolenia właściwego miejscowo wojewódzkiego konserwatora zabytków. Bardzo często np. przeprowadzenie remontu wymaga sporządzenia dodatkowej dokumentacji, skorzystania z pracy ekspertów, wykorzystania konkretnych materiałów, co znacznie podwyższa koszty inwestycji. Użytkownik zabytku może skorzystać z dofinansowania ze środków publicznych, głównie z Ministerstwa właściwego do spraw dziedzictwa narodowego, Wojewódzkich Konserwatorów Zabytków i jednostek samorządu terytorialnego właściwych miejscowo. Częściową rekompensatą za użytkowanie i utrzymywanie w należyтым stanie konserwatorskim zabytków jest zwolnienie z podatku zgodnie z Art. 7 ust. 6 Ustawy.

Przewozy turystyczne wykonywane na liniach kolejowych o rozstawie osi 1435 mm podlegają przepisom dotyczącym przewozu pasażerów. Zarządcą





większości z 19 200 km (stan na 31.12.2018 roku) jest spółka PKP Polskie Linie Kolejowe. Wymieniony podmiot nie świadczy usług przewozowych, ponieważ łączenie funkcji operatora z zarządcą na sieci kolejowej UE jest niedozwolone. UTK na swojej stronie internetowej udostępnia oraz aktualizuje obowiązujące w Polsce przepisy prawa, z podziałem na prawo krajowe i europejskie. Ponadto możemy zapoznać się z orzeczeniami sądów, rozpatrzeniem skarg i odwołań, które dotyczą decyzji Prezesa UTK. Aktualny wykaz przewoźników kolejowych posiadających licencję na przewóz osób znajdziemy na stronie internetowej. Pomocny jest również portal, gdzie możemy zapoznać się z przepisami i procedurami kolejowymi, które obowiązują w Polsce.

Organizowanie turystyki kolejowej przez podmiot posiadający osobowość prawną (przedsiębiorstwo, biuro turystyczne, stowarzyszenie) przy wykorzystaniu zewnętrznego przewoźnika realizowane jest najczęściej poprzez zawieranie umów cywilno-prawnych na konkretne usługi. Oczywiście na przewoźniku ciąży obowiązek przestrzegania przepisów kolejowych zgodnie z realizowanym przejazdem. Doskonałym przykładem organizowania przejazdów turystycznych właśnie w ten sposób jest Biuro Turystyki Kolejowej TurKol.pl. Dziesięć lat doświadczeń oraz marka rozpoznawalna nie tylko w Polsce, ale i innych krajach europejskich. TurKol.pl organizuje wielogodzinne wycieczki turystyczne w atrakcyjne regiony Polski jak również przejazdy w dużych miastach takich jak np. Wrocław. Najczęściej do prowadzenia pociągów wykorzystywane są lokomotywy i wagony w barwach historycznych. Pociągi są uruchamiane przez przewoźników kolejowych: Cargo Master Sp. z o.o., ARRIVA, LOTOS Kolej oraz Parowozownię Wolsztyn Instytucję Kultury Województwa Wielkopolskiego. Jedną z dodatkowych atrakcji jest sprzedaż biletów kartonikowych na przejazdy pociągami noszącymi swoje indywidualne nazwy oraz ich kontrola przez obsługę pociągu wykorzystującą historyczne mundury i wyposażenie PKP.





Turystyka kolejowa w Polsce najczęściej występuje w następujących wariantach:

- przejazdy indywidualne lub grupowe organizowane przez osoby fizyczne w oparciu o kolejowe przewozy pasażerskie ogólnodostępne lub hybrydowo z wykorzystaniem pasażerskiego transportu kolejowego połączonego z innymi środkami transportu np. drogowego;
- przejazdy grupowe organizowane przez podmioty posiadające osobowość prawną w oparciu usługi kolejowe świadczone przez przewoźników kolejowych;
- przejazdy grupowe organizowane w całości przez przewoźników kolejowych wykorzystujących swój własny lub dzierżawiony tabor kolejowy i wykorzystujących najczęściej tory o szerokości mniejszej niż 1435 mm, czyli kolej wąskotorowa.

W polskim systemie prawnym nie odnajdziemy definicji turystyki kolejowej.

Szczegółowy zakres organizowania turystyki w Polsce i poza jej granicami przez przedsiębiorstwa turystyczne zarejestrowane na terytorium naszego kraju określa stosowna Ustawa. Należy zwrócić uwagę, że poza obowiązującymi w turystyce zasadami obejmuje ona również wyłączenia określone w Art. 3. Umożliwiają one między innymi zorganizowanie turystycznej imprezy z usługami powiązanymi, której czas trwania nie powinien przekraczać 24 godzin i nie może obejmować noclegu. Zatem zorganizowanie kilkunastogodzinnego przejazdu turystycznego koleją jest możliwy przez podmioty posiadające osobowość prawną i nie będące przedsiębiorstwem turystycznym. Dodatkowo organizowanie pojedynczych i niezależnych od siebie przejazdów turystycznych (bez noclegu) koleją jest możliwe w okresie kilku dni i również nie stanowi to kolizji z zapisami Ustawy. Tego typu konstrukcja prawna umożliwia organizowanie turystycznych przejazdów koleją między innymi przez stowarzyszenia, które najczęściej zawierają stosowne umowy cywilno-prawne z przewoźnikami kolejowymi dotyczące realizacji usługi związanej z przewozem osób.





## Podsumowanie

Turystyka kolejowa nierozzerwalnie związana jest z wykorzystywaniem kolei jako podstawowego środka transportu w celu podróżowania na wybranych szlakach kolejowych, zwiedzania miejsc o różnorodnych walorach przyrodniczych, historycznych, czy poznawczych. Obowiązujące w Polsce przepisy dotyczące turystyki i kolejnictwa dotyczą konkretnych dziedzin życia społeczno-gospodarczego.

Tworzenie odrębnej ustawy dotyczącej regulacji turystyki kolejowej jest mało prawdopodobne. W kolejnictwie bardzo dużo uwagi poświęca się na bezpieczeństwo, co z racji chociażby różnych wypadków i katastrof zdaje się być zupełnie naturalne. Zatem żadne uproszczenia nie są możliwe, ponieważ turystyka kolejowa przez pryzmat szeroko rozumianych przepisów kolejowych jest przewozem pasażerów bez konieczności ustalania ich celu podróży.

Obecny stan prawny w Polsce umożliwia podmiotom posiadającym osobowość prawną skuteczne realizowanie turystyki kolejowej, co pokazują przedstawione przykłady. Natomiast w turystyce pociąg jest jedynie środkiem transportu, stąd zapewne brak konieczności definiowania turystyki kolejowej. Ponadto zagwarantowane są jedne z najważniejszych zasad obowiązujących w gospodarce wolnorynkowej takich jak wolność, konkurencyjność, zróżnicowane formy własności. Turysta kolejowy może skorzystać z bogatej, zróżnicowanej i powiększającej się oferty na polskim rynku świadczonych w tym sektorze usług.

Tekst stanowi przyczynek do dyskusji i dalszych opracowań dotyczących turystyki kolejowej w Polsce oraz możliwości jej rozwoju, również w zakresie transgranicznym.

### *Bibliografia:*

1. Bebenow F., *Turystyka kolejowa w Polsce*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2015.
2. Ciechański A., Bebenow F., *Turystyka oparta na dziedzictwie kolei – czy bariery formalne i finansowe skutecznie blokują jej rozwój?* [w:] Technika Transportu Szynowego 7-8/2017 s. 46-54.
3. Pokropiński B., *Kolej grójecka*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 2021.







4. Ustawa z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz. U. 2017 poz. 2361) – dostęp: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20170002361/U/D20172361Lj.pdf>
5. Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. 1964 Nr 16 poz. 93) – dostęp: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19640160093/U/D19640093Lj.pdf>
6. Ustawa z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach (Dz. U. 1989 Nr 20 poz. 104) – dostęp: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19890200104/U/D19890104Lj.pdf>
7. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2003 Nr 162 poz. 1568) – dostęp: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20031621568/U/D20031568Lj.pdf>
8. Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. 2000 Nr 84 poz. 948) – dostęp: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20000840948/U/D20000948Lj.pdf>
9. Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (Dz. U. 2003 Nr 86 poz. 789) – dostęp: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20030860789/U/D20030789Lj.pdf>
10. Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. 2003 Nr 162 poz. 1568) – dostęp: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20031621568/U/D20031568Lj.pdf>
11. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) Nr 1315/2013 z dnia 11 grudnia 2013 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej i uchylające decyzję nr 661/2010/UE – dostęp: [http://publications.europa.eu/resource/cellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0019.01/DOC\\_1](http://publications.europa.eu/resource/cellar/f277232a-699e-11e3-8e4e-01aa75ed71a1.0019.01/DOC_1)
12. Ustawa z dnia 12 stycznia 1991 r. o podatkach i opłatach lokalnych (Dz. U. 1991 Nr 9 poz. 31) – dostęp: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19910090031/U/D19910031Lj.pdf>
13. Akty prawne Rzeczypospolitej Polskiej i Unii Europejskiej w zakresie kolejnictwa, UTK – dostęp: <https://www.utk.gov.pl/pl/akty-prawne-i-orzecznictwo/akty-prawne>
14. Rozporządzenie Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 września 1926 r. o utworzeniu przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe” (Dz. U. Poz. 567 i 568) – dostęp: <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19260970568/O/D19260568.pdf>
15. Piaseczyńsko-Grójeckie Towarzystwo Kolei Wąskotorowej – dostęp: <http://www.kolejka-piaseczno.pl/stowarzyszenie>
16. Gmina Piaseczno – dostęp: <https://piaseczno.eu/>
17. Narodowy Instytut Dziedzictwa (Rejestr zabytków) – dostęp: [https://www.nid.pl/pl/Informacje\\_ogolne/Zabytki\\_w\\_Polsce/rejestr-zabytkow/](https://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/rejestr-zabytkow/)
18. Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego – dostęp: <https://www.gov.pl/web/kultura>
19. Urząd Transportu Kolejowego – Koleje Turystyczne – dostęp: <https://utk.gov.pl/pl/sekcja/1086,Koleje-Turystyczne.html>
20. Urząd Transportu Kolejowego – dostęp: <https://utk.gov.pl/>
21. Cargo Master Sp. z o.o. – dostęp: [http://www.katalogkolejowy.pl/firmy\\_det/419](http://www.katalogkolejowy.pl/firmy_det/419)
22. ARRIVA – dostęp: <https://arriva.pl/>
23. LOTOS Kolej – dostęp : <https://www.lotoskolej.pl/>
24. Parowozownia Wolsztyn Instytucja Kultury Województwa Wielkopolskiego – dostęp: <https://www.parowozowniawolsztyn.pl/>
25. Licencjonowani przewoźnicy kolejowi, UTK – dostęp: <https://www.utk.gov.pl/pl/rejestry/licencjonowani-przewozni/17781,Wykaz-przedsiębiorców-posiadających-licencje-przewoźnika-kolejowego-wydana-przez.html>





26. Dopuszczenie do eksploatacji pojazdów kolejowych, UTK – dostęp: <https://utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/jednolity-portal-cyfrow/dopuszczenie-do-eksploa/15847,Pojazdy.html>
27. Jednolity Portal Cyfrowy, UTK – dostęp: <https://utk.gov.pl/pl/interoperacyjnosc/jednolity-portal-cyfrow>
28. Winek Włodzimierz, "Turystyka kolejowa", czyli o początkach turystyki kolejowej w Polsce. Rynek Kolejowy – dostęp: <https://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/turystyka-kolejowa-98240.html>
29. Bieszczadzka Kolej Leśna, historia kolejki – dostęp: <https://kolejka.bieszczady.pl/historia-kolejki/>

*Janusz Cheh*

*Master*

*ekspert międzynarodowego transportu kolejowego*

*Yaroslav Bolzhelarskyi*

*doktor, profesor nadzwyczajny*

*Lwowski oddział Dnieprowskiego Narodowego Uniwersytetu*

*Transportu Kolejowego im. akademika V. Lazaryan*

### **3.3 Analiza ram prawnych międzynarodowych przewozów turystycznych między Ukrainą a Polską**

Pomimo znacznego potencjału turystyki krajowej, w świadomości większości osób turystyka kojarzy się przede wszystkim z przewozami międzynarodowymi, czyli podróżowaniem z przekroczeniem granicy. Przecież zwiedzanie obcych krajów o innej kulturze, języku, historii, o różnej mentalności mieszkańców jest punktem kulminacyjnym podróży turystycznych.

Turystyka międzynarodowa jest jedną z form organizacyjnych turystyki. Obejmuje ona: turystykę przyjazdową – podróże w obrębie państwa osób niezamieszkujących stale na jego terytorium oraz turystykę wyjazdową – podróże obywateli państwa oraz osób stale zamieszkujących na terytorium państwa do innego państwa [1].

Turystyka międzynarodowa stanowi znaczną część dochodów kraju, dla tego większość krajów przyczynia się do jego rozwoju. Znaczna część turystów zagranicznych to mieszkańcy krajów sąsiednich. Dotyczy to zwłaszcza krajów europejskich, w tym Ukrainy i Polski.





Całkowity udział turystyki w polskim PKB na 2018 rok wyniósł 4 procent. Wydatki turystów w Polsce wyniosły 62,2 mld złotych. Takie dane sprzed pandemii są dostępne w raporcie [34] Polskiego Instytutu Ekonomicznego. 1,4 procenta PKB Ukrainy w 2019 roku stanowiła turystyka [35], co jest wartością zbyt małą jak na potencjał i walory tego kraju. Zatem w relacjach pomiędzy obu krajami w tej dziedzinie istnieją bardzo duże możliwości rozwoju. W 2005 r. pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy podpisano Umowę [10], która reguluje wzajemne relacje pomiędzy jej Stronami. Zasady organizacji turystyki na terytorium Polski reguluje Ustawa [33]. Stosowna Ustawa [1] obowiązuje również na Ukrainie, która bardzo szczegółowo określa funkcjonowanie tego sektora gospodarki narodowej.

Jak każda inna dziedzina działalności, międzynarodowe przewozy turystyczne wymaga regulacji prawnych. Zagadnienie takiej regulacji prawnej turystyki międzynarodowej było rozważane przez wielu badaczy ukraińskich i zagranicznych. Wśród takich prac na większą uwagę zasługuje praca [2], w której autor wymienia podstawowe regulacje międzynarodowe w zakresie turystyki międzynarodowej. Wśród takich regulacji wydziela się Konwencja UNIDROIT (Międzynarodowy Instytut Unifikacji Prawa Prywatnego), w sprawie umów podróży (Bruksela, dnia 23 kwietnia 1970 roku). Polska jest jednym z 63 członków tej organizacji. Innymi ważnymi dokumentami są Dyrektywa Rady Europy z dnia 29 czerwca 1982 r. “W sprawie środków umożliwiających efektywne korzystanie z prawa do swobodnego prowadzenia działalności gospodarczej i świadczenia usług w odniesieniu do działalności osób zatrudnionych we własnym przedsiębiorstwie świadczącym usługi związane z transportem i przewozem” (82/470/EEC) [3] oraz Dyrektywa z dnia 13 czerwca 1990 r. “W sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek” (90/314/EEC) [4].

Ukraina i Polska ratyfikowały również “Turystyczną Kartę Praw i Kodeks Turysty” z dnia 26 września 1985 r [5], “Deklarację Haską w sprawie turystyki”, (1989) [6] oraz “Globalny Kodeks Etyki w Turystyce” [7]. Autor w [2] zwraca





uwagę na globalne znaczenie owych dokumentów dla rozwoju i regulacji turystyki krajowej i międzynarodowej na świecie. Jednocześnie ważne są umowy międzyrządowe pomiędzy krajami ościennymi, które regulują działalność w zakresie turystyki międzynarodowej, zwłaszcza kwestie przekraczania granic.

Początkiem współczesnej współpracy dwóch podmiotów prawa międzynarodowego jakim jest Rzeczpospolita Polska i Ukraina, to lata dziewięćdziesiąte dwudziestego wieku. Pierwszym europejskim krajem, który uznał suwerenność Ukrainy po rozpadzie ZSRR była Polska, nastąpiło to 2 grudnia 1991 roku. Oba sąsiednie kraje rozpoczęły budowanie wzajemnych relacji i współpracy w wielu aspektach. Oczywiście jedną z fundamentalnych dziedzin życia był i jest transport.

Obecnie ramy prawne między Ukrainą a Polską obejmują 144 umowy międzynarodowe i regulują zdecydowaną większość kierunków współpracy ukraińsko-polskiej [8].

Umowa [9], która jest podstawowym dokumentem współpracy ukraińsko-polskiej, zauważa, że przedstawiciele obu narodów, żyjący tam od czasów starożytnych, wnoszą znaczący wkład w rozwój kultur nie tylko obu narodów, ale i całej Europy.

W art. 6 Umowy Ukraina i Polska zadeklarowały wspólne zainteresowanie wielostronną współpracą regionalną. Ten punkt jest ważny również dlatego, że turystyka jest ważnym elementem takiej współpracy regionalnej.

Artykuł 7 Umowy deklaruje promowanie wszelkiego rodzaju wzajemnie korzystnej współpracy gospodarczej między państwami oraz wdrażanie odpowiednich międzynarodowych regulacji prawnych.

Współpraca między jednostkami administracyjnymi bezpośrednio przylegającymi do granicy, a także wygoda przekraczania granicy są szczególnie ważne dla rozwoju turystyki międzynarodowej. W tym zakresie Ukraina i Polska zadeklarowały promocję współpracy pomiędzy przygranicznymi jednostkami





administracyjnymi, zwiększenie liczby punktów kontroli na granicy państwowej oraz poprawę technologii ich pracy.

Artykuł 12 Umowy deklaruje promowanie kontaktów w dziedzinie turystyki.

Na podstawie Umowy [9] między Gabinetem Ministrów Ukrainy a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej zawarta została Umowa o współpracy w dziedzinie turystyki [10]. Wyraźnie widać, że ta Umowa deklaruje świadomość wagi turystyki międzynarodowej jako czynnika poprawiającego wzajemne zrozumienie, okazującego dobrą wolę i wzmacniającego relacje między narodami polskim i ukraińskim.

Umowa stanowi, że Ukraina i Polska będą wzmacniać i zachęcać do współpracy w dziedzinie turystyki oraz deklaruje zgodność tych środków z umowami międzynarodowymi, których obu państwa są stronami. Obejmie to przede wszystkim pomoc w nawiązywaniu i rozwijaniu powiązań pomiędzy organizacjami i przedsiębiorcami działającymi w obszarze turystyki. Dotyczy to zarówno turystyki grupowej, indywidualnej, jak i wymiany grup wyspecjalizowanych.

Istotne jest informowanie obywateli o aktualnym ustawodawstwie państwa sąsiedniego, które reguluje wjazd, pobyt i wyjazd cudzoziemców (art. 6 Umowy [10]). W tym celu na terytoriach obu państw otwierane są punkty informacji turystycznej drugiej strony.

Umowa przewiduje również rozwój współpracy w ramach Światowej Organizacji Turystyki (UNWTO) i innych międzynarodowych organizacji turystycznych, a także powołanie grupy roboczej ds. turystyki.

Turystyka międzynarodowa jest uważana jako element współpracy gospodarczej między państwami, jak wskazano w art. 2 Umowy [11], oraz współpracy międzyregionalnej, jak wskazano w art. 4 Umowy [12].

Możliwość dokonywania wycieczek w celach turystycznych regulują:

- dla obywateli Ukrainy podróżujących do Polski (w ruchu bezwizowym) – Decyzja [13];







- dla obywateli Polski podczas podróży na Ukrainę oraz dla obywateli Ukrainy podczas podróży do Polski (w przypadku wprowadzenia ruchu wizowego) – Umowa [14].

Umowa [14] określa w szczególności obowiązek przestrzegania przez obywateli prawa tego państwa podczas pobytu w innym państwie.

Podstawowe zasady ruchu bezwizowego obywateli Ukrainy do RP w celach turystycznych są następujące:

- dostępność paszportu biometrycznego;
- pobyt na terytorium krajów strefy Schengen nie może przekraczać 90 dni w okresie 180 dni (okres ten nie obejmuje pobytów na podstawie wiz krajowych);
- dostępność rezerwacji hotelu lub innego miejsca zakwaterowania i/lub innych dokumentów potwierdzających cel podróży i warunki bytowe;
- dostępność środków na pokrycie wydatków (dla Polski – 300 zł, jeśli planowany pobyt nie przekracza 4 dni) lub 75 zł za każdy dzień planowanego pobytu na dłuższy okres. Jednocześnie, jeśli obywatel Ukrainy nie posiada biletu powrotnego, musi mieć dodatkowe 200 zł na powrót na Ukrainę;
- dostępność ubezpieczenia zdrowotnego na kwotę co najmniej 30 000 euro, wykupionego w jednej z firm spełniających niezbędne kryteria. Lista takich firm dostępna jest na stronie Ministerstwa Spraw Zagranicznych Polski [15].

Podstawowe zasady ruchu bezwizowego obywateli RP na Ukrainę w celach turystycznych są następujące:

- przebywać na terytorium Ukrainy do 90 dni w okresie 180 dni;
- obywatel Polski musi mieć paszport lub paszport tymczasowy na podróż;
- wjazd jest dozwolony w przypadku braku decyzji uprawnionego organu państwowego Ukrainy o zakazie wjazdu na Ukrainę;
- potwierdzenie celu planowanego pobytu.

Ponadto obywatel Polski musi posiadać wystarczające zabezpieczenie finansowe, którego wysokość określa wzór [16]:

$$ZF = ((20 \times P_{min}) : 30) \times (LD+5),$$

gdzie ZF – wystarczające zabezpieczenie finansowe;  $P_{min}$  – poziom minimum egzystencji na osobę miesięcznie; LD – planowana liczba dni pobytu na Ukrainie.





Wysokość minimum egzystencji na osobę określa ustawa “O budżecie państwowym Ukrainy” [17], uchwalana corocznie. Ona w październiku 2021 roku wynosi 2379 hrywien. Tak więc np. w przypadku podróży trwającej 7 dni taka kwota musi wynosić:

$$ZF = ((20 \times 2379) : 30) \times (7+5) = 19032 \text{ hrywien.}$$

Wskazane zabezpieczenie finansowe sprawdza się w kolejności podanej w [18]. Należy zaznaczyć, że jedną z form potwierdzenia zabezpieczenia finansowego jest bon podróży.

Zasady wjazdu i pobytu cudzoziemców na Ukrainie zostały podsumowane na oficjalnej stronie Ministerstwa Spraw Zagranicznych Ukrainy [19], na której znajdują się również linki do odpowiednich przepisów prawnych.

Kolejnym ważnym elementem, który należy wziąć pod uwagę przy organizacji międzynarodowych oraz indywidualnych wyjazdów turystycznych są zasady przekraczania granicy celnej. Nieznajomość tych zasad może prowadzić do poważnych kłopotów dla podróżnych, co może zepsuć odpoczynek.

Należy zauważyć, że zasady eksportu towarów z kraju i zasady importu towarów do kraju są różne. Organizując podróże indywidualne lub zbiorowe, należy zwracać uwagę na informacje zamieszczane na oficjalnych stronach internetowych odpowiednich służb państwowych [20], [21] i krytycznie podchodzić do informacji znajdujących się w innych zasobach, gdyż mogą one być nieistotne.

Należy zauważyć, że w każdym przypadku celnik decyduje o dokładności kontroli i często nie zauważa drobnych odchyłeń (np. obecność jednej lub dwóch kanapek z produktami mięsnymi itp.). Jednocześnie podróżujący wyciągają błędny wniosek, że możliwe są odstępstwa od zasad, informacje te są rozpowszechniane w komunikacji, sieciach społecznościowych, forach itp., co prowadzi do przykrych konsekwencji dla innych podróżnych. Na podstawie szczegółowej analizy ram regulacyjnych w zakresie kontroli celnej, własnych doświadczeń z przekraczania





granicy oraz informacji uzyskanych od podróżnych przedstawiamy główne punkty, które należy wziąć pod uwagę przy przekraczaniu granicy celnej.

1. Całkowita wartość rzeczy, które są importowane lub eksportowane, jest ograniczona. Podany koszt importu lub eksportu jest inny. Rzeczy muszą być wyraźnie oznaczone jako osobiste i nieprzeznaczone do dalszej realizacji. Np. obecność tego samego rodzaju rzeczy, przedmiotów, towarów z etykietami w opakowaniu produkcyjnym będzie budzić wątpliwości. Procedura ustalania wartości rzeczy nie jest jasno określona, celnicy często ustalają ją według własnego uznania. Mogą jednak wymagać udokumentowania wartości rzeczy, które nie były używane.

