

TÁRSADALOMFÖLDRAJZI FOLYAMATOK  
KELET-KÖZÉP-EURÓPÁBAN: PROBLÉMÁK,  
TENDENCIÁK, IRÁNYZATOK

Nemzetközi földrajzi konferencia  
Beregszász, 2020. március 26–27.

Tanulmánykötet

2. kötet

СОЦІАЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ПРОЦЕСИ  
В СХІДНО-ЦЕНТРАЛЬНІЙ ЄВРОПІ: ПРОБЛЕМИ,  
ТЕНДЕНЦІЇ, НАПРЯМИ

Міжнародна наукова географічна конференція  
Берегове, 26–27 березня 2020 року

Збірник наукових робіт

Том 2

HUMAN GEOGRAPHICAL PROCESSES  
IN EAST CENTRAL EUROPE: PROBLEMS,  
TENDENCIES AND TRENDS

International Geographical Conference  
Berehove, March 26–27, 2020

Selected papers

Volume 2

II. RÁKÓCZI FERENC KÁRPÁTALJAI MAGYAR FŐISKOLA

**TÁRSADALOMFÖLDRAJZI FOLYAMATOK  
KELET-KÖZÉP-EURÓPÁBAN: PROBLÉMÁK,  
TENDENCIÁK, IRÁNYZATOK**

Nemzetközi földrajzi konferencia  
Beregszász, 2020. március 26–27.

**Tanulmánykötet**

2. kötet



„RIK-U” Kft.

Ungvár

2020

**УДК (ЕТО): 911.3(4-11)(4-191.2)**  
**T– 32**

A kétkötetes kiadvány a Beregszászban, a II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskolán 2020. március 26–27-re tervezett, de a koronavírus-járvány miatt bevezetett karantén következtében elhalasztott *Társadalomföldrajzi folyamatok Kelet-Közép-Európában: problémák, tendenciák, irányzatok* című nemzetközi földrajzi konferenciára beküldött előadások anyagát tartalmazza.

Készült a II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola Kiadói Részlege és Földtudományi és Turizmus Tanszéke közreműködésével.

Szerkesztőbizottság: *