2. Ograniczenia w imporcie alkoholu i wyrobów tytoniowych na terytorium Polski dotyczą również towarów zakupionych w sklepach wolnocłowych na granicy – tzw. DUTY FREE. Należy również zauważyć, że towary zakupione w tych sklepach nie są przeznaczone do ponownego importu na Ukrainę.

3. Ograniczenia dotyczące wyrobów tytoniowych zależą od liczby papierosów, cygar lub wagi tytoniu, a nie od liczby paczek. Istnieją paczki zawierające więcej niż 20 papierosów i należy o tym pamiętać.

4. Import mięsa i produktów mlecznych jest ograniczony w jakiegokolwiek formie, w tym kanapek, plasterków, produktów nieopakowanych itp. Funkcjonariusze celni często idą na ustępstwa w sprawie tego wymogu i nie zwracają uwagi na niewielką ilość produktów mięsnych lub mlecznych, co prowadzi do błędnego przekonania, że taka praktyka jest dopuszczalna.

5. Przy przewożeniu alkoholu należy pamiętać, że jego przewóz jest dozwolony wyłącznie dla osób powyżej 17 roku życia.

6. Należy zauważyć, że właściciel towaru musi być wyraźnie zidentyfikowany. Niedopuszczalne jest wyjaśnienie: “Mamy w samochodzie 5 osób, w jednej torbie mamy 10 paczek papierosów, w drugiej 10 butelek mocnego alkoholu”. Sprawdza się nie całkowitą ilość towarów w pojeździe, ale ilość towarów należących do konkretnego podróżnego.

7. Zabronione jest przewożenie materiału siewnego, w tym surowych ziemniaków i żywych roślin.





8. Przewóz zwierząt regulują odrębne przepisy prawne. Wymagany jest międzynarodowy paszport weterynaryjny oraz szczepionka przeciwko wściekliźnie.

9. Ilość paliwa w baku samochodu jest ograniczona (pełny, ale nie więcej niż 200 litrów) i dodatkowo nie więcej niż 10 litrów w metalowym kanistrze. Zabrania się spuszczenia paliwa ze zbiornika. Podczas przekraczania granicy monitorowany jest również przebieg samochodu, a jeśli przebieg i ilość zużytego paliwa nie zgadzają się, konieczne będzie wyjaśnienie zasadności.

10. Ilość przedmiotów dopuszczonych do transportu oraz gotówki różni się w zależności od środka transportu. Na przykład podróże lotnicze umożliwiają przewóz większej ilości wyrobów tytoniowych i gotówki. Ponadto dopuszczalna wartość rzeczy może się różnić w zależności od długości pobytu w kraju.

11. Obowiązuje ścisły zakaz przewozu broni, narkotyków, niektórych substancji leczniczych oraz dzieł sztuki.

Generalną rekomendacją jest szanowanie pracy celników przy przekraczaniu granicy i niedopuszczanie do żartów i bezsensownych rozmów z nimi, gdyż może to skutkować podjęciem decyzji o wnikliwej kontroli osobistej i samochodowej.

Wspólna granica pomiędzy Polską i Ukrainą przebiega na lądzie i wynosi łącznie 535,18 kilometrów. Infrastruktura graniczna w przypadku obu państw została odziedziczona po poprzednim systemie politycznym, który nie był przyjazny swobodnemu przekraczaniu granic przez swoich obywateli i cudzoziemców. Tym samym wspólna granica wymagała wielu inwestycji. Oczywiście w wymiarze rozwijania współpracy między obu państwami postawiono na rozbudowę i modernizację oraz budowę nowych przejść granicznych. W tym celu 18 maja 1992 roku w Warszawie zawarto Umowę [26] pomiędzy Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Ukrainy. Dodatkowo za zgodą stosownych organów granicznych obu państw zgodnie z artykułem 9 wdrożono możliwość ubiegania się o zgodę na przekroczenie granicy w przejściach granicznych, które nie obsługują wnioskowanego rodzaju przekroczeń lub poza przejściami granicznymi. Ten zapis może stanowić istotne rozwiązanie przy organizacji przejazdu turystycznego.





W rzeczywistości procedurę przekraczania granicy reguluje szereg wspólnych umów między Rzeczpospolitą Polską a Ukrainą, wśród których należy zwrócić uwagę na:

- Umowa między Rządem Ukrainy a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej o przejściach granicznych [22] określająca przejścia graniczne;
- Umowa między Ukrainą a Rzeczpospolitą Polską o reżimie prawnym ukraińsko-polskiej granicy państwowej, współpracy i wzajemnej pomocy w kwestiach granicznych [23], która określa status komisarzy granicznych i ich odpowiedzialność w rozwiązywaniu konfliktów mogących powstać przy przekraczaniu granicy;
- Umowa między Rządem Ukrainy a Rządem Rzeczypospolitej Polskiej o współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach celnych [24] oraz Umowa między Państwowym Komitetem Celnym Ukrainy a Szefem Głównej Administracji Celnej RP o współpracy w zakresie wzajemnej pomocy [25], które wyznaczają kierunki współpracy między organami celnymi Ukrainy i Polski w różnych dziedzinach” – od wspólnego informowania stron o zmianach w ustawodawstwie celnym po procedurę wspólnego badania jego naruszeń.

Rozwój turystyki międzynarodowej jest niemożliwy bez rozwoju międzynarodowych połączeń transportowych, zgodnie z art. 8 Umowy [9].

Międzynarodowy transport drogowy, w tym turystyczny, reguluje Umowa [26]. W tej Umowie turystyki międzynarodowej dotyczy w art. 4, który określa zasady nieregularnych usług pasażerskich. Artykuł stanowi, że jeśli pojazd przewozi tę samą grupę pasażerów na tej samej trasie bez wymiany lub wysiadania pasażerów podczas podróży, nie wymaga to zezwolenia od rządu.

Podobnie międzynarodowy transport kolejowy jest regulowany Umową [27]. Umowa odrębnie określa kolejność biegu pociągów na terenach przygranicznych innych państw, a także wskazuje, że przejazdy polskich pociągów tranzytowych na kolejowym odcinku Ukrainy (granica państwa – Niżankowice – Chyrów – Starżawa – granica państwa) są określone oddzielnie przez Umowę między państwami.

W odniesieniu do transportu lotniczego należy zauważyć, że zarówno w Polsce jak i na Ukrainie istnieje dobrze rozbudowana sieć lotnisk, które obsługują ruch







międzynarodowy. Aktualnie stosunki prawne w tym obszarze reguluje między innymi Konwencja [28] oraz dwustronna Umowa [29]. Ponadto status aktu oczekującego posiada Umowa [30] pomiędzy państwami Unii Europejskiej (w tym Rzeczypospolitej Polskiej) a Ukrainą. Transport turystyczny realizowany jest przy wykorzystaniu rejsów regularnych oraz lotów czarterowych (pojedyncze przypadki). Wydawaniem stosownych zezwoleń dla podmiotów lotniczych w Polsce zajmuje się Urząd Lotnictwa Cywilnego [31] w Polsce. Wiodącym organem lotniczym na Ukrainie jest Państwowa Lotnicza Służba Ukrainy.

W odniesieniu do transportu morskiego należy zauważyć, że zarówno Polska jak i Ukraina posiada dostęp do własnych portów morskich obsługujących międzynarodowe połączenia pasażerskie (Morze Bałtyckie, Morze Czarne i Morze Azowskie). Uwarunkowania geograficzne i ekonomiczne sprawiają, że nie są one wykorzystywane do celów turystycznych pomiędzy wymienionymi krajami. W literaturze tematu brak jest informacji o przykładach turystycznych rejsów pomiędzy polskimi i ukraińskimi portami morskimi.

Tym samym od czasu niepodległości Ukrainy i uznania przez Polskę (która, co należy zauważyć, była pierwszą na świecie) wypracowano istotne ramy prawne regulujące różne aspekty turystyki międzynarodowej – od działalności touroperatorów po cechy przekroczenia granicy przez grupy turystyczne. Ponadto Ukraina i Polska ratyfikowały szereg umów międzynarodowych w dziedzinie turystyki, co jest powodem do oczekiwania wysokiej jakości usług turystycznych.

Zaleca się również, aby organizując grupowe wyjazdy turystyczne, zapewnić uczestnikom notatkę, na której pojawią się następujące informacje:

- ogólne zasady przekraczania granicy;
- linki do oficjalnych stron internetowych właściwych organów państwowych;
- zasady przewozu rzeczy osobistych;
- wymagania dotyczące bezpieczeństwa finansowego;
- kontakty ambasad (konsulatów) i upoważnionych organów służb granicznych i celnych.





Wdrożenie tych zaleceń pozwoli na świadczenie wysokiej jakości usług turystycznych w zakresie organizacji przewozów międzynarodowych.

*Bibliografia:*

1. Закон України «Про туризм» [Електронний документ] Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80#Text> || Ustawa Ukrainy o turystyce ((Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1995, № 31, ст.24), доступ: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80#Text>
2. Лютак, О. Особливості нормативно-правового регулювання міжнародних туристичних зв'язків України. / О.М. Лютак // Причорноморські економічні студії. Випуск 12-1, 2016. стор. 27-30. [Електронний документ] Режим доступу: [http://bses.in.ua/journals/2016/12-1\\_2016/8.pdf](http://bses.in.ua/journals/2016/12-1_2016/8.pdf)
3. COUNCIL DIRECTIVE of 29 June 1982 on measures to facilitate the effective exercise of freedom of establishment and freedom to provide services in respect of activities of self-employed persons in certain services incidental to transport and travel agencies (ISIC Group 718) and in storage and warehousing (ISIC Group 720) (82/470/EEC) . [Електронний документ] Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31982L0470&from=EN>
4. COUNCIL DIRECTIVE of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours (90/314/EEC) [Електронний документ] Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:31990L0314&from=EN>
5. Хартия туризма [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_640#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_640#Text)
6. Гагская декларация Межпарламентской конференции по туризму [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_904#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_904#Text)
7. Глобальный этический кодекс туризма. [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/983\\_001#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/983_001#Text)
8. Договірно-правова база між Україною та Польщею. Офіційний сайт Посольства України в Республіці Польща. [Електронний документ] Режим доступу: <https://poland.mfa.gov.ua/spivrobotnictvo/233-dogovirno-pravova-baza-mizh-ukrajinoju-ta-polysheju>
9. Договір між Україною і Республікою Польщею про добросусідство, дружні відносини і співробітництво. [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_172#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_172#Text)
10. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про співробітництво в галузі туризму [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_068#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_068#Text) || Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o współpracy w dziedzinie turystyki, sporządzona w Gdyni dnia 30 czerwca 2005 r. (MONITOR POLSKI 2006 R. NR 79, POZ. 785), доступ: <https://dziennikustaw.gov.pl/M2006079078501.pdf>
11. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про економічне співробітництво [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_063#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_063#Text) || Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o współpracy gospodarczej, sporządzona w Kijowie dnia 4 marca 2005 r. (MONITOR POLSKI 2006 R. NR 59, POZ. 628), доступ: <https://dziennikustaw.gov.pl/M2006059062801.pdf>
12. Угода між Урядом України та Урядом Республіки Польща про міжрегіональне співробітництво [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_171#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_171#Text)





13. REGULATION (EU) 2017/850 OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL of 17 May 2017 amending Regulation (EC) No 539/2001 listing the third countries whose nationals must be in possession of visas when crossing the external borders and those whose nationals are exempt from that requirement (Ukraine) [Електронний документ] Режим доступу: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=OJ%3AL%3A2017%3A133%3AFULL&from=EN>
14. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про умови поїздок громадян [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_043#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_043#Text) || Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o zasadach ruchu osobowego, podpisana w Kijowie dnia 30 lipca 2003 r. (MONITOR POLSKI 2003 R. NR 56, POZ. 878), dostęp: <https://dziennikustaw.gov.pl/M2003056087801.pdf>
15. Сайт Міністерства закордонних справ Польщі [Електронний документ] Режим доступу: <https://www.gov.pl/web/dyplomacja/wizy>
16. Постанова Кабінету Міністрів України від 4 грудня 2013 року №884 «Про затвердження Порядку підтвердження достатнього фінансового забезпечення іноземців та осіб без громадянства для в'їзду в Україну, перебування на території України, транзитного проїзду через територію України і виїзду за її межі та визначення розміру такого забезпечення» Польщі [Електронний документ] Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/884-2013-%D0%BF#Text>
17. Закон України «Про Державний бюджет України на 2021 рік» [Електронний документ] Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1082-20#Text>
18. Порядок підтвердження достатнього фінансового забезпечення іноземців та осіб без громадянства для в'їзду в Україну, перебування на території України, транзитного проїзду через територію України і виїзду за її межі та визначення розміру такого забезпечення. Затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 4 грудня 2013 р. № 884 [Електронний документ] Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/884-2013-%D0%BF#Text>
19. Правила в'їзду та перебування в Україні. Офіційний сайт Міністерства закордонних справ України. [Електронний документ] Режим доступу: <https://mfa.gov.ua/podorozhnim/vyizd-ta-perebuвання-inozemciv-v-ukrayini/pravila-vyizdu-ta-perebuвання-v-ukrayini>
20. Сайт Державної фіскальної служби України [Електронний документ] Режим доступу: <http://sfs.gov.ua/baneryi/mitne-oformlennya/vijdjayuchi-z-ukrayini>
21. Сайт уряду Республіки Польща [Електронний документ] Режим доступу: <https://www.gov.pl/web/dyplomacja/informacje-dla-podrozujaacych>
22. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про пункти пропуску через державний кордон [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_004#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_004#Text) || Umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Ukrainy w sprawie przejść granicznych, sporządzona w Warszawie dnia 18 maja 1992 r. (Monitor Polski 2003 nr 37 poz. 530), dostęp: <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WMP20030370530/O/M20030530.pdf>
23. Договір між Україною і Республікою Польща про правовий режим українсько-польського державного кордону, співробітництво та взаємну допомогу з прикордонних питань [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_208#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_208#Text) || Umowa między Rzeczpospolitą Polską a Ukrainą o stosunkach prawnych na polsko-ukraińskiej granicy państwowej oraz współpracy i wzajemnej pomocy w sprawach granicznych, sporządzona w Kijowie dnia 12 stycznia 1993 r. (Dz.U. 1994 nr 63 poz. 267), dostęp: <http://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19940630267/O/D19940267.pdf>





24. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про співробітництво і взаємодопомогу у митних справах [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_017#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_017#Text)
25. Угода між Державним митним комітетом України та Головою Головного митного управління Республіки Польща про зв'язок у сфері взаємодопомоги [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_020#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_020#Text)
26. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польщі про міжнародні автомобільні перевезення [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_167#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_167#Text) || UMOWA między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Ukrainy o międzynarodowych przewozach drogowych, sporządzona w Warszawie dnia 18 maja 1992 r. (Monitor Polski 2002 nr 6 poz. 125), dostęp: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WMP20020060125/O/M20020125.pdf>
27. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про залізничне сполучення через Державний кордон [Електронний документ] Режим доступу: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616\\_002#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/616_002#Text)
28. KONWENCJA O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U.1959.35.212), dostęp: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/konwencja-o-miedzynarodowym-lotnictwie-cywilnym-chicago-1944-12-07-16784302>
29. UMOWA podpisana w Kijowie dnia 12 marca 2013 r. między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Gabinetem Ministrów Ukrainy o transporcie lotniczym (M.P.2017.4), dostęp: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/mp-monitor-polski/ukraina-polska-umowa-o-transporcie-lotniczym-kijow-2013-03-12-18555326>
30. UMOWA O WSPÓLNYM OBSZARZE LOTNICZYM między unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Ukrainą, z drugiej strony (Dz.U.U.E.L.2021.387.3), dostęp: <https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzienniki-UE/ukraina-unia-europejska-umowa-o-wspolnym-obszarze-lotniczym-kijow-2021-10-12-69491325>
31. Urząd Lotnictwa Cywilnego, dostęp: <https://www.ulc.gov.pl/pl/>
32. Сайт державної авіаційної служби України [Електронний документ] Режим доступу: <https://avia.gov.ua/>
33. USTAWA z dnia 24 listopada 2017 r. o imprezach turystycznych i powiązanych usługach turystycznych (Dz. U. 2017 poz. 2361), dostęp: <https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20170002361/U/D20172361Lj.pdf>
34. Branża turystyczna w Polsce. Obraz sprzed pandemii / Łukasz Czernicki, Paula Kukołowicz, Maciej Miniszewski // Polski Instytut Ekonomiczny, Warszawa, maj 2020 r.
35. Сайт UkraineInvest. Туризм. [Електронний документ] Режим доступу: <https://ukraineinvest.gov.ua/uk/industries/tourism/> || Strona UkraineInvest. Українська туристика, dostęp: <https://ukraineinvest.gov.ua/uk/industries/tourism/>





*Volodymyr Kyshynets*

*MBA, ekspert w międzynarodowym transporcie kolejowym i logistyce*

### **3.4 Techniczne aspekty organizacji kolejowych przewozów turystycznych na Ukrainie**

#### *3.4.1 Analiza prac i aktualność rozdziału*

Usystematyzowanie i ujęcie nagromadzonych problemów ukraińskiego transportu kolejowego coraz częściej znajduje odzwierciedlenie w pracach znanych krajowych naukowców, liderów, specjalistów [3] [12] [13] [14] [16] [17] [20] [21]. Autorzy są wyróżnieni w „liście wykorzystanych źródeł” w tym rozdziale koncepcji.

Godną uwagi cechą tych prac jest rosnąca aktywność nie tylko naukowców zajmujących się kolejnictwem, ale także innych pokrewnych dziedzin działalności, zwłaszcza socjoturystyki i rekreacji.

Tryb działań touroperatorów, aspekty/niuansy prawno-umowne i techniczne pozostają tradycyjne i dobrze znane, co jest wszechstronnie opisane w pracach [12] [13], które analizują aktualny stan branży turystycznej na Ukrainie i dostarczają praktyczne / szczegółowe rekomendacje dla kolejowego transportu turystycznego - od pomysłu do realizacji

Wnioski zespołu badawczego [3] wskazują sposoby i metody znajdowania efektywnych kierunków rozwoju turystyki, zarówno na kolei Ukrainy, jak i w integracji z kolejami europejskimi, które mogą pomóc w opracowaniu nowych praktycznych/postępowych działań na rzecz tworzenia nowoczesnych, sprawnych kolejowych przewozów turystycznych na bazie istniejących i nowopowstałych przedsiębiorstw Ukraińcy i organizacji turystycznych.

Z roku na rok kumulują się ograniczenia na kolei w zakresie wielkości i kierunków ruchu pasażerskiego. Niedopasowanie rosnącego kosztu biletów kolejowych do dochodów większości ludności prowadzi do znacznego zmniejszenia popytu na pasażerskie przewozy kolejowe we wszystkich kierunkach.







Większość taboru pasażerskiego i trakcyjnego (samochody, lokomotywy) jest przestarzała moralnie i fizycznie, co przyspiesza ich zmniejszanie się w czynnej flocie kolei ukraińskich [17].

Faktyczny przewóz turystów ukraińskich koleją pozostaje na poziomie przesiadek – dowozy regularnymi pociągami pasażerskimi, głównie do miejsc wypoczynku i pracy.

Pojedyncze próby organizowania masowej turystyki z wykorzystaniem transportu kolejowego mają w większości negatywne konsekwencje i prowadzą do dalszego upadku tego obszaru turystyki.

Jedynie pozytywne realia w transporcie pasażerskim kolejami ukraińskimi w ciągu ostatnich 10 lat można uznać organizację:

- trasy 10-12 szybkich pociągów takich jak Intercity, Intercity +, połączenia ekspresowe z dworca kolejowego w Kijowie na lotnisko Boryspol
- zakup biletów przez Internet i powiązany serwis informacyjny;
- przewóz samochodów osobowych wagonami specjalnymi w składzie pociągów pasażerskich.

Ale poszukiwania nowych rodzajów turystyki kolejowej trwają.

Przykładem jest organizacja ruchu pasażerskiego na takich odnowionych kolejach wąskotorowych (750 mm) Zachodniej Ukrainy, jak - Poliska, Hajworonska, Wyhodzka, Borżawska. Koleje te powstały niemal równocześnie z pierwszą koleją węgiersko-galicyjską w XIX wieku i mają porównywalną perspektywę historyczną, polityczną, techniczną i gospodarczą.

Na szczególną uwagę w ramach projektu Karpackich Kolei Wąskotorowych Programu Współpracy Transgranicznej EISP Węgry-Słowacja-Rumunia-Ukraina zasługuje przekształcenie Wyhodzkiej Kolei Wąskotorowej w Tramwaj Karpacki [19].

Wspólne działania działaczy turystyki kolejowej, społeczeństwa, przemysłowców, władz, prywatnych inwestorów pozwoliły zachować unikalny





odcinek kolei regionalnej (7 km) dzięki połączeniu technologii transportu drewna z gór z nowoczesnymi szlakami turystycznymi regionu bojkowskiego.

Synergia z takiego partnerstwa publiczno-prywatnego zyskuje aktywne formy rozwoju gospodarczego i społecznego, pomimo problemów związanych z pandemią koronawirusa we wszystkich sferach wokół wsi Wyhoda rejonu Dolińskiego obwodu iwanofrankińskiego - tworzy swego rodzaju centrum krajowej i międzynarodowej atrakcji turystycznej [18].

Aby skoordynować takie bieżące i długoterminowe działanie, w 2015 r. utworzono „Centrum Dziedzictwa Wyhodskej Kolei Wąskotorowej”. Jednoczy i rozszerza się wokół niego działalność turystyczna, sanatoryjna, hotelowa, muzealna, różnego rodzaju warsztaty usługowe i upominkowe, przyrodnicze ekoszkoly (za przykładem Finlandii [18]) i inni przedsiębiorcy towarzysząc atrakcyjności, kolorystyce i wizerunkowi regionu.

Jest to przykład wykorzystania możliwości technicznych retrokolej do promocji istniejących walorów przyrodniczo-architektoniczno-historycznych-kulturowo-gospodarczych regionu i osiągnięcia rozwoju nowoczesnej turystyki na poziomie lokalnym i państwowym [1, Zadanie 166].

### *3.4.2 Tabor kolejowy do transportu turystycznego*

Tabor kolejowy, przystosowany do korzystania z transportu pasażerskiego i turystycznego oraz do celów edukacyjnych można podzielić na następujące grupy:

- Uniwersalny – stosowany w istniejących pociągach pasażerskich do masowego regularnego przewozu osób:
  - Wagony osobowe z miejscami do spania, wagony restauracyjne, wagony bufetowe, wagony pocztowo-bagażowe do połączeń dalekobieżnych i innych dalekobieżnych.
  - Wagony motorowe (elektryczne, spalinowe) do połączeń podmiejskich.
  - Szynobusy spalinowe do połączeń regionalnych.
  - Lokomotywa magistralne osobowe.
- Specjalny działający – wykorzystywany do prac technologicznych, naprawczych i inspekcyjnych w utrzymaniu infrastruktury kolejowej.





- Retro działający - wagony i lokomotywy zbudowane przed 1950 r., które są zachowane i nadają się do ograniczonego/pokazowego krótkoterminowego przewozu turystów na wydzielonych odcinkach linii kolejowych.
- Retro muzealny (nie działający) – różnorodne urządzenia kolejowe z lat ubiegłych, które nie są użytkowane i zainstalowane na stałe jako eksponat historyczny – zabytek - pomnik urządzeń kolejowych w specjalnie wyposażonych i stylizowanych miejscach.

Główne typy uniwersalnych wagonów osobowych floty pracującej, które tradycyjnie wykorzystywane są do organizowania wycieczek turystycznych na ilość miejsc noclegowych, w zależności od możliwości wykorzystania przewodów przedziału wypoczynkowego (szt.):

- przedziałowe (36/38-40/42).
- Wagon sypialny (18/20-20/22)
- Wagon sypialny gabaryty “RIC” (22/24-33/35)
- Kuszetki (54/56-58/60)
- Wagon-salon (5/7-9/11)
- Wagon/bufet/bar (16/18)

Bardziej szczegółowe charakterystyki i schematy wagonów osobowych i pociągów działającej floty są utrzymywane w trybie ogólnodostępnej strony internetowej Ukrzaliznycia [www.uz.gov.ua](http://www.uz.gov.ua).

W zależności od modelu trasy turystycznej i wszystkich wymagań grup turystycznych, ich liczby i specyfiki dobierane są optymalne rozwiązania dla transportu kolejowego [13]: prędkość, komfort, nasycenie i poziom obsługi...

Organizacja przewozów tematycznych turystów z wykorzystaniem działającego taboru retro odbywa się po uprzednim bezpośrednim porozumieniu ze SA „Ukrzaliznycia”.

Biorąc pod uwagę ograniczoną całkowitą sprawną flotę wagonów osobowych, do tworzenia nowych wycieczek turystycznych, dziś najbardziej prawdopodobne jest korzystanie z wagonów-salonów, których stan techniczny/sanitarny jest utrzymywany na wysokim poziomie, a także gwarantuje dogodny system





komunikacji w składzie pociągów pasażerskich oraz parking i obsługę na docelowych stacjach kolejowych.

### *3.4.3 Obsługa zorganizowanych grup turystycznych na dworcach kolejowych i stacjach docelowych*

Operator turystyczny organizując przewozy kolejowe turystów musi brać pod uwagę specyfikę tego rodzaju transportu, a w szczególności:

- Wymagania bezpieczeństwa i ochrony.
- Komfort, wygoda, mobilność.
- Przejrzystość i ścisłość informacji.
- Towarzyskość.
- Partnerstwo, wsparcie i pomoc we współpracy z personelem kolejowym.

Podstawowe wymagania/zasady dla turystów podróżujących koleją są takie same jak dla zwykłych pasażerów [15].

Istniejące dworce kolejowe posiadają typowy zestaw obiektów i urządzeń do obsługi pasażerów, z których mogą korzystać turyści.

W celu obsługi zorganizowanych grup turystycznych zaangażowane obiekty kolejowe wydzieliły miejsca/sale/pomieszczenia do zbierania się, oczekiwania, informowania, wyżywienia, pobytu turystów przed/po ich przewozie w pociągach pasażerskich. Ponadto, po wcześniejszym uzgodnieniu z administracją dworca, turystom mogą być świadczone dodatkowe usługi w zakresie: czasowego przechowywania rzeczy osobistych; usługi hotelowe w salach wypoczynkowych, dodatkowe zamówienie/rezerwacja biletów, koordynacja prowadzenia wycieczek tematycznych po obiektach kolejowych itp.

W ostatnim czasie pojawiły się również oferty prywatnych firm wynajmujących powierzchnię dworców/stacji w celu zorganizowania i świadczenia różnorodnych usług dla podróżnych.

Na dworcach węzłowych stacji pasażerskich znajdują się specjalnie wyposażone stanowiska dla:

- parkingów kolejowych dla pasażerskich pociągów turystycznych lub wagonów indywidualnych.
- parkingów / transferów dla autobusów turystycznych lub transferowych.





### 3.4.4 Organizacja pociągów turystycznych

Głównymi kryteriami organizacji ruchu pociągów turystycznych są:

- Bezpieczeństwo-prędkość-komfort-przyjazność dla środowiska (jako jedyna podstawa) transportu.
- Dogodny czas wyjazdu/przyjazdu i transportu (w godzinach nocnych).
- Oszczędność. The main criteria for arranging the traffic of tourist trains are:

W związku z tym rozkłady pociągów turystycznych wykonywane są podobnie do rozkładów pociągów pasażerskich, takich jak – Nocny Express (NE), Nocny Pośpieszny (NP) (wg klasyfikacji z 2011 roku, rozporządzenie MIU nr 586 do [15]). Wagony osobowe w takich pociągach dobierane są zgodnie z charakterystyką techniczną, aby zapewnić maksymalną prędkość 140/160 km/h, prędkość trasową 50/70 km/h. Gwarantuje to korzystanie z elastycznych trybów odjazdów pociągów turystycznych późnym wieczorem i dotarcie do stacji docelowej we wczesnych godzinach porannych.

W skali Ukrainy jest to dość istotne i pozwala wykorzystać użyteczny czas dzienny bezpośrednio do celów turystycznych

Skład pociągu turystycznego pod względem liczby i rodzaju wagonów jest wstępnie wybierany przez organizację turystyczną i wynosi od 5 do 18 wagonów. Po uzgodnieniu z koleją wszystkie parametry, tryby, rozkłady jazdy, czas przejazdu są zatwierdzane i wykorzystywane do ostatecznego wypełnienia/obliczenia wszystkich elementów trasy turystycznej.

W przypadku korzystania z ograniczonej liczby turystycznych wagonów osobowych (do 5) stosuje się zasady eksploatacji kolei z wagonami doczepnymi, które są zgodne ze składem regularnych pociągów według zatwierdzonych harmonogramów i rozkładów jazdy.

Coraz większą popularnością cieszą się możliwości szybkiego dowozu turystów nowymi typami wagonów w osobowych pociągach regionalnych, zwłaszcza szynobusami. Niektóre firmy turystyczne z powodzeniem korzystają z możliwości przewozów turystów łącząc różne rodzaje transportu, aby zapewnić kompleksową podróż międzynarodową do kurortów nadmorskich – regionalny ekspres/autobus szynowy/lotnisko/transport drogowy.







Szynobusy spalinowe (pociąg silnikowy), jako autonomiczny pojedynczy pojazd do przewozu pasażerów koleją, wykorzystywane są na słabo obciążonych odcinkach linii kolejowych o ograniczonej pojemności w zakresie do 50-100 jednostek. Autobusy szynowe wyposażone są w kabiny sterownicze dla kierowców po obu stronach, co upraszcza pracę manewrową, zwłaszcza na ślepych zaułkach torów odbiorczych i odjazdowych.

Przewoźnicy ukraińscy i polscy mają już doświadczenie w korzystaniu z tego typu minipociągów:

- SA "Ukrzaliznyca" na trasie "Boryspol Express" i bezpośrednio w Filii regionalnej "Kolej Lwowska" na trasie Lwów - Worochta i innych kierunkach, działają autobusy szynowe z silnikiem spalinowym polskiej produkcji różnych modyfikacji "Pesa" na torze 1520 mm .
- Sp. z o. o. „Uniplit” w ramach projektu „Karpacki Tramwaj” korzysta z szynobusu „Mercedes” w rejonie dolińskim w obwodzie iwanofrankińskim do wycieczek koleją wąskotorową ze wsi Wyhoda w głąb Karpat
- I inne. Warto wspomnieć chociażby o pośpiesznych szynobusach „Lux-torpeda” używanych w Galicji w latach 30. XX wieku [5].

Kraje UE, w tym Polska, w pełni promują rozwój autobusów szynowych jako minipociągów pasażerskich, które zapewniają znaczące korzyści w zakresie ochrony środowiska, bezpieczeństwa ruchu, komfortu, ekonomii, elastyczności i skuteczności reagowania na potrzeby społeczne i gospodarcze [10] [11]. Ukraina może śmiało wykorzystać zdobyte doświadczenia dla rozwoju krajowego ruchu pasażerskiego, zwłaszcza na poziomie lokalnym/międzyregionalnym, do rozwiązywania problemów transportu transgranicznego.

Organizacja ww. regularnych usług pozwoli firmom turystycznym na wykorzystanie istniejących rozkładów jazdy minipociągów do projektowania i kalkulacji wypełnienia tras turystycznych, stwarza wygodę i komfort podróżnym, promuje długofalowe kształtowanie potoków pasażersko-turystyczno-rekreacyjnych oraz obszarów do wykorzystania na poziomie popytu, czyli dla poszczególnych grup turystów, dodatkowego taboru.





### 3.4.5 Wnioski i propozycje w sprawie zastosowaniu do kolei niniejszego Projektu

Kryteria szacowania kosztów finansowych i czasowych przedstawiono na rysunku 2.

Tor MM	Odległość KM	Stacja	Odległość KM	Wznowienie infrastruktury* Kole/budowle/zagospodarowanie mln. UAH. (01.09.21)	Natężenie ruchu pociągów *** par/ doba	Koszty czasu miesiąc		
1435	0	Przemysł - Główny	12,9	Strona polska potwierdza pełne finansowanie wznowienia toru nr102 w miarę potrzeb, pod warunkiem odpowiednich wspólnych działań Ukrainy**		2 - 4	1-2	
	2,9	Przemysł-Bakończyce						
	4,6	Przemysł-Pikulice						
	9,1	Hermanowice						
	11,5	Malhowice						
	12,3	PL / UA						
	12,9	Niżankowice						10**
1520 / 1435 Dual Gauge	16	Borszewice	59,9	367	218	6-7		
	21	Nowe Miasto						
	23	Boniewice						
	26	Dobromil						
	27	Rożewie						
	32,9	Chyrów - Posada					210**	
	35,4	CHYROW					56,2	149
		Zarzeczce						
1435		Starzawa	51,8	Strona polska potwierdza pełne finansowanie wznowienia toru nr108 w miarę potrzeb, pod warunkiem odpowiednich wspólnych działań Ukrainy**	2 - 4	3-4		
		UA / PL	44,5				50**	
		Krościenko	41,1					
		Ustrzyki Dolne	33,1					
		Ustanowa	25,1					
		Olszanica	16,7					
		Uherce	13,4					
		Uherce Tunel	12,2					
		Jankowce	9,0					
		Załuż	4,5					
		ZAGÓRZ	0					

\* dane z prezentacji:

- ~ " „Eksplatacja torów kolejowych 1435 mm i 1520 mm Chyrów – Starzawa – granica państwowa, Chyrów – Niżankowice – granica państwowa”/ SA „UKRZALIZNYCIA” Filia regionalna „Kolej Lwowska”/ 2021.
- ~ ‘MAPA DROGOWA „wznowienie ukraińskiej części międzynarodowego transgranicznego połączenia kolejowego Zagórz (Polska) – Chyrów (Ukraina) / Fundacja Rozwoju Organizacji Publicznych Zachodnioukraińskie Centrum Zasobów”, Projekt EU4USociety, 2021.

\*\* uwzględnia się wielkość prac remontowych infrastruktury tylko na torze 1435 mm.

\*\*\* pociąg oznacza jeden lub dwa segmenty szynobusów.

Rys 2 – Charakterystyka techniczno-ekonomiczna granicznych odcinków linii kolejowej Ukraina/Polska na odcinku Przemysł - Chyrów - Zagórz wraz z kryteriami warunków wznowienia połączenia pasażerskiego





Koleje ukraińskie i polskie zgromadziły duże doświadczenie we współpracy i wsparciu w realizacji przewozów międzypaństwowych [9]. Istnieją do tego to po obu stronach niezbędne zasoby techniczne, technologiczne i fizyczne. Dlatego realizacja niezbędnych prac regularnych i remontowych infrastruktury kolejowej Polski i Ukrainy, otwarcie ruchu pociągów oraz jego obsługa celno-graniczna zależy tylko od wspólnego rozwiązania przez obie strony problemów finansowania i wzajemnych rozliczeń.

Inicjatywa zachowania i modernizacji unikalnej struktury transportu kolejowego w regionie należy do gromad terytorialnych Dobromila i Chyrowa – wymagają tego tak obecna sytuacja gospodarcza/społeczna, jak i poszukiwanie nowych postępowych działań, aby zapewnić pewny rozwój podległych obszarów depresyjnych.

#### *Bibliografia:*

1. Розпорядження Кабінету Міністрів України, № 321-р, від 07.04.2021 р., ‘‘План заходів з реалізації Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року’’.
2. Лист, Міністерство Інфраструктури України/Генеральний директор Директорату залізничного транспорту О. Г. Федоренко, № 9741/47/10-21, від 30.07.2021 р., щодо програми розбудови колії 1435 мм на території України...
3. Туризм як стратегічний напрям розвитку залізничного підприємства: монографія / О. М. Гненний, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна, О. В. Орловська, В. М. Проценко; Дніпров. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро: Журфонд, 2020 р. – 188 с.
4. Наказ Міністерства Транспорту та Зв’язку України № 507 від 31.05.2005 р., ‘‘Про затвердження Інструкції з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України’’.
5. Павло Солодько, ‘‘Швидкісні рейкові автобуси на Галичині у 1930-их’’, інтернет-сайт-видання ‘‘Історична правда’’, 05.04.2012 р.
6. Rail Baltica: Bialystok – Kaunas route set to open for rail passenger transport in June. Think Railways. 10 May 2016. Архів оригінали за 20 September 2016 р.
7. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польща про залізничне сполучення через Державний кордон/ від 18.06.1993 р.
8. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польщі про пункти пропуску через державний кордон/ від 18.05.1992 р., Постанова КМ України №223 (223-93-п) від 25.03.93 р.
9. Договір між Україною і Республікою Польщею про добросусідство, дружні відносини і співробітництво/ від 18.05.1992 р., ратифіковано Постановою ВР України №26-XII (2611-12) від 17.09.1992 р.
10. Rozporządzenie (WE) NR 91/2003 Parlamentu Europejskiego I Rady/ z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie statystyki transportu kolejowego/ Dziennik Uzędowy Unii Europejskiej, s. 4.
11. Rojek A.: Tabor i trakcja kolejowa, PKP Polskie Linie Kolejowe, Warszawa 2010 r.
12. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів: навчальний посібник / В. Г. Герасименко, А. В. Замкова; Міністерство освіти і науки України, 2010 р.





13. Визначення та класифікація залізничного туризму / А. О. Дергоусова; електронний журнал "Ефективна економіка" №2 / Українська державна академія залізничного транспорту, м. Харків, 2012 р.
14. Туризм як національний пріоритет: колективна монографія / під редакцією І. М. Писаревського; ХНАМГ, розділ 1.7. Залізничний туризм як перспективний напрямок розвитку залізничного транспорту й туризму в Україні, О. В. Познякова; Харків, 2010 р.
15. Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України (зі змінами станом на 01.09.2021 р.) / Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України №1196 від 27.12.2006 р.
16. Розвиток туристичних залізничних перевезень в Україні / Ю. О. Юхновська; Мукачівський державний університет/ Економіка і суспільство, Випуск # 13 / 2017 р.
17. Комфортні залізничні перевезення: виграють не лише пасажирів / О. Красноштан; Interfax Ukraine; Колонка автора 21:17, 19.08.2020 р.
18. Euukrainescoop (2018-10-17). How EU helps to make tours more interesting / EU in Ukraine (en).
19. Виконані проекти / ТАІФ, taif.org.ua (ua) / 2020-04-25.
20. Інноваційний розвиток пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму /
- Л. В. Марценюк; Дисертація на здобуття н.с. ДЕН / Дніпров. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро: 2018 р.
21. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш / Вісник Дніпров. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро: Вип. 8, 2014 р.
22. Створення «готелів на колесах» - шлях до зниження вартості туристичної подорожі / Л. В. Марценюк / Дніпров. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Вісник ЖДТУ: N 3, (73) 2015 р.
23. Типові проекти середніх вокзалів України другої половини ХІХ – першої третини ХХ ст.: історія, просторово-планувальна структура та художньо-стилістичні особливості / І. Студницький / Львівська національна академія мистецтв - Вісник, Вип. 35. 2018 р.

*Vitalii Kovalchuk*

*Doktor nauk technicznych, profesor nadzwyczajny  
Lwowski oddział Dnieprowskiego Narodowego Uniwersytetu  
Transportu Kolejowego im. akademika V. Lazaryan*

### 3.5 Aspekty techniczne organizacji transportu turystycznego koleją w Polsce

#### 3.5.1 Ogólne postanowienia harmonizacji norm Ukrainy i Polski w kontekście kolejowych przewozów turystycznych

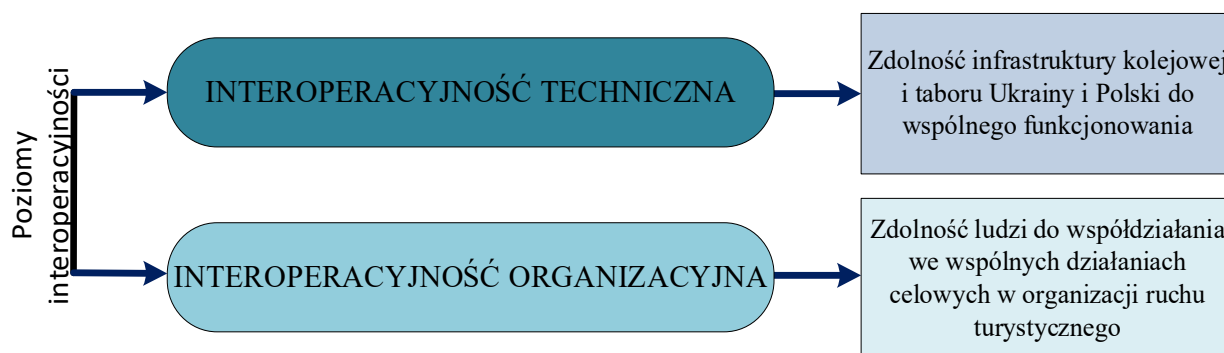
Obiecującym zadaniem branży transportowo-kolejowej Ukrainy jest organizacja międzynarodowego transportu turystycznego, czyli stworzenie sprawnego systemu transportowego z krajami sąsiednimi przy zaangażowaniu innowacyjnych technologii. Dlatego wprowadzenie turystycznego transportu kolejowego między Ukrainą a Polską wymaga opracowania nowych standardów





mających na celu zapewnienie interoperacyjności krajowego taboru i infrastruktury z Polską. Prace nad harmonizacją wymagań technicznych i przystosowaniem transportu kolejowego do jego integracji z polskim systemem transportowym są obecnie pilnym zadaniem obu krajów.

Istnieją dwa poziomy interoperacyjności dla wprowadzenia turystycznego transportu kolejowego: organizacyjny i techniczny [1]. Tam, gdzie interoperacyjność techniczna implikuje zdolność infrastruktury kolejowej i taboru Ukrainy i Polski do współpracy, a interoperacyjność organizacyjna to zdolność ludzi do celowej współpracy. Poziomy interoperacyjności pokazano na rys. 1.



Rys. 1 – Poziomy interoperacyjności dla wdrożenia turystycznego transportu kolejowego między Ukrainą a Polską

Interoperacyjność techniczna wymaga opracowania wymagań technicznych dla infrastruktury i taboru kolejowego oraz organizacyjno - kształtowania jasnych strategii pomiędzy uczestnikami transportu turystycznego a zarządami kolei Ukrainy i Polski w sprawie rozwoju kolejowego transportu turystycznego.

W 2006 roku [1] grupa kontaktowa OC3/ERA odbyła wspólne spotkanie w celu przeanalizowania parametrów technicznych nawierzchni torowej, urządzeń zasilających i sterowniczych, taboru krajów o rozstawie torów 1520 mm i 1435 mm. W wyniku dyskusji ustalono, że główne parametry układu torowego 1520 mm krajów UE i krajów spoza UE dotyczące interoperacyjności mogą być określone zgodnie ze strukturą zastosowaną w TCI UE i stać się warunkiem wstępnym kontynuacji współpracy między OC3 i ERA.

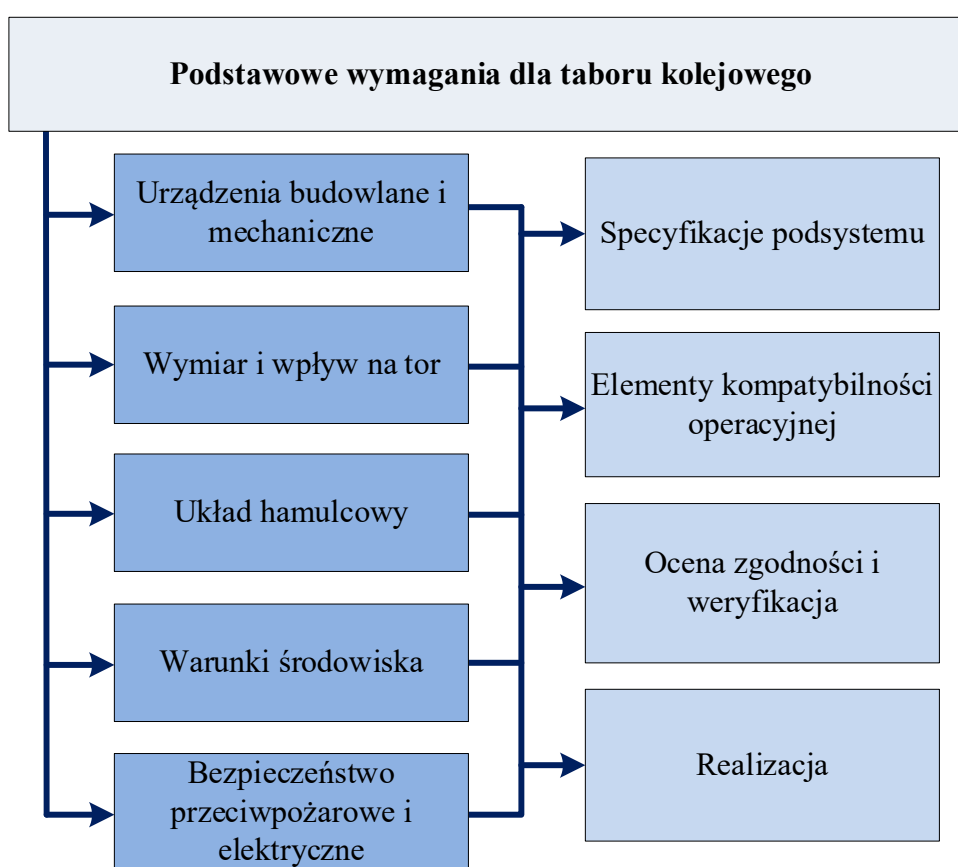






W maju 2014 r. w Warszawie odbyło się drugie spotkanie Grupy Kontaktowej OC3/ERA [1]. Na nim została rozpatrzona wersja opracowanego dokumentu roboczego „Analiza parametrów istotnych dla zachowania zgodności technicznej i eksploatacyjnej systemu kolejowego toru 1520 mm i 1435 mm na granicy WNP-UE”.

Grupa kontaktów oddzielnie przedstawiła wymagania techniczne dla taboru kolejowego, którego schemat strukturalny pokazano na ryc. 2 [1].



Rys. 2 – Schemat strukturalny wymagań dotyczących taboru

Z rys. 2 widzimy, że przedmiotem analiz i dyskusji grupy roboczej były następujące parametry techniczne taboru: wymiary i ich wpływ na tor; budowa i wyposażenie mechaniczne taboru i układu hamulcowego; wpływ transportu kolejowego na środowisko oraz bezpieczeństwo pasażerów i pracowników.



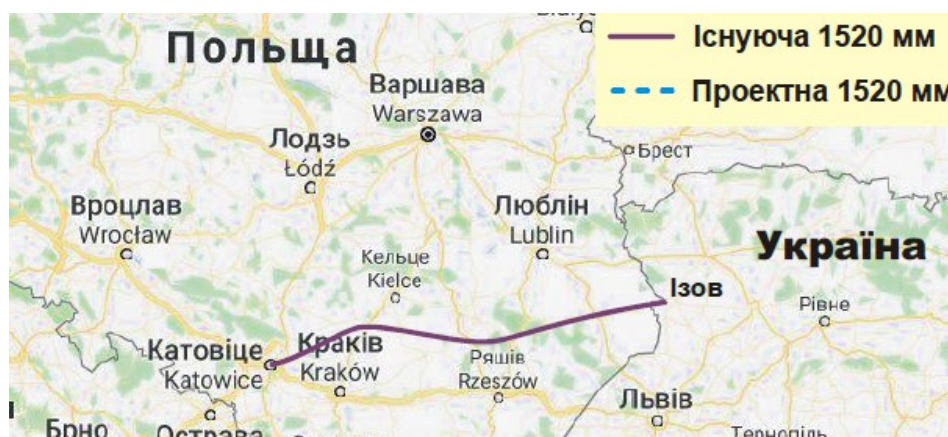


Należy zauważyć, że dla wprowadzenia turystyki kolejowej między Ukrainą a Polską te parametry techniczne taboru muszą być interoperacyjne z torami zarówno 1520 mm, jak i 1435 mm.

### 3.5.2 Wskaźniki techniczne polskiej kolei i perspektywy rozwoju turystycznego transportu kolejowego

Ponieważ polska infrastruktura kolejowa posiada przejścia graniczne z kolejami ukraińskimi na odcinkach Medyka – Mościska i Dorohusk – Jagodyn, najkorzystniejszym kierunkiem organizacji przewozów turystycznych jest wykorzystanie istniejącej infrastruktury kolei polskich.

Infrastruktura Polskich Kolei Państwowych (PKP SA) składa się głównie z dwóch szerokości toru 1435 mm i 1520 mm [2]. Tym samym ponad 19 tys. km długości toru kolejowego ma szerokość 1 435 mm. Linia kolejowa o szerokości 1520 mm funkcjonuje na odcinku Izów – Hrubieszów – Sławków Południowy (Katowice) (rys. 3) oraz na obszarach przygranicznych z kolejami ukraińskimi.



Rys. 3 – Obecny tor ma szerokość 1520 mm na obszarze Izów – Hrubieszów – Południowy Sławków (Katowice) [2]

Po stronie ukraińskiej tory o szerokości 1520 mm wjeżdżają na terytorium Unii Europejskiej w Katowicach, co jest perspektywicznym obszarem dla organizacji turystycznego transportu kolejowego polskimi kolejami, ponieważ na polskich kolejach znajdują się duże węzły i stacje kolejowe takie jak Warszawa, Olsztyn, Kraków, Wrocław, Gdańsk, Lublin i Katowice. Z Katowic istnieje możliwość





organizowania dalszych destynacji turystycznych do innych miast Polski i krajów europejskich, wykorzystując rozstaw torów 1435 mm.

Ogółem według statystyk [2, 3] długość polskich linii kolejowych wynosi 19 290 tys. km, z czego tory magistralne to 4 235 km, pierwsza kategoria (pierwotna) 10 551 km, druga kategoria (wtórna) 3815 km, a tereny lokalne 2561 km. Udział pracy eksploatacyjnej na torach magistralnych wynosi 43,6%, pierwotnych - 48,6%, wtórnych - 6,4% i lokalnych - 1,4%.

Sterowanie ruchem na polskich kolejach odbywa się za pomocą systemów komputerowych i są one wyposażone w 17 stacji kolejowych z 312 rozjazdami, 2108 km torów głównych i 95 przejazdów.

Tabor polskich kolei [2] to ok. 92 tys. wagonów towarowych, w tym gondole 68,9%, pokryte 13,2%, platformy 15,2% oraz niewielka liczba wagonów chłodni i cystern. Flota samochodów osobowych liczy 5917 sztuk. W tym w parku lokomotyw: elektryczne lokomotywy towarowe - 1 263, pasażerskie - 507, lokomotywy spalinowe - 2 062.

Maksymalna prędkość techniczna taboru polskich kolei i udział wykonywanych prac eksploatacyjnych wynoszą odpowiednio: powyżej 120 km/h (7,6%), 120 80 km/h (65,8%), 79 50 km/h (21,2%), poniżej 50 km/h (5,4%).

Z analizy wynika, że udział kolei zelektryfikowanych w Polsce wynosi średnio 61,6%.

Według badania [4] polskie koleje realizują główny udział przewozów na rynku krajowym, a także rozwijają infrastrukturę z krajami przygranicznymi, co jest również perspektywnym obszarem dla rozwoju przewozów turystycznych przez polskie koleje.

Należy zauważyć, że dziś koleje polskie mają w planach budowę linii dużych prędkości Warszawa – Łódź – Poznań – Wrocław, których projekt obejmuje 450 km nowego toru, o powierzchni, którą zamieszkuje ponad 4,5 mln mieszkańców [5].

Porównując napięcie obciążenia sieci kolejowej Ukrainy i Polski stwierdzono, że intensywność obciążenia w Polsce jest 3 razy mniejsza niż intensywność





obciążenia na Ukrainie. Wynika to z faktu, że polskie koleje nastawione są głównie na ruch pasażerski i tranzytowy. Potencjał dalszego wzrostu polskiego ruchu pasażerskiego wiąże się z rozwojem połączeń mieszanych z krajami Europy Wschodniej. To gwarancja poprawy efektywności turystycznego transportu kolejowego. Główne wskaźniki ilościowe polskich kolei "Polskie Koleje Państwowe" podane są w tabeli. 1.

Tabela 1 – Wskaźniki eksploatacyjne polskich kolei [2]

Wskaźnik	Wartość
Ludność, mln	38,4
Długość eksploatacyjna linii kolejowych, km	19 210
Długość linii zelektryfikowanych, km	11 831
Udział kolei zelektryfikowanych, %	61,6
Przewiezieni pasażerowie, milion pasażerów.	2 92,5
Obrót pasażerów, miliard pasażerokilometrów	19,181
Gęstość sieci według obszaru, km/1 000 km <sup>2</sup>	61,4
Gęstość sieci według liczby ludności, km/1 mln.os.	500,3
Napięcie ładunku, milion t · km / km	3,6

Z analizy wskaźników technicznych polskich kolei wynika, że podobne cechy i problemy mają państwowe przedsiębiorstwa kolejowe Ukrainy i Polski – SA "Ukrzaliznycia" i "Polskie Koleje Państwowe" Spółka Akcyjna (PKP SA). Przede wszystkim eksploatują głównie przestarzały tabor i infrastrukturę. Należy zauważyć, że koleje Polski i Ukrainy są ograniczone różnicami w wyposażeniu, technologii, alarmie, zasadach bezpieczeństwa, układzie hamulcowym, prądzie trakcyjnym, a także prędkości. Ze względu na różnice w wymaganiach technicznych dla taboru kolejowego, kolei podczas organizacji przewozów turystycznych, konieczne jest uwzględnienie szeregu kwestii technicznych. Niektóre kwestie dotyczące infrastruktury i taboru są uregulowane w TSI, niektóre w UIC i OC3.

### 3.5.3 Parametry techniczne polskiej infrastruktury kolejowej

Wymagania techniczne dotyczące parametrów polskiej infrastruktury kolejowej zaczerpnięto z dokumentu [6]. W Polsce nie ma różnic między kategoriami linii 1520 mm i 1435 mm. Podział kolei na kategorie i wymagania eksploatacyjne dla nich podano w tabeli. 2.





Tabela 2 – Podział linii kolejowych na kategorie na kolejach polskich

Podział linii kolejowych na kategorie	Natężenie ładunkowe, T [mln.t/rok]	Maksymalna prędkość ruchu, $V_{max}$ [km/h]	Maksymalna prędkość pociągów towarowych, $V_t$ [km/h]	Dopuszczalne obciążenia osi P [κH]
Magistralne (0)	$T \geq 25$	$120 < V_{max} \leq 200$	$80 < V_{max} \leq 120$	$P \leq 221$
Pierwszej kategorii (1)	$10 \leq T < 25$	$80 < V_{max} \leq 120$	$60 < V_{max} \leq 80$	$210 \leq P < 221$
Drugiej kategorii (2)	$3 \leq T < 10$	$60 < V_{max} \leq 80$	$50 < V_{max} \leq 60$	$200 \leq P < 210$
O lokalnym znaczeniu (3)	$T < 3$	$V_{max} \leq 60$	$V_{max} \leq 50$	$P < 200$

Wymiar dojazdowy budynków i urządzeń linii kolejowych oraz torów dojazdowych na polskich kolejach musi spełniać następujące wymiary:

- «Wymiar C» (zgodnie ГОСТ 9238-83 «Wymiary dojazdów budynków i taboru kolejowego 1520 (1524) mm») dla torów, konstrukcji i urządzeń ogólnej sieci kolejowej i zewnętrznych torów dojazdowych ze stacji sąsiadującej z terenem przedsiębiorstw przemysłowych i transportowych;
- «Wymiar Cп» (zgodnie ГОСТ 9238-83 «Wymiary dojazdów budynków i taboru kolejowego 1520 (1524) mm») dla torów, budowli i urządzeń znajdujących się na terytorium i pomiędzy terenami fabryk, zakładów, warsztatów, zajezdni, portów rzecznych i morskich, kopalni, placów przeładunkowych, baz, magazynów, kamieniołomów, leśnictwa i górnictwa torfowego, elektrowni i innych obiektów przemysłowych i firm transportowych, a także przemysłowych stacji kolejowych.

Minimalna dopuszczalna szerokość między torami na odcinkach prostych i odcinkach o promieniu większym niż 4000 m musi spełniać następujące wymagania: na torach głównych - 4100 mm; na 3-ch i 4-ch torowych odcinkach odległość między osiami toru 2 i 3 powinna wynosić - 5000 m; między osiami sąsiednich torów na stacjach kolejowych na liniach prostych - 4800 mm; na torach wtórnych i torach przestrzeni ładunkowych - 4500 mm; między osiami torów przeznaczonych do bezpośredniego przeładunku towaru z samochodu na samochód - 3600 mm.

Odległości poziome na odcinkach krzywych między osiami sąsiednich torów oraz między osią toru a wymiarem dojazdowym konstrukcji na torach i stacjach są







dostosowywane (w górę) w zależności od promienia krzywej i bezpiecznego przejazdu taboru

Wielkość nachylenia *prowadzącego* przyjmuje się w zależności od kategorii linii (tabela 3).

Tabela 3 – Nachylenia prowadzące

Kategoria linii	Nachylenie prowadzące
Linie magistralne i linie pierwszej kategorii	6 ‰
Linie drugiej kategorii	10 ‰
Linie lokalne i drogi dojazdowe	20 ‰

Ustalając nachylenie *prowadzące* administracji kolejowej, musi uwzględnić niezbędne warunki techniczne i eksploatacyjne, a mianowicie prędkość pociągów, napędowe zespoły trakcyjne oraz zużycie energii

Najmniejsze dopuszczalne *wartości promienia krzywych poziomych* są ustalane w zależności od kategorii linii, kategorii toru i prędkości projektowej: tory główne, odbiorcze i nadawcze oraz sortujące - 300 m; inne tory stacyjne ogólnego użytku - 180 m i gałęzie przemysłowe - 150 m.

Na torach (oprócz głównych, odbiorczych i sortowniczych), przeznaczonych do przejazdu pociągów zorganizowanych, pomiędzy przeciwległymi krzywymi w różnych kierunkach (w „S” - krzywe podobne) promienie 250 m i mniejsze powinny zapewniać bezpośrednie wstawki o długości co najmniej 15 m, przy układaniu łuków bez podnoszenia szyny zewnętrznej.

Minimalny dopuszczalny *promień krzywej pionowej winien wynosić* 2000 m, jako wyjątek 500 m na drogach dojazdowych. Wymagania dla torów na zjeżdżalniach sortowniczych w Polsce zgodnie z Instrukcją Zarządców Infrastruktury Kolejowej (brak dokumentów normatywnych) są takie: dla wznoszenia - nie mniej niż 350 m, dla zjazdu - nie mniej niż 500 m.

Minimalny dopuszczalny *promień krzywej pionowej winien wynosić* 2000 m, a w drodze wyjątku 500 m na drogach dojazdowych. Wymagania dla torów na zjeżdżalniach sortujących w Polsce zgodnie z Instrukcją Zarządców Infrastruktury





Kolejowej (brak dokumentów normatywnych) ustalane są następujące: dla wznoszenia - nie mniej niż 350 m, dla zjazdu - nie mniej niż 500 m.

Minimalna dopuszczalna długość użytkowa torów odbiorczych i dyspozytorskich wynosi 750 m.

Podwyższenie szyny zewnętrznej z uwzględnieniem tolerancji nie może przekraczać 150 mm. W takim przypadku na zakrzywionych odcinkach toru o promieniach 4000 m i mniejszych, zwiększenie gwintu szyny zewnętrznej jest obowiązkowe.

Maksymalne niecałkowite podwyższenie szyny zewnętrznej oblicza się na spełnienie warunku nieprzekroczenia dopuszczalnego nieumorzzonego przyspieszenia pociągów pasażerskich, które wynosi  $0,7 \text{ m/s}^2$ .

Cofnięcie szyny zewnętrznej określa formuła  $100/V$  lub  $125/V$  mm/m, gdzie  $V$  jest maksymalną prędkością taboru, km/h

Na torze kolejowym o szerokości 1520 mm podczas budowy nowych lub modernizacji istniejących linii stosowane są następujące typy szyn: P 65 (ГОСТ 8161-75), 60E1 (EN 13674-1: 2003), 49E1 (EN 13674-1: 2003).

Wzmacniacz szyn ma następujące wartości:  $1/20$  i  $1/40$  (dla szyn 49E1),  $1/40$  (dla szyn P65 i 60E1),  $1 / \infty$  i  $1/40$  (dla zwrotnic).

Charakterystyki geometryczne zwrotnicy i skrzyżowań kolejowych muszą mieć poprzeczki takich marek: na głównych torach 1: 9 lub mniej

Pionowe obciążenie od kół na szyny składa się ze statycznego nacisku koła na szynę oraz dynamicznych dodatków, które powstają podczas drgań nadwozia i nieresorowanych mas taboru. Obciążenie wynosi 24,5 tony na oś na liniach LHS, 22,5 tony na oś na pozostałych liniach 1520 mm.

Wartości graniczne tolerancji rozstawu toru w zależności od prędkości taboru podano w tabeli. 4.

Na polskich kolejach o szerokości toru 1545 mm i poniżej 1510 mm ruch jest zamykany.





Tabela 4 – Tolerancje rozstawu torów w zależności od prędkości taboru

Prędkość	Tolerancje	
120 km/h	+9	-7
100 km/h	+10	-7
80 km/h	+10	-8
70 km/h	+12	-8
60 km/h	+15	-8
50 km/h	+17	-8
40 km/h	+20	-9
30 km/h	+25	-9
20 km/h	+25	-10

*Wysokość peronów* na polskich kolejach zgodnie z TCI „Dostępność dla osób niepełnosprawnych” dla nowych peronów wynosi 550 mm, 760 mm (-35 mm + 0 mm) od poziomu główki szyny. Do platform bagażowych - 300 mm.

*Długość peronów* pasażerskich na polskich kolejach wynosi 400 m - dla pociągów o długości 16 wagonów, 300 m - dla pociągów o długości 12 wagonów i 200 m - dla pociągów o długości 8 wagonów.

*Szerokość peronów* pasażerskich ustalana jest w zależności od wielkości urządzeń, które muszą się na nich znajdować.

*Odległość krawędzi peronu od osi toru* w Polsce - 1920 mm - dla peronów wysokich (perony powyżej 200 mm); 1745 mm - dla peronów niskich (perony o wysokości 200 mm) (w Polsce nie dopuszcza się budowy nowych peronów o wysokości 200 mm). Tolerancje +30 mm –25 mm.

*Dostępność dla osób niepełnosprawnych* jest regulowana przez ustawodawstwo krajowe Polski zgodnie z TCI „Dostępność dla osób niepełnosprawnych”..

*Zastosowanie znacznika bezpieczeństwa na peronie* (krawędź i koniec) do tej pory brakuje jednolitych wymagań dla tego parametru. W Polsce są one regulowane zgodnie z TCI Dostępność dla osób niepełnosprawnych

W Polsce na torach 1520 mm tabor nie jest obsługiwany na stacjach, nie ma przystanków.





*Napięcie w sieci kontaktowej w Polsce to: 3 kV DC, 15 kV AC o częstotliwości 16,7 Hz.*

**Wniosek.** Główny kierunek rozwoju kolejowego transportu turystycznego kolejami polskimi z terytorium Ukrainy torem o rozstawie 1520 mm można zorganizować na odcinku Izów – Hrubieszów – Sławków Południowy (Katowice).

*Bibliografia:*

1. Ткаченко О. Гармонізація як важливий аспект упровадження інтеперабельності на залізничному транспорті / О. Ткаченко, Д. Гнатенко, Т. Шелейко, А. Донченко // Українські залізниці. – № 10 (16), 2014. – С. 38–42.
2. Курган М. Б. Дослідження відмінностей української та європейської залізничної інфраструктури / М. Б. Курган, В. Г. Вербицький, Д. М. Курган // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – № 5 (83), 2019. – С. 52–70.
3. Annual Report [Електронний ресурс] // PKP PLK S.A. – Режим доступу: <https://en.plk-sa.pl/press/annual-report/>. – Назва з екрана. – Перевірено: 19.11.2019.
4. Железные дороги Польши [Електронний ресурс] // Железные дороги мира. – Режим доступу: <http://www.1430mm.ru/railway-poland>.
5. Курган М. Б. Теоретичні основи впровадження високошвидкісного руху поїздів в Україні : монографія / М. Б. Курган, Д. М. Курган; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро : ДНУЗТ, 2016. – 283 с.
6. Анализ параметров, являющихся определяющими для сохранения технической и эксплуатационной совместимости железнодорожной системы колеи 1520 мм на границе СНГ-ЕС. Подсистема: инфраструктура. Путь и путевое хозяйство. Документ разработан Контактной Группой ОСЖД-ЕЖДА. – январь 2009.

***Oleksandra Orlovska***

*doktor, profesor nadzwyczajny*

*Lwowski oddział Dnieprowskiego Narodowego Uniwersytetu  
Transportu Kolejowego im. akademika V. Lazaryan*

### **3.6 Metody oceny efektywności ekonomicznej turystycznego transportu kolejowego**

Od roku 1991 gospodarka narodowa Ukrainy przeszła od wzrostu do kryzysu. Przemiana ta była szczególnie dotkliwa w dziedzinie infrastruktury transportowej. Ze względu na spadający popyt na usługi transportowe, poziom przychodów kolejowych jest niski. Nie daje to możliwości opracowywania i wdrażania nowych programów strategicznego rozwoju branży transportowej, a ciągle fale zwolnień tylko pogłębiają makroekonomiczne problemy społeczeństwa.





Podpisanie Umowy między Ukrainą a UE w 2014 roku zapoczątkowało ścisłą współpracę w zakresie rozwoju infrastruktury transportowej. Kraj uzyskał dostęp do europejskich technologii rozwoju, odnowy i długoterminowego strategicznego rozwoju transportu kolejowego według standardów europejskich.

Rozważając perspektywy rozwoju transportu kolejowego, dużą wagę przywiązuje się do organizacji turystycznych przewozów pasażerskich w celu zapoznania potencjalnych pasażerów z dziedzictwem ojczyzny, a także rozwoju turystyki.

Rozwój segmentu turystycznego gospodarki narodowej odgrywa ważną rolę w kształtowaniu lokalnych budżetów OTG. Przychody z transportu turystycznego kolejną mogą być jednym ze źródeł zapelnienia budżetu dotkniętych kryzysem obszarów regionów przygranicznych

Kategoria „turystyka” w pracach naukowców definiowana jest jako sposób poszerzania przestrzeni życiowej człowieka i pozytywny wpływ na jego samopoczucie, kondycję psychiczną i fizyczną, jest skutecznym narzędziem, które może poprawić ludzką witalność, a w konsekwencji zwiększyć ogólnie pozytywny nastrój i standard życia [1]. Ekonomisci europejscy przywiązują dużą wagę do określenia istoty tej kategorii, tworząc holistyczne podstawy teoretyczne funkcjonowania turystyki, dają wystarczające wyobrażenie o charakterze turystyki i jej roli w rozwoju kraju [2].

Jedną z efektywnych form turystyki w Europie jest turystyka transportowa, w której główną rolę odgrywa transport kolejowy ze względu na swoją przewagę nad innymi rodzajami transportu. Istotą turystyki transportowej jest zaangażowanie się w organizację pojazdów turystycznych, których głównymi funkcjami jest przemieszczanie potencjalnych konsumentów usług turystycznych z jednego miejsca do drugiego w określonym celu rekreacji i tak dalej. To jest znaczenie społeczno-gospodarcze, które jest niezbędnym i ważnym motorem rozwoju każdej sfery gospodarczej.







Na Ukrainie w ostatnich dziesięcioleciach transport kolejowy nie był celowo wykorzystywany do celów turystycznych, ale wraz z rozwojem postępu naukowego i technologicznego stał się niezbędny do realizacji projektów turystycznych. Turystyka kolejowa staje się wektorem, który może zapewnić zrównoważony rozwój społeczno-gospodarczy kraju. Daje impuls do rozwoju regionów kraju.

Celem tej części Koncepcji jest znalezienie jak najbardziej racjonalnego podejścia do określenia kategorii efektywności ekonomicznej kolejowego transportu turystycznego oraz uzasadnienie możliwości wprowadzenia turystyki kolejowej na Ukrainie. Aby osiągnąć ten cel, uważamy za konieczne scharakteryzowanie kategorii „turystyka” i „efektywność ekonomiczna”, przeanalizowanie roli transportu kolejowego w kształtowaniu podróży kolejowych, rozważenie nowoczesnych metod oceny efektywności przewozów pasażerskich na podstawie literatury naukowej, dokonanie wyboru najbardziej racjonalnych metod, zaoferowanie swojej wizji rozwiązania

Badania turystyki jako zjawiska gospodarczego na obecnym etapie prowadzą ukraińscy naukowcy: R. Kożuhiwska, M. Malska, V. Stojka. O. Bartoszek, M. Honczarenko, J. Hryhoriewa, J. Lytwynenko, M. Rypkowycz i inni znani naukowcy wnieśli znaczący wkład w badania nad finansowym wsparciem rozwoju turystyki. Kategoria „turystyka” jako zjawisko społeczne znajduje odzwierciedlenie w przesłankach, zasadach funkcjonowania przedsiębiorstw turystycznych, klasyfikacji ich form i rodzajów, organizacji działalności w warunkach rynkowych, metodologii kształtowania i realizacji polityki turystycznej państwa i regionu, rachunkowości i analizie wyników, planowaniu działań finansowych i gospodarczych, światowym doświadczeniu w organizacji turystyki. Zagadnienie to poruszane jest w pracach naukowych takich naukowców krajowych i zagranicznych, jak M. Bondarenko, O. Wujcyk, W. Herasymenko, W. Jermaczenko, M. Kołosinska, L. Korżyłow, D. Sołowiow, W. Szymańska i innych.

Kategoria „efektywności ekonomicznej” w sektorze transportu ma znaczenie społeczne, gdyż daje możliwość analizy istniejących metod oceny funkcjonowania





branży. Pozwala to na analityczne i obliczeniowe badania dynamiki wskaźnika, badanie czynników wpływających na jego wynik, co prowadzi do poszukiwania nowych dróg, metod, modeli badań do oceny efektywności ekonomicznej. Istota kategorii „Wydajność ekonomiczna” jest określona w pracach naukowych wielu naukowców i badaczy Ukrainy, takich jak Derhousowa A.O., Barasz J.S., Marceniuk L.W., Czarkina T.J., Kifiak W.M, Czerniuk L.H. i inne. Na podstawie analizy literatury naukowej tych autorów można stwierdzić, że pojęcie efektywności ekonomicznej można zdefiniować jako całościowe wykonanie przedmiotu działalności gospodarczej, które przynosi pozytywny skutek w działalności gospodarczej.

W klasycznej literaturze ekonomicznej o efektywności każdego przedsiębiorstwa w branży turystycznej decyduje znana metodologia:

$$\text{Efektywność} = \text{Wyniki} / \text{Koszty} [3]$$

Treść tej formuły polega na tym, że proponuje się określenie efektywności branży turystycznej jako stosunek wyników przedsiębiorstwa do kosztów ponoszonych przez przedsiębiorstwo przez cały okres organizacji usługi turystycznej. Jeżeli koszty przewyższają zysk, to projekt uznaje się za nierentowny i nieopłacalny w dłuższej perspektywie. Z wynikiem dodatnim jest rentowność przedsiębiorstwa. Ponadto rentowność powinna wynosić co najmniej 10-15% [3]

Niektóre zapisy metody CBA „Analiza kosztów i korzyści dla projektów inwestycyjnych w sektorze transportu” mogą być wykorzystane do oceny efektywności ekonomicznej. Podstawy tej metody zawarte są w praktycznym poradniku [4], który może być przydatny zarówno dla samorządów, jak i kierownictwa branży kolejowej. Każdy proponowany obiekt wymaga znacznych nakładów finansowych, analizy kosztów i korzyści oraz oceny samowystarczalności i samowystarczalności proponowanego obiektu. Analiza CBA może pomóc skonkretyzować realizację obiektu, określić opłacalność niektórych elementów projektu, np. ruchu pasażerskiego. Ważne jest również zrozumienie konsekwencji w przypadku, gdy projekt nie uzasadnia się lub nie jest w ogóle realizowany. Główną





ideą analizy CBA jest oszacowanie przychodów i kosztów proponowanego projektu. Miernikiem decydującym o efektywności projektu jest zysk branży, który charakteryzuje wykonalność realizowanych działań, rentowność usługi, efektywność finansów gotówkowych, a także ocena kosztów własnych usługi

Należy zauważyć, że metoda CBA służy wyłącznie do oceny opłacalności projektów infrastrukturalnych, a koszty infrastruktury są tylko jednym składnikiem całkowitego kosztu transportu kolejowego. Efektywność ekonomiczną innych elementów (taboru, kosztów operacyjnych, kosztów utrzymania itp.) należy ocenić innymi odpowiednimi metodami.

W transporcie kolejowym efektywność ekonomiczną charakteryzują wskaźniki wydajności pracy, kosztów transportu, zysków, opłacalności, które decydują o możliwości wykorzystania potencjału pasażerskiego transportu kolejowego. W zakresie możliwości wykorzystania transportu kolejowego w celach turystycznych można określić wskaźnik efektywności ekonomicznej turystycznego transportu kolejowego:

- na podstawie *analizy wydajności pracy*, którą można przedstawić jako stosunek zrealizowanych usług przewozowych do personelu operacyjnego (łącznie liczba pracowników obsługi pasażerskiej zajmujących się organizacją i obsługą turystycznych przewozów pasażerskich):

$$P = \Sigma A : Nu,$$

gdzie:  $\Sigma A$  – łączna liczba potencjalnych turystów pasażerskich, os.

$Nu$  – liczba pracowników obsługi pasażerskiej zaangażowanych w te usługi, os.

Wzrost wydajności wskazuje na wzrost ruchu turystycznego w tym kierunku.

- - na podstawie *wskaźnika kosztów własnych*, który można określić stosunkiem sumy kosztów przewozu turystów do ogólnej liczby przewiezionych pasażerów

$$C = \Sigma E : \Sigma A,$$

gdzie:  $\Sigma E$  – t wysokość kosztów operacyjnych przewozu pasażerów.





Koszty eksploatacyjne transportu turystycznego powinny obejmować koszty związane z utrzymaniem odpowiedniego stanu technicznego taboru samochodów osobowych, koszty paliwa i smarów, energii elektrycznej, amortyzacji, utrzymania taboru lub jego środków trwałych itp.

$$\Sigma E = Cf-l + Ce + Cd + Ccr/fa$$

– na podstawie ustalenia zysku, jaki kolej uzyskuje z realizacji działalności turystycznej:

$$P = \Sigma I - \Sigma O,$$

gdzie:  $\Sigma I$  – łączna kwota dochodów uzyskanych z tytułu realizacji usług transportowych – organizacja podróży turystycznych koleją,

$\Sigma O$  – całkowite koszty operacyjne poniesione przy realizacji przewozów turystycznych koleją.

– *rentowność usługi* ( $Ps$ ), która jest określana jako stosunek zysku ze sprzedaży usług turystycznych ( $PP$ ) do kosztu tej usługi ( $Cs$ ):

$$Ps = ((P*100):Cs) : 360:t$$

gdzie:  $P$  – dochód,

$Cs$  – koszty własne usługi,

$t$  – czas podróży turystycznej.

$t$  – czas podróży turystycznej.

Wskaźnik ten można wykorzystać przy obliczaniu wyboru najbardziej opłacalnej alternatywy dla podróży turystycznych, w tym dla kolei wąskotorowych i innych odrębnych kolei

Możliwe jest wyznaczenie wskaźnika efektywności ekonomicznej przewozów turystycznych koleją za pomocą rzeczywistych wskaźników wykorzystania taboru, przede wszystkim – stopnia zaludnienia wagonu osobowego, który determinuje zapotrzebowanie na proponowaną usługę turystyczną. Prawidłowy skład taboru jest ważny dla zwiększenia komfortu wycieczki. W warunkach stabilnego popytu na turystyczne przewozy kolejowe nastąpi znaczny wzrost efektywności ekonomicznej wraz ze wzrostem liczby turystycznych wagonów osobowych. Niskie zaludnienie





wagonu osobowego w trakcie działalności turystycznej będzie wskazywać na umiarkowane lub niskie zapotrzebowanie na usługę, co w efekcie nie przyniesie kolei oczekiwanych zysków – kolej tylko straci. W celu złagodzenia negatywnych skutków takich sytuacji konieczne jest wprowadzenie dodatkowych działań poszerzających możliwości sektora turystycznego, np. korzystanie z podróży turystycznych kolejami wąskotorowymi na zachodniej Ukrainie, czy rozwój szlaków turystycznych, takich jak Niżankowice - Chyrów, Przemyśl - Niżankowice – Chyrów - Krościenko i inne. Jednak organizacja wąskotorowych przewozów turystycznych ma swoje wady, gdyż nierealne jest organizowanie wycieczek w tym kontekście, aby zaspokoić wymagania pasażerów, dotyczące obsługi. Wynika to przede wszystkim z szerokości toru (750mm), co nie pozwala na umieszczenie na wagonach przedziałów czy miejsc do spania dla wygodnego wyjazdu turystów, ale można skorzystać z takich wycieczek jak jednodniowe zwiedzanie.

Do określenia efektywności ekonomicznej wycieczek kolejowych można zastosować następującą metodę [5, art. 178]: należy określić łączny dochód z wycieczek, jaki ma uzyskać, dodając łączną liczbę turystów i cenę usługi:

$$\Sigma Pt = \Sigma n \cdot P,$$

gdzie:  $\Sigma Pt$  – całkowity dochód z wycieczek, UAH,

$\Sigma n$  – łączna liczba turystów, os.,

$P$  – cena biletu na wycieczkę.

Na kwotę kosztów składają się koszty eksploatacji na trasie pociągu w obu kierunkach, z uwzględnieniem wynagrodzenia maszynistów i personelu pomocniczego:

$$\Sigma Ct = Cr1 + Cr2 + Clld + Cap,$$

gdzie:  $Ct$  – całkowity koszt kolei za organizację obsługi klienta podczas wycieczki,

$Cr1$  – koszt w jedną stronę,

$Cr2$  – koszt w przeciwną stronę,

$Clld$  – koszt wynagrodzenia maszynisty,

$Cap$  – koszt wynagrodzenia personelu towarzyszącego.







Jeżeli podać wyrażenie ( $Cr_1 + Cr_2$ ) jako jeden wskaźnik, formuła przyjmuje postać:

$$\Sigma Ct = \Sigma Cr + Clld + Cap,$$

gdzie:  $\Sigma Cr$  – całkowite koszty kolei za realizację trasy w obu kierunkach.

Wówczas ogólną efektywność ekonomiczną transportu turystycznego można określić jako udział łącznych przychodów z wycieczek i łącznych kosztów kolejowych organizacji obsługi klienta w trakcie wycieczki:

$$Eef = \Sigma Pt : \Sigma Cr.$$

W przypadkach włączenia do wycieczki turystycznej wycieczek krajoznawczych, do oceny efektywności ekonomicznej można zastosować metodę [5, s.179], która polega na wprowadzeniu w ogólnej formule kosztów organizacji wycieczki kolejowej innych kosztów turystów:

$$\Sigma Ct = \Sigma Cr + \Sigma Cexc + nsites + Clld + Cap,,$$

gdzie:  $\Sigma Cexc$  – całkowity koszt wycieczek do wszystkich miejsc turystycznych,  $nsites$  – łączna liczba obiektów turystycznych na trasie.

Ta formuła nie uwzględnia wyżywienia turystów, ale w razie potrzeby ten parametr można wprowadzić do obliczeń. Potrzeba zakwaterowania nie jest jeszcze brana pod uwagę. Ale na dłuższą metę takie wyjazdy mogą stać się rzeczywistością. Wtedy w tej formule można wpisać koszt zakwaterowania turystów w hotelach i ich wyżywienia:

$$\Sigma Ct = \Sigma Cr + \Sigma Cexc + nsites + Clld + Cap, + \Sigma Cacc + \Sigma Cmeals ;$$

gdzie:  $\Sigma Cacc$  – całkowity koszt utrzymania we wszystkich hotelach zaplanowanych na trasie,

$\Sigma Cmeals$  – całkowity koszt żywności w lokalnych placówkach.

Ogólna ekonomiczna ocena efektywności przewozów turystycznych przy organizacji podróży koleją zostanie określona za pomocą stosunku przychodów z wycieczek do kosztów ogólnych.

**Wnioski:** wprowadzenie turystyki kolejowej w zachodnim regionie Ukrainy we współpracy ze społecznościami polonijnymi, które aktywnie rozwijają szlak





Przemysł – Niżankowice – Chyrów - Krościenko lub jego części w celu usprawnienia współpracy między krajami w oparciu o turystykę. Projekt wprowadzenia turystyki kolejowej poprawi relacje między naszymi krajami, wpłynie pozytywnie na gospodarcze i społeczne sfery życia, podniesie jakość przewozów pasażerskich poprzez budżety lokalne, pozwoli społecznościom lokalnym w obu regionach przygranicznych zaangażować do aktywnych działań lokalne samorzady.

*Bibliografia:*

1. Т. Ю. Чаркіна, підвищення доходів за рахунок впровадження туристичних перевезень. Агросвіт № 23, 2020.
2. О.М.Шурплат. Формування поняття «туризм» у сучасній економічній наці. Ефективна економіка №12, 2015.
3. Абрамов В.В. Історія туризму: підручник/В.В.Абрамов, М.В.Тонокошкур-Харків:ХНАМГ,2010.-294с.
4. Аналіз витрат і вигод для інвестиційних проектів у транспортній галузі: Посібник. /Допомога органам влади України в удосконаленні менеджменту циклом інфраструктурного проекту (МЦП), - Проект: редакція – серпень 2020.
5. Марценюк Л.В. організація залізничного туризму в Україні [Текст]: монографія / Л.В.Марценюк; Дніпропетр. нац.. ун-т залізн.. трансп. Ім.. акад.. В.Лазаряна.-Дніпро, 2017.-351с.







## ROZDZIAŁ 4 MAPA DROGOWA ROZWOJU TURYSTYKI KOLEJOWEJ

*Hanna Sydorenko*  
*Ekspert turystyki,*  
*Biuro Podróży „Karpaty Travel”*

### 4.1 Rekomendacje dla władz lokalnych dotyczące renowacji obiektów wspólnego dziedzictwa kulturowego i historycznego

Ochrona i przywracanie własnego dziedzictwa pomaga czerpać większe korzyści gospodarcze z turystyki. Ten proces wiąże się z szeregiem wyzwań:

- koszt renowacji i konserwacji;
- czas potrzebny do prawidłowej renowacji;
- potrzeba wykwalifikowanych pracowników do prawidłowej renowacji obiektów;
- określenie korzyści z adaptowanego użytkowania obiektu historycznego;
- zgodność ze standardami projektowymi w celu zapobiegania naruszeniom

Ochrona obiektu zaczyna się od doprowadzenia go do odpowiedniego stanu fizycznego, co już wiąże się ze znacznymi kosztami. Jednak ochrona fizyczna to dopiero początek. Równie ważne jest zapewnienie udogodnień dla zwiedzających, ich sprawne działanie i skuteczny marketing.

Podziel swoją pracę nad renowacją dziedzictwa na następujące etapy:

#### *Etap 1 – badania*

Na tym etapie zaangażuj jak najwięcej ekspertów z różnych dziedzin – historii, wiedzy lokalnej, restauracji, turystyki, ustawodawstwa itp. Co dokładnie musisz zbadać:

- stan zabytku;
- kto jest właścicielem nieruchomości;
- ograniczenia prawne;
- dostępność zasobów i możliwości ich przyciągnięcia.

#### *Etap 2 – zdefiniowanie strategii*

W tym celu konieczne jest zaangażowanie wszystkich zainteresowanych – władz lokalnych, społeczeństwa, biznesu i nie tylko. Strategia powinna obejmować:





- sposób wykorzystania obiektu dziedzictwa (na przykład jako muzeum lub zakład zakwaterowania), ocena możliwości;
- decyzje restauracyjne lub konserwatorskie i interpretacyjne.

*Etap 3 – planowanie, obejmuje:*

- przygotowanie dokumentacji projektowej;
- uzasadnienie finansowe.

*Etap 4 – wcielenie*

- przygotowanie i realizacja prac budowlanych (konserwatorskich);
- ochrona i zarządzanie obiektem;
- marketing.

Każdy z tych kroków zapewnia zwrot. Jednak największy zwrot pojawia się, gdy każde pojedyncze wydarzenie jest połączone ze wszystkimi innymi działaniami w ramach kompleksowego programu.

Na nasze postrzeganie dziedzictwa i świadomość jego roli dla społeczności znaczący wpływ ma używana przez nas terminologia. Jeśli będziesz stale używać tylko terminów „ochrona”, „zabezpieczenie”, „konserwacja” i ignorujesz „regenerację”, „zarządzanie”, „interpretację”, co wiąże się z bardziej produktywnym wykorzystaniem dziedzictwa, zmieni to skupienie świadomości i zmniejszy wartość dziedzictwa do poziomu ekonomicznie nieopłacalnych zobowiązań i utrudni dostrzeżenie potencjału dla rozwoju społeczności i kraju [1].

Jakie przepisy powinny kierować restauracją i eksploatacją dziedzictwa kulturowego i historycznego?

**Ustawa Ukrainy „O kulturze” z dnia 14 października 2010 r. nr 2778-VI** jest ustawą ramową, która określa zasady państwowej polityki kulturalnej.

**Ustawa Ukrainy „O ochronie dziedzictwa kulturowego” z dnia 8 czerwca 2000 r. nr 801805-III** – reguluje stosunki w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego w celu jego zachowania, wykorzystywania obiektów dziedzictwa kulturowego w życiu publicznym, ochrony tradycyjnego charakteru dziedzictwa kulturowego w interesie obecnych i przyszłych pokoleń. Ustanawia uprawnienia różnych organów władzy wykonawczej i samorządu terytorialnego w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego (art. 4-6), zawiera głównie normy ochronne.







Jednocześnie szereg przepisów ustawy dotyczy kwestii wykonywania prawa własności dóbr kultury (art. 17-21), zarządzania i korzystania z dóbr kultury (art. 24, 25, 33-32).

**Ustawa Ukrainy „O regulacji rozwoju obszarów miejskich” z dnia 17 lutego 2011 r. nr 3038** – ma na celu uregulowanie budowy, rekonstrukcji miast w ogóle, ale szereg przepisów ustawy odnosi się bezpośrednio do dziedzictwa kulturowego.

**Ustawa Ukrainy „O poprawie osiedli” z dnia 6 września 2005 r. nr 2807-IV** określa zasady poprawy osiedli i ma na celu stworzenie warunków sprzyjających życiu ludzkiemu. Uznaje obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego za obiekty poprawy (art. 13).

**Ustawa Ukrainy „O partnerstwie państwowo-prywatnym” z dnia 1 lipca 2010 r. nr 2404-VI** ustanawia zasady długoterminowego partnerstwa wspólnot terytorialnych z partnerami prywatnymi – osobami prawnymi i fizycznymi-przedsiębiorcami – które są ustalane na zasadach konkurencyjnych. Wśród obszarów takiego partnerstwa Ustawa definiuje turystykę, rekreację, a także gospodarowanie zabytkami architektury i dziedzictwem kulturowym (art. 4).

**Ustawa Ukrainy „O muzeach i sprawach muzealnych” z dnia 29 czerwca 1995 r. nr 249/95-BP** określa zasady tworzenia i funkcjonowania muzeów jako instytucji mających na celu włączenie obywateli w narodowe i światowe dziedzictwo kulturowe oraz muzealizację jako jedną z najważniejszych elementów ochrony dziedzictwa kulturowego (art. 1). Wprowadza koncepcję Funduszu Muzealnego Ukrainy jako składnika dziedzictwa kulturowego (art. 15), unikatowe obiekty którego mogą być wpisane do Państwowego Rejestru Narodowego Dziedzictwa Kulturalnego.

**Ustawa Ukrainy „O turystyce” z dnia 15 września 1995 r. nr 324/95-BP** ustanawia zasady turystyki, określa jeden z głównych celów regulacji państwowej w dziedzinie turystyki jako racjonalne wykorzystanie zasobów turystycznych Ukrainy, ochronę dziedzictwa kulturowego (art. 6).





**Ustawa Ukrainy „O samorządzie lokalnym na Ukrainie” z dnia 21 maja 1997 r. nr 290/97-BP** określa tryb i kompetencje rad wiejskich, miejskich i ich organów wykonawczych, a także rad rejonowych i obwodowych. Normy tej Ustawy szczególnie określają uprawnienia do ochrony zabytków historii i kultury udzielone radom wsi, miast (art. 26), ich organom wykonawczym (art. 29, 31, 33), a także delegowane do rejonowej i obwodowej administracji państwowej (art. 44). Ustawa zawiera także ogólne normy dotyczące wykonywania przez samorzady prawa własności komunalnej i zarządzania obiektami komunalnymi (art. 26, 29, 44, 60).

**Ustawa Ukrainy „O miejscowych administracjach państwowych” z dnia 9 kwietnia 1999 r. nr 586-XIV.** Określony Ustawą zakres kompetencji administracji państwowych obejmuje w szczególności ochronę, konserwację i użytkowanie zabytków architektury i urbanistyki, pałacowo-parkowej, parkowej oraz krajobrazów historyczno-kulturowych, a także koordynację dokumentacji gospodarowania gruntami na temat zgodności z ustawodawstwem w dziedzinie urbanistyki i architektury, ochrony dziedzictwa (art. 20).

**Dekret Prezydenta Ukrainy z dnia 6 kwietnia 2011 r. nr 388/2011 „O Regulaminie Ministerstwa Kultury Ukrainy”** – wyznacza Ministerstwo Kultury Ukrainy jako główny organ w systemie centralnych organów wykonawczych do kształtowania polityki państwa w zakresie ochrony dziedzictwa kulturowego. Regulamin przewiduje świadczenie co najmniej 12 rodzajów usług administracyjnych związanych z dziedzictwem kulturowym, które w większości wynikają z norm Ustawy Ukrainy „O ochronie dziedzictwa kulturowego” i „O ochronie dziedzictwa archeologicznego”.

Inne aspekty zarządzania dziedzictwem i jego użytkowania są regulowane przez Kodeks Ziemski i Kodeks Cywilny, Ustawy Ukrainy „O dzierżawie własności państwowej i komunalnej”, „O prywatyzacji własności państwowej i komunalnej”, „O koncesjach”, „O reklamie” itp. W większości przypadków przepisy te nie przewidują specjalnych regulacji dotyczących obiektów dziedzictwa kulturowego związanych z ich statusem [2].





Przestrzegaj również tych **5 wskazówek**, które pomogą Ci uniknąć wielu trudności [3].

### *1. Nacisk na autentyczność i jakość.*

Prawdziwa historia Twojej okolicy zasługuje na poznanie. Historia wkładu poprzednich pokoleń w historię i kulturę tego obszaru zainteresuje odwiedzających, ponieważ wyróżnia Twoją okolicę spośród innych miejsc na świecie. To właśnie autentyczność dodaje realnej wartości i atrakcyjności, często śledzą ją turyści z innych krajów i kontynentów.

### *2. Zachowanie i ochrona zasobów.*

Przy bliższym przyjrzeniu się niemal każdemu miastu czy miasteczku często pojawia się pokusa, by wybrać proste rozwiązanie lub „poprowadzić marafety” – np. zamknięcie starej witryny sklepowej jest znacznie tańsze niż np. odrestaurowanie. Jednak, gdy wartości historyczne i kulturowe leżą u podstaw twoich planów rozwoju turystyki, ważne jest, aby chronić dziedzictwo na dłuższą metę.

Historia ruchu ochrony dziedzictwa to historia uzasadniania wielkich oczekiwań, a czasem i wielkich rozczarowań. Wielkie rozczarowania zdarzają się, gdy niezastąpione konstrukcje ulegają zniszczeniu lub uszkodzeniu do stanu, którego nie da się naprawić, zamiast zapewnić im zasłużoną konserwację i ochronę. Po wyburzeniu, powiedzmy, zabytkowego budynku dworca, na zawsze milczy historia wizualna, którą mogła opowiedzieć teraźniejszości i przyszłości o przeszłości. Tablica z napisem „W przeszłości istniała tutaj niezwykła budowla” nie może opowiedzieć tej historii. Chroniąc budynki, punkty orientacyjne i lokalne elementy, które przyciągają odwiedzających, chronisz przyszłość.

### *3. Odrodzenie obiektów.*

Odwiedzający stara się odkryć ludzką treść historii, a nie tylko nazwiska i daty. Interpretacja obiektów jest ważna, ponieważ to ona sprawia, że treść jest kreatywna i ekscytująca.

Możesz przekazać pożądaną treść za pomocą dobrej broszury, osobnej wystawy lub kompetentnego przewodnika. Niezależnie od wybranej metody pomóż





odwiedzającym docenić znaczenie Twojego obszaru, pokazując im, dlaczego jest interesujący. Skorzystaj z metody storytellingu (opowiadanie historii, legend).

#### 4. *Znalezienie punktu przecięcia interesów Twojej społeczności i turystyki.*

W końcu lokalne priorytety i lokalne możliwości są inne. Udana programy mają wysoki poziom pozytywnego postrzegania wśród mieszkańców i zaspokajają lokalne potrzeby. Są również realistyczne, oparte na talentach konkretnych osób i uwzględniają określone atrakcje turystyczne, lokalizacje i źródła.

Jednym z powodów rozwoju turystyki związanej z dziedzictwem jest to, że podróżnicy poszukują doświadczeń, które są wyjątkowe, a nie monotonne. Chcą poczuć określone miejsce lub czas. Możesz zapewnić to doświadczenie i skorzystać z tego procesu, ale tylko wtedy, gdy twój program turystyki związanej z dziedzictwem jest silnie oparty na lokalnych cechach.

#### 5. *Współpraca.*

Budowanie partnerstw jest kluczowe nie tylko dlatego, że promują lokalne wsparcie, ale także dlatego, że turystyka wymaga zasobów, których nie może zapewnić żadna pojedyncza organizacja. Jej sukces zależy od aktywnego udziału liderów politycznych i biznesowych, operatorów obiektów i instytucji turystycznych, artystów i rzemieślników oraz wielu innych osób i grup.

Partnerstwa regionalne są również przydatne w działalności turystycznej, związanej z dziedzictwem. Współpraca w ramach takich umów pozwala rozwijać sprawy lokalne, koncentrować zasoby, oszczędzać pieniądze i poszerzać potencjał marketingowy.

#### *Bibliografia:*

1. Економіка спадщини: посібник для малих громад /Туристична Асоціація Івано-Франківщини, ТОВ “Знати про Карпати”- Івано-Франківськ: ТОВ “Знати про Карпати”, 2019. 120 ст.
2. Аналіз проблем у законодавчому регулюванні збереження та управління культурною та природною спадщиною в Україні. Підготовлено експертами Всеукраїнської Мережі ОГС для підтримки громад зі спадщиною під загальною редакцією Кирила Рубановського. - Івано-Франківськ, 2018. 158 ст.
3. Getting Started: How to Succeed in Heritage Tourism - Washington, D.C.: National Trust for Historic Preservation in the United States, 1993 - 45 стор.





*Pavlo Telish*  
*dr hab., profesor nadzwyczajny,*  
*Lwowski Uniwersytet Narodowy im. Iwana Franki*

#### **4.2 Zalecenia dla władz lokalnych dotyczące promocji wspólnych miejsc dziedzictwa kulturowego i historycznego**

Główną rolę w promocji wspólnych obiektów dziedzictwa kulturowego i historycznego w regionie w ramach projektu „Promocja obiektów turystycznych Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej” odgrywają władze samorządowe. Na Ukrainie teren przylegający do obiektów dawnej linii kolejowej, według nowej administracyjno – terytorialnej organizacji (która weszła w życie w lipcu 2020 r.) znajduje się w Gromadzie Terytorialnej Miasta Dobromil (TG) (pow. 293,9 km<sup>2</sup>, ludność - 20,1 tys. osób) i TG miasta Chyrów (powierzchnia - 218 km<sup>2</sup>, ludność - 15,4 tys. osób) rejonu samborskiego obwodu lwowskiego. Region charakteryzuje się stosunkowo niskim poziomem rozwoju turystyki oraz niskim poziomem ochrony zabytków historii i kultury.

Na terenie Dobromilskiej TG [2] znajduje się departament oświaty, kultury, sportu i turystyki (składający się z 12 osób), którego zadania obejmują promowanie turystyki w gromadzie i tworzenie infrastruktury turystycznej, opracowywanie i wdrażanie działań na rzecz ochrony turystyki lokalnych zasobów i turystyki młodzieżowej. Jednak dzisiaj specjaliści departamentu skupiają się głównie na rozwoju edukacji czy sportu, a nie na rozwoju turystyki czy promocji miejsc historycznych i kulturowych. W związku z tym proponuje się wydzielenie departamentu kultury i turystyki w Dobromilskiej TG, lub przynajmniej w miarę możliwości wzmocnienie pracy specjalistów departamentu ds. rozwoju turystyki i promocji obiektów historyczno-kulturowych.

W roku 2021 został opracowany „Projekt Strategii Rozwoju Gromady Terytorialnej Miasta Dobromil na lata 2021-2027”. [2], który jest obecnie przedmiotem publicznej dyskusji. W celu strategicznym niniejszej Strategii „Gromady Przygraniczne – Dobromilszczyzna: brama do Europy” w ramach celu operacyjnego:







„Rozwój infrastruktury granicznej” proponuje się utworzenie centrum logistycznego w pobliżu MAPP „Malhowice-Nizankowice”, którego budowa rozpoczęła się w sierpniu 2021 r. Aby promować zabytki historyczne i kulturowe, rozwój turystyki kolejowej w regionie, projekt proponuje utworzenie tu centrum informacji turystycznej lub przynajmniej publikację informacji o Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej. Ponadto w ramach tego samego celu samorzady proponują podjęcie działań na rzecz przywrócenia międzynarodowego połączenia kolejowego Zagórz (Polska) – Chyrów (Ukraina) z kontynuacją trasy wąskotorowej do Nizankowic (Ukraina) i Przemyśla (Polska). Część materiałów informacyjnych należy umieścić na terenie dworca kolejowego w Chyrowie, który jest jednocześnie węzłem komunikacyjnym na kierunku Starzawa - Sambór, gdzie nie przywrócono obsługi kolejowej po wprowadzeniu ograniczeń kwarantannowych w 2020 roku. Ponadto naszym zdaniem, informacje o popularyzacji i rewaloryzacji obiektów Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej powinny znaleźć się bezpośrednio w Strategii.

Podobną sytuację obserwuje się w TG miasta Chyrowa [3]. W grudniu 2020 r. utworzono tam również Departament Oświaty, Kultury, Młodzieży i Sportu. Zgodnie z Regulaminem specjaliści Departamentu pełnią szereg funkcji, a mianowicie: opracowywanie tras turystycznych, określanie perspektyw i kierunków rozwoju, treści kształcenia specjalnego w zakresie kultury i turystyki, współpracę z międzynarodowymi projektami i organizacjami kreatywnymi. Podobnie jak w Dobromilu, zbyt mało uwagi poświęca się wykorzystaniu potencjału turystycznego, działaniom na rzecz rozwoju turystyki i promocji regionu. Dlatego naszym zdaniem konieczne jest wzmocnienie pracy specjalistów departamentu w kierunku rozwoju turystyki oraz zachowania i promocji obiektów dziedzictwa historyczno-kulturowego, w tym turystyki kolejowej.

Promocja obiektów dziedzictwa historycznego i kulturowego powinna odbywać się w ramach istniejących programów rozwoju państwowego i regionalnego regionu oraz innych projektów opracowywanych dla tego obszaru. W szczególności proponowane działania spełniają cele projektu „Strategii rozwoju





obwodu lwowskiego na lata 2021-2027”. oraz cele „Strategii rozwoju obszarów górskich obwodu lwowskiego na lata 2021-2025”. Należy również wziąć pod uwagę priorytety Programu współpracy transgranicznej Polska – Białoruś - Ukraina 2021-2027, którego zatwierdzenie planowane jest do końca 2021 roku.

**Oprócz programów międzynarodowych i krajowych, w regionie realizowany jest szereg ciekawych projektów rozwoju regionalnego, których działania już teraz znacząco przyczyniają się do rozwoju turystyki kolejowej. W ramach „PL-BY-UA 2014-2020” [1] zrealizowano w regionie kilka takich projektów. Jeszcze w 2016 roku rozpoczęła się realizacja projektu „Pantera – Transport w rejonie Przemyśla i Niżankowic za dziedziczenie współpracy”. W ramach tego projektu odrestaurowano nawierzchnię drogi, zainstalowano nowy system odwodnienia, chodniki i przystanki autobusowe, a także zorganizowano ruch pieszy na ulicy. L. Ukrainka i J. Gagarina w Niżankowicach. Dzięki tym działaniom znacznie poprawił się dostęp komunikacyjny do budynku dworca kolejowego w Niżankowicach. Podobne działania należy podjąć w celu poprawy dostępności komunikacyjnej do innych obiektów kolejowych, takich jak przebudowa placu dworcowego w Chyrowie czy drogi do dawnego zakładu jezuickiego (nowoczesny kompleks rekreacyjno-uzdrowiskowy Layar Palace).**

Niezwykle ciekawe doświadczenie popularyzacji zabytków historycznych i kulturowych wdrażane jest na polskiej części trasy dawnej Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej. W ramach ww. programu współpracy transgranicznej realizowane są tam dwa projekty: „Bieszczadzka Kolej Leśna” [4] oraz „Bieszczadzkie Wózki Rowerowe” [5]. W ramach tych projektów turyści mogą skorzystać z bezpośredniej trasy dawnej linii kolejowej (47 km od Krościenko do Zagórza). Co ciekawe, w Zagórzu planuje się również otwarcie kolejnej ciekawej atrakcji dla turystów – kolejowego miniskansena [6]. Coś podobnego można znaleźć na Ukrainie, na przykład na stacji Chyrów Wantażnyj (Posada Chyrowska). Co ciekawe, pod koniec lat 90. na stacji Horodowice (kierunek Starzawa - Sambor) było wiele starych rzadkich lokomotyw, które później zniknęły.





Nowe Miasto realizuje projekt CowBoyky: Ukraiński Dzik Zachód [7], w ramach którego powstają ciekawe lokalizacje, takie jak fabryka sera „Moloczne Ranczo” (Mleczne ranczo), szklarnia „Połunyczni pahorby” (Wzgórza truskawkowe) czy „Szkoła Kuchni Bojkowskiej” i pracownie piekarnicze Mariany Sawki. Lokalizacje te niewątpliwie zainteresują turystów podróżujących koleją, dlatego warto nawiązać i pogłębić współpracę między takimi projektami. Ważny będzie również projekt „Razem efektywniej”. Wprowadzenie systematycznych podejść do problematyki naprawy i czyszczenia sanitarnego na terenie osad terytorialnych gromad Dobromila i Biskowyc rejonu samborskiego” [1]. Niewykluczone, że w ramach tego projektu władzom uda się poprawić stan sanitarny istniejących obiektów zabytkowych i kulturowych, w tym dworców kolejowych.

Oprócz obiektów bezpośrednio związanych z koleją, w regionie znajduje się szereg innych ciekawych miejsc (m.in. Pałac Grimmów i drewniana cerkiew Św. Trójcy inne). W związku z tym realizowane są tu jeszcze dwa ciekawe projekty – „Transgraniczna ścieżka architektury drewnianej – szansa na zachowanie unikalnego dziedzictwa kulturowego dziedzictwa pogranicza polsko-ukraińskiego” (WOODENROUTE) oraz „Karpacki Szlak Architektury Drewnianej – wspólne działania na rzecz zachowania oraz promowania dziedzictwa historycznego i kulturowego pogranicza polsko-ukraińskiego” (WOODENARCH) [1]. W ramach tych projektów rozwijane są szlaki turystyczne, w tym drewniana cerkiew Świętej Trójcy w Niżankowicach.

Ważne jest promowanie zabytków historycznych i kulturalnych wśród dzieci w wieku szkolnym. W Dobromilu i Chyrowie znajdują się centralne szkoły średnie, szkoła z internatem im. Biskup I. Chomy (Chyrów) oraz Liceum Zawodowo-Techniczne w Niżankowicach. Wśród uczniów tych instytucji edukacyjnych należy rozpowszechniać informacje o historycznych i kulturalnych miejscach Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej na zajęciach lub w ramach pracy grupowej. Różnorodne konkursy, quesy i inne popularne wydarzenia na temat turystyki





kolejowej mogą zainteresować starszych uczniów. Nie należy również zapominać o aspekcie wizualnym, organizując konkursy fotograficzne czy konkursy rysunkowe na odpowiednie tematy.

W dzisiejszych czasach ważne jest, aby promować miejsca historyczne i kulturowe w mediach lub w lokalnych zasobach internetowych. W dawnym centrum rejonowym Stary Sambor prowadzi audycję radiową Starosamborska Miejska Stacja Informacyjno-Rozrywkowa „Głos Przykarpacia”, która nadaje programy informacyjne i publicystyczne, kulturalne, artystyczne, edukacyjne, rozrywkowe i inne. Na tej radiostacji powinien powstać osobny program, którego zadaniem byłaby promocja miejsc historycznych i kulturowych regionu. Ponadto w Starym Samborze ukazuje się drukiem „Twój głos z Przykarpacia” [8] oraz dodatek do gazety „Wysokij Zamok”. Region Samborski [9], gdzie należy również zamieszczać materiały promocyjne o ciekawych miejscach historycznych i kulturowych regionu.

W regionie istnieje również szereg interesujących zasobów internetowych, przede wszystkim oficjalne strony Dobromilskiej [2] i Chyrowskiej TG [3]. Być może warto stworzyć specjalne strony internetowe dla poszczególnych departamentów, np. kultury i turystyki, na których można zamieszczać materiały dotyczące turystyki i historii lokalnej. Należy zauważyć, że praktyka ta istniała już w regionie, gdy Departament Kultury i Turystyki dawnej Administracji Państwowej rejonu Starosamborskiego miał osobną interesującą stronę internetową.

Ponadto w regionie istnieje szereg ciekawych pozarządowych zasobów internetowych, w których w pewnym stopniu znajdują się informacje o ciekawych obiektach historycznych czy kulturowych, w tym w pobliżu linii kolejowej. Są to przede wszystkim strony internetowe gazety „Starosambirski Wisti” [10], strona dobromilskiego klasztoru bazylianów św. Onufrego [11], strony internetowe „Dobromylskij kraj” [12], „Nowomiska Gromada” [13] i inne.

Natomiast informacje o ciekawych obiektach historyczno-kulturowych regionu powinny być zamieszczane również w innych zasobach, w tym na poziomie rejonowym czy obwodowym, np. na stronach organizacji pozarządowej





„Starosambirszczyna-3000” [14], „Agencji Rozwoju Turystyki Przykarpacia” (Sambór) lub większych stronach internetowych poświęconych historii lokalnej.

W ostatnim czasie w regionie pojawiło się wiele ciekawych blogów internetowych, na których lokalni pasjonaci starają się promować ciekawe zabytki historyczne i kulturowe regionu: „Chyrowiaki” [15] (Chyrów), czy mały blog autora (Dobromil). [16]. Warto szerzyć sieć blogów, angażując lokalnych historyków, uczniów starszych klas szkół czy studentów.

#### *Bibliografia:*

1. <https://www.pbu2020.eu>
2. <https://dobromylska-gromada.gov.ua>
3. <http://hyrivska.gromada.org.ua>
4. <http://kolejka.bieszczady.pl>
5. <http://www.drezynyrowerowe.pl>
6. <https://www.korsosanockie.pl/wiadomosci/zagorz-w-zagorzu-powstanie-mini-skansen-kolejowy/LHs9oorNqX87UeGA9b3d>
7. <https://cowboyky.ua>
8. <https://golosprikarpattia.in.ua>
9. <https://sambirwz.lviv.ua>
10. <http://starosambir.net.ua>
11. <https://www.dobromyl-monastery.com>
12. <http://dobromyl.org>
13. <http://novomiska.gromada.arhiv.org>
14. <https://starosambirshchyna3000.blogspot.com>
15. <http://chyrowiaczy.info>
16. <https://pavlotelish.blogspot.com>

*Yuriy Zinko*

*Starszy wykładowca,*

*Lwowski Uniwersytet Narodowy im. Iwana Franki*

### **4.3 Opracowanie wariantów trasy turystycznej przechodzącej przez obiekty wspólnego dziedzictwa kulturowego i historycznego**

#### **Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej**

*Podejścia do opracowania opcji turystycznych szlaków kulturowych (tras) dla Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej.* W opracowaniu turystycznych szlaków kulturowych ważne jest podsumowanie informacji o istniejących obiektach historyczno-kulturowych, opracowanie możliwych wariantów szlaku (trasy) z







uwzględnieniem podstawowych zasad ich budowy [7], zapewnienie koordynacji ich funkcjonowania i właściwej promocji.

Dla badanej historycznej Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej w trakcie opracowywania tej koncepcji szczegółowo przeanalizowano obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego ze strony ukraińskiej i polskiej, sposoby ich zachowania oraz możliwości wykorzystania w celach turystycznych. W szczególności zidentyfikowano podstawowe obiekty (po 16 z każdej strony) o charakterze głównie sakralnym, obronnym (wojskowym) i kulturalno-przemysłowym (kolejowym). W trakcie badań inwentaryzacyjnych uzupełniano je obiektami wtórnymi w celu zwiększenia reprezentatywności dziedzictwa i wzmocnienia wartości poznawczej projektowanych ścieżek (Załącznik 1). Międzynarodowe i krajowe doświadczenia funkcjonowania dziedzictwa kolejowego jako liniowych celów turystycznych uogólniono do planowania tras w oparciu o transgraniczną Pierwszą Kolej Węgiersko-Galicką. Jednocześnie zwrócono uwagę na połączenie (integrację) tych dróg z odpowiadającymi im drogowymi i pieszymi poznawczymi i kulturowymi drogami.

Celem koncepcji zachowania wspólnego dziedzictwa kulturowego Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej jest stworzenie innowacyjnego produktu turystycznego w oparciu o tę kolej oraz wzmocnienie rozwoju kulturalnego i społeczno-gospodarczego obszarów przygranicznych Ukrainy i Polski co zakłada kształtowanie zasad partnerstwa do jego realizacji. Samorządy lokalne (OTG na Ukrainie i gminy w Polsce), zainteresowane organizacje publiczne oraz lokalne gospodarstwa rolne i przedsiębiorcy, a także instytucje kulturalne i oświatowe są jednymi z podstawowych partnerów w budowaniu i udostępnianiu sieci szlaków dziedzictwa kulturowego. To właśnie z tymi organizacjami należy powiązać działania koordynacyjne w zakresie rozwoju i długoterminowej eksploatacji tras turystycznych na bazie Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej, a także jej promocję na rynku turystycznym





Opracowanie proponowanych szlaków dziedzictwa kulturowego badanego obszaru pogranicza wiąże się z tworzeniem różnych modeli przestrzennych w zależności od następujących czynników:

- a) perspektywy funkcjonowania Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej – pełna eksploatacja, częściowa lub wycofana z eksploatacji;
- b) charakter połączenia tras turystycznych o znaczeniu transgranicznym, regionalnym i lokalnym; kolejowy, pieszy, samochodowy w ruchu; o tematyce podróżniczej (przemysłowo-kolejowej, historycznej, militarnej, sakralnej, sentymentalnej);
- c) przygotowanie określonych terenów do eksploatacji projektowanych szlaków (dostępność do zabytków, komunikacja, wsparcie organizacyjne dla podróżnych).

*Zaproponowany model sieci kulturalnych szlaków tematycznych na bazie Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej.* Zgodnie z założeniami przedstawionej koncepcji zachowania wspólnego dziedzictwa kulturowego i historycznego poprzez rozwój nowych rodzajów turystyki, a także zdrowymi zasadami budowy sieci dróg tematycznych na bazie Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej, powstał model sieci na granicy polsko-ukraińskiej (rys. 1). Zgodnie z tym kartograficznym modelem kulturowych szlaków tematycznych, jego ramy stanowią kolej transgraniczna Przemyśl – Niżankowice – Dobromil – Chyrów – Ustrzyki Dolne oraz samochodowy (autobusowy) regionalny szlak kulturowo-poznawczy po ukraińskiej części granicy – Sambor – Stary Sambor – Chyrów – Dobromil – Niżankowice. Ta ostatnia ma szansę stać się transgraniczną wraz z otwarciem nowego drogowego przejścia granicznego Niżankowice - Malhowice.

Transgraniczna kolej zabytkowa w prezentowanym modelu pełni rolę głównej osi sieci, z którą skoordynowane są proponowane regionalne i lokalne trasy tematyczne (patrz legendę do mapy). Właśnie Pierwsza Kolej Węgiersko-Galicyska jest główną atrakcją jako jednostka przemysłowa i kulturalna z szeroką prezentacją dziedzictwa kolejowego (dworce-stacje i przystanki, zajezdnie lokomotyw, mosty i





inna infrastruktura inżynierska). Na linii tej możliwe jest zorganizowanie tematycznych wycieczek zarówno transgranicznych, jak i regionalnych o charakterze poznawczo-przemysłowym z poznaniem historii jej powstania oraz różnych atrakcji infrastruktury i techniki kolejowej. Wartość linii znacznie podniosą jej górskie odcinki krajobrazowe (tzw. panoramiczne) na trasie z Chyrowa do Ustrzyk Dolnych.

W prezentowanym modelu przestrzennym sieci drogowej istotną rolę przypisuje się lokalnym drogom tematycznym, które będą się rozpoczynały od głównych dworców kolejowych i przystanków Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej. Mają na celu poznanie dziedzictwa kulturowego i historycznego oraz innych atrakcji osiedli i obszarów sąsiadujących z linią kolejową transgraniczną (załącznik 1).

Doświadczenia międzynarodowe w tworzeniu transgranicznych kolei turystycznych [6; 9] pozwala na zidentyfikowanie kilku modelowych zastosowań dla badanego odcinka Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej: od funkcjonującej kolei stałej z dodatkowym wykorzystaniem turystycznym po przekształcenie nieczynnej zabytkowej linii kolejowej w liniową destynację turystyczną z atrakcjami opartymi na infrastrukturze kolejowej.

W przypadku badanej transgranicznej historycznej Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej obecnie możliwe są trzy opcje jej turystycznego wykorzystania:

- 1) w przypadku pełnego wznowienia ruchu pasażerskiego i towarowego koleją na odcinku Przemyśl (Polska) - Chyrów (Ukraina) – Ustrzyki Dolne (Polska) możliwe jest jego częściowe wykorzystanie na wycieczki wagonami i autobusami szynowymi łączonymi z samochodowymi i pieszymi wycieczkami zaczynającymi się od stacji kolejowych i przystanków na granicy ukraińsko-polskiej;
- 2) całkowite przekształcenie pewnego odcinka tej linii do pełnienia funkcji turystycznej „kolei zabytkowej” wraz z odpowiednim zespołem starych lokomotyw, wagonów oraz celową modernizacją stacji i przystanków w „stylu





austro-węgierskim”. Pomysł ten był promowany w projekcie „Kowbojki: ukraiński Dziki Zachód” [2];

- 3) tworzenie w oparciu o istniejące obiekty infrastruktury kolejowej (dworce, przystanki) oraz zabytki przemysłowe (mosty, konstrukcje techniczne) turystycznego dziedzictwa przemysłowego (kolejowego) z muzeami, ekspozycjami, punktami widokowymi, centrami kulturalno-oświatowymi i rozrywkowymi. Podobna opcja realizowana jest na bazie starej nieużywanej linii kolejowej na granicy Hiszpanii i Portugalii (Vigo, Galicja).

Jak już wspomniano, transgraniczna kolej zabytkowa będzie działać zgodnie z przedstawionym przestrzennym modelem dróg (rys. 1) jako podstawa kształtowania lokalnych dróg tematycznych na okolicznych terenach. Punktami wyjścia (początkowymi) tematów poznawczych i kulturalnych będą stacje, dworce i przystanki. Wśród szlaków lokalnych dominują następujące tematy: zabytki kolejowe, sentymentalne, militarne, lokalno-historyczne i kulturowo-przyrodnicze, agroturystyka i ekoturystyka (patrz legendę do mapy). Podstawą rozwoju lokalnych ścieżek tematycznych będą 54 obiekty dziedzictwa historyczno-kulturowego i inne (Załącznik 1). Spośród nich: 16 głównych (zidentyfikowanych przez projekt) i 3 dodatkowe (zidentyfikowane podczas inwentaryzacji) po stronie polskiej oraz 16 głównych (zidentyfikowanych przez projekt) i 19 dodatkowych (zidentyfikowanych podczas inwentaryzacji) po stronie ukraińskiej. Punktami początkowymi lokalnych szlaków turystycznych w polskiej części są: stacja Przemyśl, przystanek Bakończyce, stacja Hermanowice na początku trasy granicznej oraz stacje Krościenko i Ustrzyki Dolne na jej końcu (załącznik 1). Dla strony ukraińskiej punktami startowymi są: stacja Niżankowice, stacja Nowe Miasto, stacja Dobromil, stacja Chyrów i stacja Skwariawa (Załącznik 1).

Dla strony polskiej proponuje się następujące trasy tematyczne, zaczynające się od odpowiednich stacji i przystanków Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej:

- *stacja Przemyśl* – lokalne ścieżki po obiektach kolejowych i wycieczki po mieście, które obejmą dworzec, obiekty infrastruktury kolejowej i zabytki





- miasta - Zamek Lubomirskich;
- *stacja Przemyśl-Bańkoczyce* – zabytkowy tor kolejowy i maszyny wraz z budynkiem stacji i zajezdnią lokomotyw;
  - *stacja Hermanowice i sąsiedni przystanek* (Malchowice i Pikulice) – zabytkowy szlak kolejowy oraz wojskowe i sentymentalne szlaki tematyczne oparte na dworcach kolejowych, fortach w Nehribce i Hermanowicach, drewnianej cerkwi w Łucicach i cmentarzu w Pikułowiczach
  - *stacja Krościenko* – z kolejami lokalnymi i historyczno-kulturalnymi, z wykorzystaniem stacji i peronu stacji Krościenko oraz dwóch drewnianych kościołów (cerkwi) (w Krościenku i Laskowatym);
  - *stacja Ustrzyki Dolne* z lokalnymi szlakami kolejowymi, wycieczkami historycznymi, kulturalnymi i ekoturystycznymi w oparciu o stację i centralną część historyczną miasta Ustrzyki Dolne i jego obiekty ekoturystyczne (park i muzeum przyrody Bieszczadzkiego Parku Narodowego)

Strona ukraińska zaproponowała własny zestaw lokalnych tematycznych tras turystycznych, rozpoczynających się od odpowiednich stacji i przystanków Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej (patrz legenda, załącznik 1):

- *stacja Niżankowice* z lokalnym dziedzictwem kolejowym i lokalną tradycją na bazie budynku dworca kolejowego i mostu kolejowego na rzece Wjar, a także zabytków kulturalnych osiedla Niżankowice (pałac rodziny Grim, stary ratusz, kościół i cerkiew św. Trójcy) i obiektów sakralnych w Packowiczach, Borszczowicach i Wilutycach;
- *stacja (przystanek) Nowe Miasto* z lokalnymi drogami dziedzictwa historyczno-kulturowego i agroturystyki z udziałem obiektów na terenie Nowego Miasta i lokalnych (budynek przystankowy, Kościół św. Marcina i Kościół Św. Rodziny we wsi Hrabowce, pałac Pradłowski we wsi Komarowice), również gospodarstwo rolne „Mołoczne Ranczo” („Ranczo mleczne”) we wsi Nyżnia Wowcza oraz questy tematyczne (Rozrywka na „Mołocznym Ranczu”, Średniowiecze na rowerze, ścieżkami Herburtów, Złoto Bojków, KowBojki







- Quest) oraz wycieczki rowerowe (Drewniane kościoły, miejsca pielgrzymek, Kowbojki) – z projektu „Kowbojki” [2];
- *stacja Dobromil* – z lokalnym dziedzictwem kolejowym i historyczno-kulturowym oraz turystyką sentymentalną na bazie budynku dworca, ratusza i kościoła Przemienienia Pańskiego w Dobromilu, a także cennych obiektów w okolicy - Zamku Herburta (Tarnów) i cerkwi św. Mikołaj w Różowym;
  - *stacja Chyrów* z lokalnymi drogami kolejowymi i dziedzictwem historyczno-kulturowym z szerokim zaangażowaniem atrakcji w mieście Chyrów (budynek dworca, kolegium jezuickie - konkwistator, kościół św. Laurentego), a także sąsiednie osady wiejskie - Skelówka (cerkiew i kościół oraz siedziba bohatera literackiego Dziełnego Żołnierza Szwejka), Stara Sól (drewniana cerkiew), Murowane (Zamek Mniszków);
  - *przystanek Skwariawa* z lokalną trasą kulturalno-przyrodniczą, która obejmie budynek stacji, cerkiew Paraskewy Piątek w Stariawie i Narodzenia Najświętszej Marii Panny w Terlo, a także widoki na górskie pejzaże Beskidów
- Przewiduje się, że proponowane trasy dróg lokalnych będą realizowane w różny sposób – pieszo lub samochodem.

Jak już wspomniano, sieć transgranicznych kolei i lokalnych szlaków tematycznych zostanie uzupełniona o regionalne szlaki tematyczne. Wśród nich znajduje się trasa „Historyczne, kulturowe i przemysłowe dziedzictwo pogranicza”, która obejmie zwiedzanie zabytków Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej oraz historycznych osiedli Starego Sambora [1], Chyrowa, Dobromila i Niżankowic [1 ; 3]. Drugi szlak regionalny, który wraz z otwarciem przejścia w Niżankowicach będzie miał charakter transgraniczny i obejmie forty Przemyśla [5]: w osiedlach Hermanowice (Polska) i Popowicze (Ukraina). Te trasy regionalne będą odwiedzane w formie wycieczek autokarowych (samochodowych).

***Koordinacja i promocja tematycznych ścieżek kulturowych.*** Badania związane z rozwojem różnych szlaków turystycznych i kulturowych pokazują, że ważnym elementem ich realizacji i funkcjonowania jest zapewnienie koordynacji i





promocji [7; 8]. W szczególności zwraca się uwagę na istnienie koordynatora drogowego, który powinien zapewnić jej funkcjonowanie i obsługę turystów. Jak już wspomniano, ścieżki dziedzictwa są często koordynowane przez organizacje publiczne (stowarzyszenia, kluby) we współpracy z zainteresowanymi organizacjami (samorządami, przedsiębiorcami, biznesem turystycznym). W przypadku dziedzictwa kolejowego Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej funkcję koordynatorów pełnią organizacje publiczne: odpowiednio Linia 102 w Polsce i Linia 102 na Ukrainie [4]. Wdrożyły już wiele działań, które promują tę kolej jako międzynarodową destynację turystyczną. Aby zbudować pełnoprawną sieć tematycznych dróg regionalnych i lokalnych na bazie Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej, ważne jest zaangażowanie władz lokalnych (OTG i gminy), lokalnych historyków, instytucji edukacyjnych i kulturalnych, lokalni przedsiębiorcy i przedstawiciele turystyki.

W pierwszym etapie tej współpracy interesariuszy w rozwoju sieci drogowej ważne jest wdrożenie:

- 1) monitorowania stanu obiektów rekomendowanych dla trasy;
- 2) ocena ich dostępności komunikacyjnej i możliwości oznakowania;
- 3) inicjowania i pośredniczenia w rozwoju podstawowych usług po drodze (wycieczki, prezentacje, imprezy);
- 4) informacyjno-reklamowego wsparcia szlaku i jego promocja na Ukrainie i w Polsce.

Specjalistyczny portal internetowy może być ważnym narzędziem promocji potencjału turystycznego Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej i związanej z nią sieci tras transgranicznych, regionalnych i lokalnych. Celem portalu internetowego jest często dostarczanie informacji o obiektach na szlakach turystycznych [8], a także możliwość kreowania własnej drogi przez turystów. Początkowymi elementami takiego portalu powinna być proponowana sieć ścieżek tematycznych badanego obszaru pogranicza oraz baza danych o głównych i dodatkowych obiektach dziedzictwa kolejowego oraz historyczno-kulturowego. Tutaj można





ewentualnie zamieścić informacje o świadczeniu usług na drogach i miejscach do odwiedzenia (wycieczki, posiłki, noclegi). Taka platforma internetowa będzie w stanie przyciągnąć uwagę potencjalnych turystów, którzy szeroko korzystają z technologii internetowych.

#### *Bibliografia:*

1. *Кріль М. М. Старосамбірщина: історія і культура.* – Львів: ЛА “Піраміда”, 2009, 600 с.
2. *Ковбойки: Український дикий захід / Офіційний сайт* [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://cowboyku.ua/home>
3. *Лазарик І. Добромільський край.* – Коломия, 1999, 353 с.
4. Перша угорсько-галицька залізниця [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.hungalrail.com/>
5. Чужі на своїй землі: забуті форти Перемишля / Олег Шостак, Денис Трофімов. – Карпати. Туризм. Відпочинок. – № 10(22). – 2007. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.karpaty.net.ua/arkhiv/2007-rik/35-10-22-zhovten-2007-r/367-chuzhi-na-svoii-zemli-zabuti-forty-peremyslia>
6. Heritage Railway Association [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.hra.uk.com/>
7. Mikos von Rohrscheidt A. (2010). Regionalne szlaki tematyczne: Idea, potencjał, organizacja. – Krakow: Proksenia, 465 s.
8. Moterski F. (2012) Szlak turystyczny – możliwość wykorzystania. – Zarządzanie i Finanse. – R. 10, no. 1, cz. 2, S. 315–322.
9. UK & Ireland Heritage Railways [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.heritage-railways.com/>

*Vitaliy Kovalchuk*

*Doktor nauk technicznych, profesor nadzwyczajny  
Lwowski oddział Dnieprowskiego Narodowego Uniwersytetu  
Transportu Kolejowego im. akademika V. Lazaryan*

## **4.4 Ustalanie kosztów transportu turystycznego**

### **4.4.1 Postanowienia ogólne dotyczące ustalania kosztów transportu turystycznego**

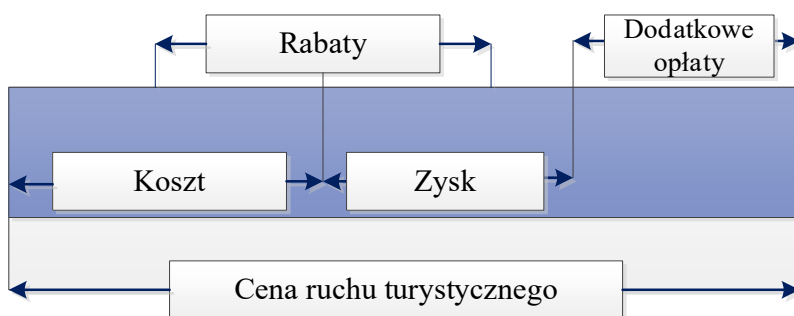
Przy uruchamianiu i planowaniu przewozów turystycznych ustalenie ich kosztu ma szereg cech, które należy wziąć pod uwagę. Analiza prac dotyczących określenia kosztów transportu turystycznego wykazała, że wielu badaczy zajmowało się tym zagadnieniem, co znalazło odzwierciedlenie w pracach [1-11]. Jednak w [12] zwraca się uwagę, że kwestia metod kształtowania i obliczania kosztów przewozów turystycznych kolejną nie została jeszcze rozwiązana.





Należy zauważyć, że przy ustalaniu kosztów transportu turystycznego należy określić koszt całego pakietu usług turystycznych dla grupy turystów i osobno – na turystę.

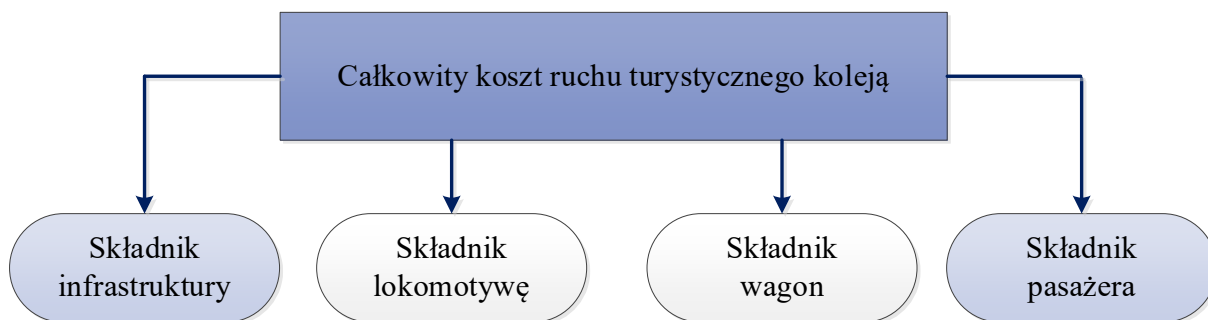
Na rys. 1 przedstawiono strukturalny schemat kształtowania się cen dla transportu turystycznego (w tym kolejowego), który obejmuje następujące główne elementy: koszt, zysk, rabaty i narzuty.



Rys. 1. Strukturalny schemat kształtowania się cen dla transportu turystycznego

Należy również zauważyć, że przy planowaniu turystycznych tras kolejowych należy brać pod uwagę nie tylko infrastrukturę kolejową, ale także turystyczną (dostępność hoteli, restauracji, obiektów dziedzictwa kulturowego i rekreacji).

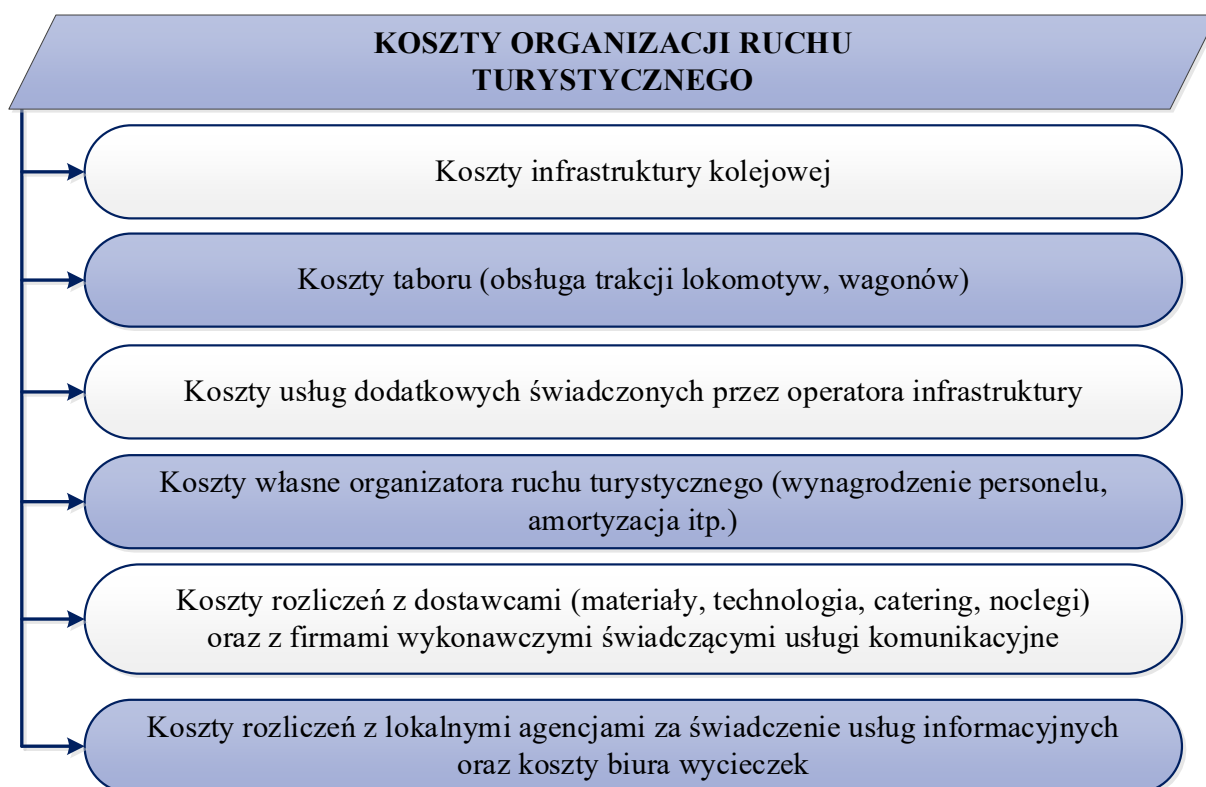
Ustalenie kosztu przewozu pasażerów koleją dokonywane jest na podstawie kalkulacji kosztu przewozu pasażerów według rodzaju usługi [13]. Jednocześnie łączne koszty organizacji turystycznej na przewóz turystów dzielą się na: lokomotywę, wagon, pasażera i składniki infrastruktury (rys. 2).



Rys. 2. Schemat podziału wydatków organizacji turystycznej na przewóz turystów na poszczególne składniki [13]

Aby obliczyć koszt transportu turystycznego koleją, przedstawiamy algorytm obliczania kosztów. Jego schemat strukturalny przedstawiono na rys. 3.





Rys. 3. Algorytm obliczania kosztów organizacji transportu turystycznego kolejją

Jak widać, algorytm obliczania kosztów organizacji transportu kolejowego uwzględnia koszt infrastruktury kolejowej; tabor – trakcja lokomotyw i wagony; koszty świadczenia usług dodatkowych przez operatora infrastruktury; wydatki organizatora przewozów turystycznych na pensję personelu; odpisy amortyzacyjne; koszty dostawy materiałów, technologii, żywności, napojów i zakwaterowania; koszty rozliczeń z kontrahentami; rozliczenia z umów z agencjami, touroperatorami i inne koszty.

Obliczenia opierają się na nowoczesnym podejściu stosowanym w organizacji przewozów turystycznych kolejami wąskotorowymi, które przedstawiono w [12].

#### 4.4.2 Obliczanie funduszu wynagrodzeń dla turystycznych przewozów

Następnie przedstawiamy algorytm obliczania funduszu płac w kolejowym transporcie turystycznym. Skonsolidowane zestawienie funduszu wynagrodzeń przedstawia tabela. 1. Jednocześnie fundusz wynagrodzeń pracowników kolei i organizacji turystycznej obliczany jest według liczby pracowników w ciągu roku, z uwzględnieniem indywidualnego wynagrodzenia każdego pracownika.





Tabela 1. Obliczanie funduszu wynagrodzeń organizacji turystycznej z uwzględnieniem wypłat pracownikom transportu kolejowego

Nazwa zawodu	Wynagrodzenie, UAH	Liczba pracowników, jed.	Fundusz wynagrodzeń, UAH
<b>Pracownicy transportu kolejowego</b>			
Maszyniści lokomotyw spalinowych	$X_1$	$n_1$	$X_1 \cdot n_1$
Asystenci maszynistów lokomotyw spalinowych	$X_2$	$n_2$	$X_2 \cdot n_2$
Brygadzista pociągu	$X_3$	$n_3$	$X_3 \cdot n_3$
Stewardzi	$X_4$	$n_4$	$X_4 \cdot n_4$
Ślusarz-elektryk	$X_5$	$n_5$	$X_5 \cdot n_5$
Kierowca diesla	$X_6$	$n_6$	$X_6 \cdot n_6$
Barman	$X_7$	$n_7$	$X_7 \cdot n_7$
Kelner	$X_8$	$n_8$	$X_8 \cdot n_8$
Dostawca	$X_9$	$n_9$	$X_9 \cdot n_9$
Pracownik stacji paliw	$X_{10}$	$n_{10}$	$X_{10} \cdot n_{10}$
Serwisant taboru kolejowego	$X_{11}$	$n_{11}$	$X_{11} \cdot n_{11}$
Serwisant kolei	$X_{12}$	$n_{12}$	$X_{12} \cdot n_{12}$
Serwisant komunikacji i autoblokad	$X_{13}$	$n_{13}$	$X_{13} \cdot n_{13}$
Pracownik logistyki	$X_{14}$	$n_{14}$	$X_{14} \cdot n_{14}$
Konduktor	$X_{15}$	$n_{15}$	$X_{15} \cdot n_{15}$
Kasjerzy biletowi	$X_{16}$	$n_{16}$	$X_{16} \cdot n_{16}$
Ochroniarz	$X_{17}$	$n_{17}$	$X_{17} \cdot n_{17}$
<b>Pracownicy biura organizacji turystycznej</b>			
Dyrektor organizacji	$X_{18}$	$n_{18}$	$X_{18} \cdot n_{18}$
Wicedyrektor organizacji	$X_{19}$	$n_{19}$	$X_{19} \cdot n_{19}$
Kierownik gospodarstwa	$X_{20}$	$n_{20}$	$X_{20} \cdot n_{20}$
Główny księgowy	$X_{21}$	$n_{21}$	$X_{21} \cdot n_{21}$
Księgowy	$X_{22}$	$n_{22}$	$X_{22} \cdot n_{22}$
Kasjer	$X_{23}$	$n_{23}$	$X_{23} \cdot n_{23}$
Marketingowiec	$X_{24}$	$n_{24}$	$X_{24} \cdot n_{24}$
Dostawca materiałów	$X_{25}$	$n_{25}$	$X_{25} \cdot n_{25}$
Magazynier	$X_{26}$	$n_{26}$	$X_{26} \cdot n_{26}$
Kierownik Działu Kadr	$X_{27}$	$n_{27}$	$X_{27} \cdot n_{27}$
Pracownik oddziału umownego	$X_{28}$	$n_{28}$	$X_{28} \cdot n_{28}$
Sekretarz	$X_{29}$	$n_{29}$	$X_{29} \cdot n_{29}$
Kierowcy	$X_{30}$	$n_{30}$	$X_{30} \cdot n_{30}$
Sprzątacze	$X_{31}$	$n_{31}$	$X_{31} \cdot n_{31}$
Serwisant	$X_{32}$	$n_{32}$	$X_{32} \cdot n_{32}$
Razem			$\sum_{i=1}^{32} X_i \cdot n_i$







Algorytm obliczania funduszu wynagrodzeń podzielony jest na dwie grupy. Pierwsza grupa składa się z pracowników transportu kolejowego obsługujących kolej, tabor kolejowy oraz świadczących usługi logistyczne dla kolei. Druga grupa to pracownicy organizacji turystycznej, która zajmuje się bezpośrednio turystami (wyżywienie, noclegi, wycieczki, rekreacja i wypoczynek).

Po wyliczeniu wartości funduszu wynagrodzenia ustala się łączną wysokość składek na środki socjalne (SS), która wynosi 22% [12] wartości funduszu wynagrodzenia, która jest obliczona w tabeli. 1:

$$SS=0,22 \cdot \sum_{i=1}^{32} X_i n_i . \quad (1)$$

Aby określić wysokość odpisów amortyzacyjnych wliczonych w koszt transportu turystycznego, należy najpierw obliczyć inwestycję, jaką trzeba zainwestować w odbudowę istniejącej infrastruktury kolejowej, biura organizacji turystycznej oraz zakup taboru kolejowego (lokomotywy, wagony).

Obliczenia dotyczące przebudowy linii kolejowej, z uwzględnieniem kosztów komunikacji i automatycznego blokowania, przystanków pasażerskich, podłoża i konstrukcji sztucznych, określa się za pomocą wskaźników zbiorczych Instytutu Projektowo-Badawczego Kyjiwdniprotrans, biorąc pod uwagę koszt jednego kilometra nowej linii kolejowej [12].

#### 4.4.3 Ustalenie kosztów przebudowy kolei i zakupu taboru

Algorytm określania kosztu środków na tabor kolejowy do przewozów turystycznych podano w tabeli. 2. Prognozowane koszty należy przyjąć zgodnie z danymi prognostycznymi specjalnego biura projektowego PSA Ukrzaliznycia [12].





Tabela 2. Kalkulacja kosztów budowy kolei oraz zakup taboru kolejowego

Obiekt	Wartość jednostki, tys. UAH	Liczba jednostek	Wartość ogólna, tys. UAH
Przebudowa linii kolejowej	$X_1$	$n_1$	$X_1 \cdot n_1$
W tym:	$X_2$	$n_2$	$X_2 \cdot n_2$
- linia kablowa automatyki i komunikacji		$n_3$	$X_3 \cdot n_3$
- przystanki	$X_4$	$n_4$	$X_4 \cdot n_4$
- budowa górnej konstrukcji toru,	$X_5$	$n_5$	$X_5 \cdot n_5$
- podłoże	$X_6$	$n_6$	$X_6 \cdot n_6$
- sztuczne konstrukcje	$X_7$	$n_7$	$X_7 \cdot n_7$
Wagon 1. klasy	$X_8$	$n_8$	$X_8 \cdot n_8$
Wagon 2. klasy	$X_9$	$n_9$	$X_9 \cdot n_9$
Wagon - bufet	$X_{10}$	$n_{10}$	$X_{10} \cdot n_{10}$
Lokomotywa	$X_{11}$	$n_{11}$	$X_{11} \cdot n_{11}$
Razem			$\sum_{i=1}^{11} X_i \cdot n_i$

#### 4.4.4 Obliczanie odpisów amortyzacyjnych

Amortyzacja naliczana jest na podstawie kosztu indywidualnej infrastruktury, taboru i amortyzacji. Algorytm obliczania odpisów amortyzacyjnych podano w tabeli. 3.

Tabela 3. Kalkulacja odpisów amortyzacyjnych na infrastrukturę i tabor kolejowy dla turystycznego transportu kolejowego

Obiekt	Wartość jednostki, tys. UAH	Liczba jednostek	Wartość ogólna, tys. UAH
Linia kablowa automatyki i komunikacji	$Y_1$	25	$Y_1/25$
Przystanki	$Y_2$	50	$Y_2/50$
Budowa górnej konstrukcji toru,	$Y_3$	30	$Y_3/30$
Podłoże	$Y_4$	80	$Y_4/80$
Sztuczne konstrukcje	$Y_5$	100	$Y_5/100$
Wagon 1. klasy	$Y_6$	28	$Y_6/28$
Wagon 2. klasy	$Y_7$	28	$Y_7/28$
Wagon - bufet	$Y_8$	28	$Y_8/28$
Lokomotywa	$Y_9$	30	$Y_9/30$
Razem			$\sum_{i=1}^9 Y_i$





Koszt materiałów, części zamiennych, paliwa i energii elektrycznej na utrzymanie, eksploatację i naprawę infrastruktury kolejowej i taboru określa się jako procent kosztów amortyzacji, które podano w tabeli. 3. Potrącenia są określane przez formuły (2)–(6) [12]:

- do obsługi linii kablowych – (CL) - 2,5 %

$$CL=0,025 \cdot Y_1/25, \quad (2)$$

- do obsługi przystanków (HP) i budowli – 3 %

$$HP= 0,03 \cdot Y_2/50, \quad (3)$$

- do obsługi górnej konstrukcji kolei wąskotorowej – (USN) - 2 %

$$USN=0,02 \cdot Y_3/30, \quad (4)$$

- do obsługi podłoża (RL) i konstrukcji sztucznych – 2 %

$$RL= 0,02 \cdot (Y_4/80+ Y_5/100), \quad (5)$$

- do obsługi taboru kolei (RS) – 11 %

$$RS=0,11 \cdot (Y_6/28+ Y_7/28+ Y_8/28+ Y_9/30). \quad (6)$$

Formuły (2) - (6) są podstawą do określenia kosztów utrzymania, eksploatacji i napraw infrastruktury kolejowej i taboru z uwzględnieniem odpisów amortyzacyjnych.

#### 4.4.5 Ustalenie kosztów utrzymania, eksploatacji i naprawy organizacji turystycznej

W tabeli 4 przedstawiono algorytm obliczania kosztów utrzymania, eksploatacji i naprawy organizacji turystycznej z uwzględnieniem funduszu wynagrodzeń (tab. 1) oraz kosztów amortyzacji (tab. 3).





Tabela 4. Kalkulacja kosztów utrzymania, eksploatacji i naprawy organizacji turystycznej

Koszty	Wysokość kosztów, tys. UAH	Procent całkowitych kosztów, %
Fundusz wynagrodzenia	$Z_1 = \sum_{i=1}^{32} X_i n_i$	6,86
Potrącenia na środki socjalne	$Z_2 = 0,22 \cdot \sum_{i=1}^{32} X_i n_i$	1,51
Odpisy amortyzacyjne	$Z_3 = \sum_{i=1}^9 Y_i$	36,64
Koszt materiałów, części zamiennych i energii elektrycznej	$Z_4$	9,26
Koszt paliwa do taboru	$Z_5$	1,17
Rozliczenia z przewoźnikiem kolejowym	$Z_6$	5,63
Zakup żywności dla turystów	$Z_7$	7,99
Remont biura organizacji turystycznej	$Z_8$	0,35
Zakwaterowanie turystów w hotelach lub apartamentach	$Z_9$	22,25
Koszt wycieczek dla turystów, który nie obejmuje transportu kolejowego	$Z_{10}$	8,34
<b>Razem</b>	$\sum_{i=1}^{10} Z_i$	<b>100%</b>

Zysk (BP) organizacji z turystycznych przewozów kolejowych definiuje się jako różnicę między dochodem (I) organizacji a jej kosztami (E):

$$BP = I - E. \quad (7)$$

Rentowność organizacji turystycznej określa formuła:

$$RP = BP/CA * 100. \quad (8)$$

gdzie RP – rentowność organizacji turystycznej; CA – wartość aktyw.

**Wniosek.** Zaproponowany algorytm wyznaczania kosztów transportu kolejowego uwzględnia kalkulację kosztów przebudowy, utrzymania i naprawy infrastruktury kolejowej, taboru (wagony, lokomotywy), kosztów zakwaterowania i wycieczek turystów, kosztów amortyzacji i utrzymania organizacji turystycznej.



*Bibliografia:*

1. Ткаченко Т. І. Туристичний продукт як об'єкт виробничого підприємництва [Електронний ресурс] // Культура народів Причорномор'я: Т.І. Ткаченко. – nbuv.gov.ua / Національна бібліотека України імені В. І. Вернадського, Київ. Режим доступу: [http://www.nbuv.gov.ua/Articles/Kultnar/knp67/knp67\\_130-135.pdf](http://www.nbuv.gov.ua/Articles/Kultnar/knp67/knp67_130-135.pdf).- 11.01.2012.
2. Сметанко О. В. Методика та організація обліку і аудиту витрат у туристській галузі (на прикладі туристських підприємств Автономної Республіки Крим): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. ек. наук / О.В. Сметанко. – РВВ КЕІ КНЕУ, 2004. – 18 с.
3. Коросташивець Ю. Спільні та відмінні риси понять «туристична послуга» та «туристичний продукт» за законодавством України та інших держав / Ю. Коросташивець // ПГіП – 2010, – №7. – С.105–108.
4. Дядечко Л. П. Економіка туристичного бізнесу / Л. П. Дядечко. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 224 с.
5. Бургонова Г. Н. Бухгалтерский учет и отчетность в туризме: учеб. пособие / Г. Н. Бургонова, Н. А. Каморджанова. – М. : НОЛИДЖ, 1998. – 272 с.
6. Экономика современного туризма: Рыночное регулирование. Основы управления и маркетинг. Бухгалтерский учет и налогообложение / под ред. Г. А. Карповой. – М.: СПб.: Герда, 1998. – 412 с.
7. Козырева Т. В. Учёт издержек в туризме: учеб. изд. / Т. В. Козырева. – М.: Финансы и статистика, 2000. – 203 с.
8. Пожарицька І. М. Удосконалення обліку і аналізу витрат на виробництво туристичного продукту: дис. на здобуття наук. ступеня канд. екон. наук: спец. 08.06.04 / І. М. Пожарицька; Східноукр. нац. ун-т ім. Володимира Даля. — Луганськ, 2004. – 242 с.
9. Все про облік та організацію туристичної діяльності / Ю. Рудяк та ін. – Х.: Фактор, 2007. – 274 с.
10. Juan Gabriel Brida, Manuela Deidda, Manuela Pul ina. Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol // Journal of Transport Geography. — Vol. 36. — April 2014. – P. 1–11.
11. Яновская Н. Туризм: организация и учет / Н. Яновская. – Х.: Фактор, 2002. – 229 с.
12. Марценюк Л. В. Розрахунок витрат та прибутку на утримання та обслуговування вузькоколійної туристичної лінії / Інвестиції: практика та досвід. – Економічна наука: № 11, 2016. – С.41–49.
13. Барабаш Ю. С. Принципи визначення витрат на туристичні перевезення по вузьким коліям / Ю. С. Барабаш, Л. В. Марценюк // Інвестиції: практика та досвід. – Економічна наука: № 9, 2016. – С.13–22.





## **PODSUMOWANIA**

W pierwszym rozdziale Koncepcji rozpatrzona została aktualność zagadnień związanych z zachowaniem obiektów kulturalnego i historycznego dorobku szczególnie w mało popularnych rejonach turystycznych. Zagadnienia te dotyczą przygranicznych terenów zarówno Ukrainy jak i Polski. Aby zabytki historyczne były w prawidłowy sposób zachowane i odnowione należy udowodnić konieczność realizacji tego w społeczeństwie. Przykładem historycznego dorobku narodowego są Pierwsze Koleje Galicko-Węgierskie o stuletniej historii, stan których potrzebuje inwestycji.

Przeanalizowawszy aspekty rozwoju turystyki kolejowej należy zaznaczyć, że turystyka ta będzie cieszyła się sukcesem i jej popularyzacja posiada duży potencjał i społeczno-gospodarcze korzyści dla lokalnej społeczności.

W drugim rozdziale rozpatrzone zostały sposoby zachowania i odnowienia dorobku kulturalnego. Tak, przede wszystkim należy przeprowadzić badania i analizę zabytków historycznych, aby ustalić ich unikalność, wyraźne planowanie w zakresie odnowienia i korzyści dla świata współczesnego. Jedną z metod angażowania turystów jest ocyfrowanie zabytków przy pomocy tworzenia rejestrów dorobku historycznego z foto i wideo, interesującą historią zabytku. Także dobrą tradycją zostanie przeprowadzenie imprez kulturalnych na terenie lokalnej społeczności, a w przypadku rozszerzenia zakresu usług do tych, które charakteryzują się leczniczymi cechami ilość turystów różnego wieku istotnie się zwiększy. Wtedy już można promować obiekty dorobku i szlaki turystyczne. O ile kolejowe szlaki turystyczne w Polsce i Ukrainie prawie nie są rozwinięte oraz występują pewne zagadnienia dotyczące prawnej bazy, aspektów technicznych organizacji przewozów turystycznych i skuteczności ekonomicznej kolejowych szlaków turystycznych.

W trzecim rozdziale podany został spis ustaw i aktów państwowych Ukrainy i Polski wyznaczających turystykę w tych krajach. Jednak sama definicja pt.







"kolejowa turystyka" nie występuje w tym prawie, więc stosunki te reglamentowane są przy pomocy ogólnych norm bazy prawnej. W Polsce zagadnienia te są bardziej odregulowane o ile jest wiele uczestników rynku usług kolejowych, na Ukrainie zaś posiadamy monopolistę w zakresie przewozów kolejowych co z kolei stwarza problemy związane z taryfami, wprowadzeniem jedyne biletu na podróż i dostępem do spółek prywatnych należących do infrastruktury kolejowej. Odnośnie zagadnień technicznych organizacji przewozów turystycznych przy pomocy kolei Ukrainy można zaznaczyć to, że obecne środki ruchome, w tym retro-pociągi i kolejowe autobusy są najbardziej odpowiednią opcją dla kolejowych szlaków turystycznych. Dworce i przystanki posiadają typowy zestaw pomieszczeń przeznaczonych dla obsługi turystów. O ile transport kolejowy - to bezpieczne, komfortowe i szybkie rozwiązanie, turyści otrzymują zadowolenie od takiej podróży. Także już od kilku lat na Ukrainie pracują fachowcy w zakresie interoperacyjności, którzy mają na celu harmonizację i połączenie norm Ukrainy i Polski w kontekście przewozów kolejowych. Występująca infrastruktura kolejowa Polski umożliwia wykorzystywanie ruchomych środków, które można wykorzystywać przy pomocy połączeń w torach o szerokości wynoszącej tak 1520 mm jak i 1435 mm. Pod względem stanu technicznego kolei i organizacji przewozów turystycznych przy pomocy kolei występują w Polsce i Ukrainie wspólne problemy i wady. Więc w koncepcji podane są metody oceny ekonomicznej skuteczności turystycznych przewozów kolejowych, które mają na celu wyznaczenie bardziej racjonalnych rozwiązań w zakresie ekonomicznego uzasadnienia wprowadzenia turystyki kolejowej na terenie Ukrainy.

W czwartym rozdziale zaproponowane zostały wyraźne polecenia lokalnej społeczności w zakresie odnowienia i popularyzacji dorobku historycznego, które umożliwia otrzymanie zysków ekonomicznych w zakresie turystyki. W czasie wykonania wszystkich etapów związanych z odnowieniem obiektów dorobku i przestrzeganiem zasad umożliwiających uniknięcie problemów występuje możliwość rozszerzenia potencjału historycznego dorobku regionu. Przykłady





zagadnień szlaków turystycznych po obiektach wspólnego kulturalnego i historycznego dorobku Pierwszych kolei Węgiersko-Galickich przewidują w sposób ewidentny społeczno-ekonomiczne korzyści od turystyki kolejowej, co usprawiedliwia fakt ich istnienia. Przy pomocy informacji o wyznaczeniu kosztów przewozów turytycznych można ustalić dochód w przyszłych okresach.

Wyznaczenie i opracowanie skutecznego modelu turystycznego międzynarodowego biznesu kolejowego w górskim transgranicznym regionie Karpat Bieszczady umożliwia pomoc w zakresie zapobiegania ostatecznej upadłości historycznego międzynarodowego kolejowego szlaku europejskiego i gospodarki przygranicznych rejonów depresyjnych w ramach danej koncepcji - to odnowienie regularnej pasażerskiej komunikacji jest głównym czynnikiem, który spowoduje zabezpieczenie przewozów turystycznych kolejowych o szerokości wynoszącej 1435 mm marszrutami kolejowymi Przemyśl (Polska) – Chyrów (Ukraina) – Zagórz (Polska) i ich aktywne wydłużenie w kolejach wynoszących 1520 mm na terenie Ukrainy. Mimo techniczno-ekonomicznych-pandemicznych utrudnień kolei organizacja podróży turystycznych pozostaje aktualną i niezbędną.

W sumie można powiedzieć to, że podstawowymi przeszkodami rozwoju turystyki w regionie jest ekonomiczna, polityczna i społeczna niestabilność. W celu osiągnięcia skuteczności turystyki kolejowej należy pod względem ustawodawczym odregulować ten typ turystyki, wyznaczyć wyraźną pozycję lokalnej społeczności, gdzie rozwój turystyki kolejowej jest możliwy, stworzyć odpowiednią infrastrukturę, zainteresować obwodową i lokalną społeczność w dotacjach przeznaczonych dla rozwoju turystyki kolejowej, a także zabezpieczyć klasterami odpowiedniego kierunku rozwoju.

Każdy dział koncepcji zawiera ważne informacje otrzymane przez wybitnych uczonych i ekspertów w zakresie gospodarki i turystyki oraz transportu kolejowego, międzynarodowego prawa i historii. Kierownicy wielu wydziałów miejscowego samorządu mogą otrzymać wiele ważnych, nowych i korzystnych informacji.





Koncepcja ta przyda się każdemu członkowi lokalnej społeczności, która zamierza rozwijać turystykę, w tym kolejową.

Skorzystawszy się z tych informacji, które tworzą Koncepcję, wszyscy członkowie lokalnej społeczności będą aktywniej pracowali w zakresie tworzenia nowych projektów i strategii dotyczącej rozwoju turystyki społecznej. Koncepcja ta jest jeszcze jednym krokiem do realizacji rozwoju turystyki kolejowej na Ukrainie o dużym potencjale. O ile Pierwsze Węgiersko-galickie koleje biegły przez cztery współczesne kraje, takie jak Węgry, Polska, Ukraina, Słowacja, marszrut ten jest interesujący pod względem atrakcyjności turystycznej i skutecznego rozwoju na rzecz miejscowego samorządu.

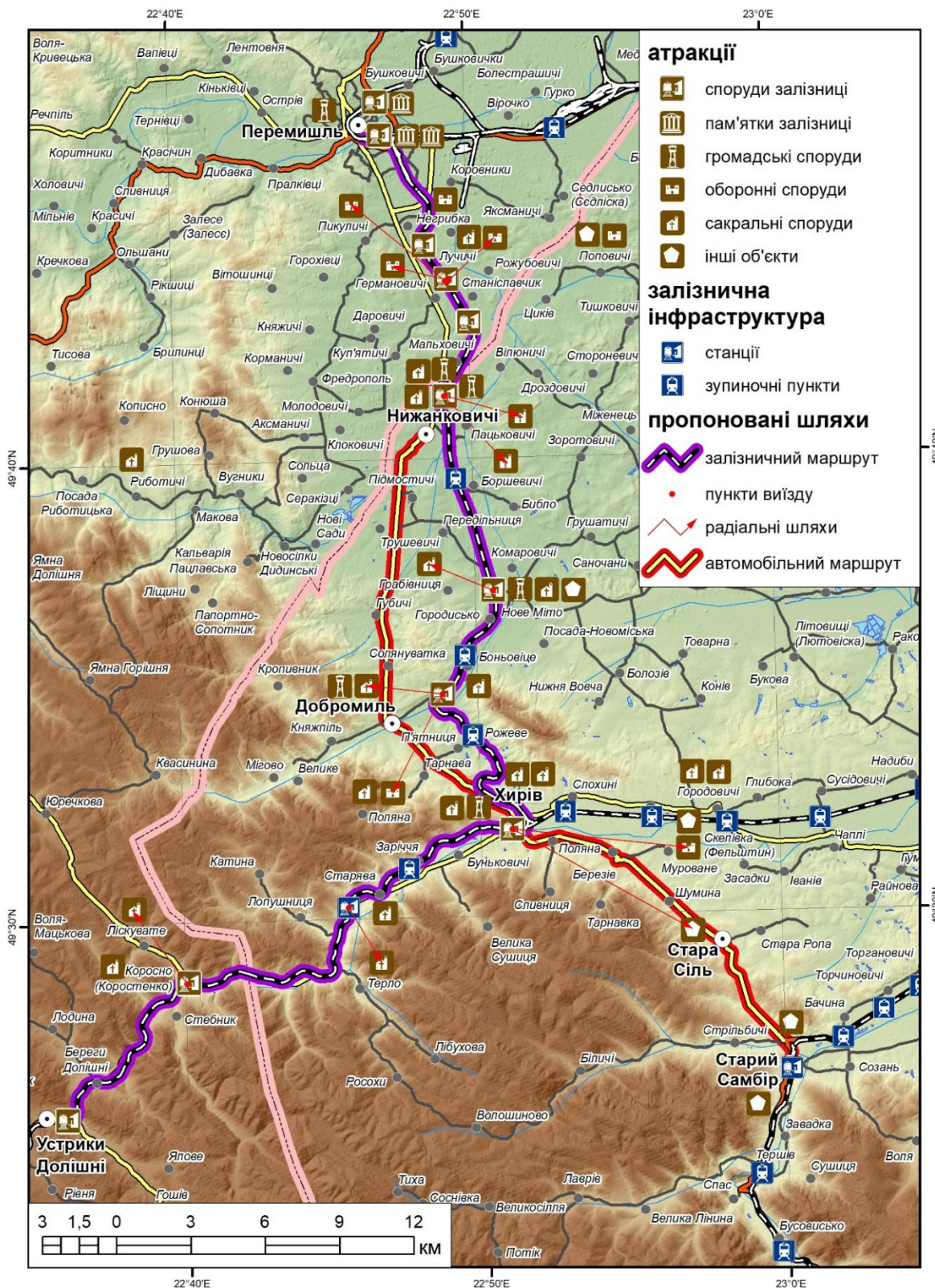






ZAŁĄCZNIKI

Заłączник 1 Zaprojektowana sieć turystycznych tras tematycznych  
Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyjskiej





## **Załącznik 2 Legenda do mapy**

### **Transgraniczny kolejowy przejazd zabytkowy z opcjami przejazdu**

- na wycieczki krajoznawcze i eventowe wagonami i autobusami szynowymi
- reprodukcja historyczna "pod period austriacki" z wykorzystaniem dawnej techniki kolejowej

### **Regionalne szlaki tematyczne**

- historyczno-kulturalne: „Dziedzictwo historyczne, kulturowe i przemysłowe pogranicza” (Stary Sambor – Chyrów – Dobromil – Nyzhankovychi – Stary Sambor)
- wojskowe „Bastiony I wojny światowej” (Hermanowice – Popowycze)

### **Lokalne szlaki tematyczne ze stacji Pierwszej Kolei Węgiersko-Galicyskiej (pieszej i samochodowej)**

- Dworzec Przemyśl – zabytki kolejowe i turystyka miejska
- stacja Bakonczyce – obiekty przemysłowe i techniczne
- stacja Hermanowice – sentymentalno-militarna (Hermanowice – Łucyce – Pikulice)
- stacja Niżankowice – obiekty dziedzictwa kolejowego, lokalna tradycja (Niżankowice - Patskovichi - Borschevichi)
- stacja Nowe Miasto – agroturystyka
- Dworzec Dobromil – obiekty dziedzictwa kolejowego (Dobromil – Tarnove – Rozheve), dziedzictwa historyczno-kulturowego i sentymentalnego
- Dworzec Chyrówski – obiekty dziedzictwa kolejowego, historycznego, kulturalnego i literackiego (Chyrów – Stara Sil – Skeliwka (Felsztyn))
- stacja Staryava – kulturalna i przyrodnicza
- Dworzec Krościenko – obiekty dziedzictwa kolejowego, historycznego i kulturowego
- stacja Ustrzyki Dolne – obiekty dziedzictwa kolejowego, historyczne i kulturowe, ekoturystyka





## **Załącznik 3 Obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego oraz lokalna tradycja**

### **I. Obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego oraz lokalna tradycja (strona polska)**

#### **Stacja Przemyśl**

- 1.1. Stacja “Przemyśl-Główny”*
- 1.2. Wieża ciśnień dworca kolejowego w Przemyślu*
- 1.3. Pałac Lubomirskich w Przemyślu*

#### **Stacja Bakończyce**

- 1.4. Budynek Dworca „Przemyśl-Bakończyce”*
- 1.5. Budynek zajezdni lokomotyw na stacji Przemyśl-Bakończyce*

#### **Stacja Hermanowice**

- 1.6. Budynek dworca kolejowego Hermanowice*
- 1.7. Budynek dworca kolejowego Pikulice*
- 1.8. Budynek dworca i peron w Malhowicach*
- 1.9. Metalowy most przy wejściu do twierdzy Przemyśl*
- 1.10. Fort Twierdzy Przemyśl w Hermanowicach*
- 1.11. Fort Twierdzy Przemyśl w Nehrybce*
- 1.12. Kościół św. Onufrego w Posadzie Rybotyckiej*
- 1.13. Drewniany kościół w Łuczycach*
- 1.14. Cmentarz w Pikulicach*

#### **Stacja Krościenko**

- 1.15. Budynek stacji i peron Krościenko*
- 1.16. Drewniany kościół Narodzenia Najświętszej Marii Panny w Krościenko*
- 1.17. Drewniany kościół Narodzenia Najświętszej Marii Panny w Liskowatemu*

#### **Stacja Ustrzyki Dolne**

- 1.18. Budynek dworca kolejowego Ustrzyki Dolne*
- 1.19. Muzeum Przyrodnicze Bieszczadzkiego Parku Narodowego*







## **II. Obiekty dziedzictwa kulturowego i historycznego oraz lokalna tradycja (strona ukraińska)**

### **Stacja Niżankowice**

- 2.1. Budynek dworca kolejowego Niżankowice*
- 2.2. Pałac Grimmów w Niżankowicach*
- 2.3. Ratusz Staromiejski w Niżankowicach*
- 2.4. Kościół św. Pierwszego Powołanego Apostoła Andrzeja w Piątkowiczach*
- 2.5. Kościół Wniebowzięcia Najświętszej Marii Panny w Borszewicach*
- 2.6. Kościół Świętej Trójcy w Niżankowicach*
- 2.7. Cerkiew Świętej Trójcy w Niżankowicach*
- 2.8. Most kolejowy na rzece Wiar w Niżankowicach*
- 2.9. Kościół wejścia do kościoła Najświętszej Marii Panny w Wielunice*
- 2.10. Smilnytsia, most kolejowy na dopływie rzeki Strwiąż (Strivigor)*
- 2.11. 6 fortów twierdzy Przemyśl we wsi Popowice*

### **Stacja Nowe Miasto**

- 2.12. Budynek dworca kolejowego Nowe Miasto*
- 2.13. Kościół św. Marcina we wsi Nowe Miasto*
- 2.14. Kościół Świętej Rodziny w Grabownice*
- 2.15. Ratusz we wsi Nowe Miasto*
- 2.16. Pałac Pradłowskich we wsi Komarowice*
- 2.17. Gospodarstwo agroturystyczne*

### **Stacja Dobromił**

- 2.18. Budynek dworca kolejowego Dobromił*
- 2.19. Ratusz w Dobromilu*
- 2.20. Kościół Przemienienia Pańskiego w Dobromilu*
- 2.21. Kościół św. Mikołaja we wsi Rozheve*
- 2.22. Zamek Herburtow w Dobromilu*
- 2.23. Klasztor św Onufrego w Dobromilu*





## **Stacja Chyrów**

***2.24. Budynek dworca kolejowego Chyrów***

***2.25. Cerkiew Narodzenia Najświętszej Marii Panny w Chyrowie***

***2.26. Ratusz w Chyrowie***

***2.27. Kolegium Jezuitów i Kaplica św. Józefa (dormitorium) w Chyrowie***

***2.28. Kościół św. Wawrzyńca w Chyrowie***

***2.29. Zamek Mniszki we wsi Murowane***

***2.30. Drewniany kościół we wsi Stara Sil***

***2.31. Drewniany kościół św. Kuźmy i Damiana w Skeliwce (Felsztyn)***

***2.32. Kościół św. Marcina w Skeliwce (Felsztyn)***

## **Stacja Starzawa**

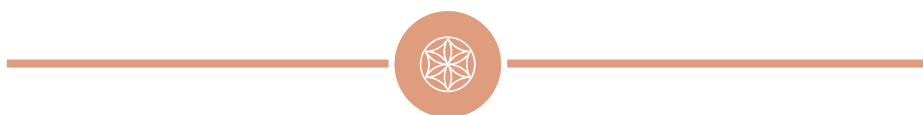
***2.33. Kościół św. Paraskiewy w Starzawie***

***2.34. Kościół Narodzenia Najświętszej Marii Panny we wsi Terło***

***2.35. Budynek stacji w Starzawie***

\* Podstawowe obiekty są wyróżnione pogrubioną kursywą, dodatkowe obiekty są wyróżnione kursywą







### LEAD BENEFICIARY

NGO "Linia102.Ua"

### LEAD BENEFICIARY'S ADDRESS

79052

I.Blazhkevych str., 12a, L'viv, Ukraine



### BENEFICIARY 1

The East European State College in Przemyśl

### BENEFICIARY'S 1 ADDRESS

37-700

ul. Książąt Lubomirskich, 6, Przemyśl, Poland



### BENEFICIARY 2

The West Ukrainian Resource Centre

### BENEFICIARY'S 2 ADDRESS

79008

Lysenko str., 21, L'viv, Ukraine

### PROJECT NUMBER

PLBY.01.01.00-UA-0964/19-00



Niniejszy dokument powstał przy wsparciu finansowym Unii Europejskiej w ramach Programu Współpracy Transgranicznej ENI Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020. Za treść niniejszego dokumentu odpowiada wyłącznie NGO „Linia102.Ua” i w żadnym wypadku nie może być traktowana jako odzwierciedlająca opinii Unii Europejskiej lub Wspólnego Sekretariatu Technicznego Programu Współpracy Transgranicznej Polska-Białoruś-Ukraina 2014-2020.



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

Funded by  
the European Union



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

**Joint Technical Secretariat**

39a Domaniewska St., 02-672 Warsaw, Poland tel.: +48 22 378 31 00  
e-mail: [pbu@pbu2020.eu](mailto:pbu@pbu2020.eu)

**Branch Office in Rzeszów**

Marshal Office of the Podkarpackie Voivodeship  
6 Poniatowskiego St., 35-026 Rzeszow, Poland tel.: +48 17 85 34 188  
e-mail: [rzeszow@pbu2020.eu](mailto:rzeszow@pbu2020.eu)

**Branch Office in Brest**

Brest Transboundary Infocentre  
46, Sovetskaya St., 224005 Brest, Belarus tel.: +375 162 53 15 83  
e-mail: [brest@pbu2020.eu](mailto:brest@pbu2020.eu)

**Branch Office in Lviv**

Information and Cross-border Cooperation Support Centre DOBROSUSIDSTVO  
5 Tyktora St., 79007 Lviv, Ukraine tel.: +380 322 61 02 59  
e-mail: [lviv@pbu2020.eu](mailto:lviv@pbu2020.eu)

[www.pbu2020.eu](http://www.pbu2020.eu)

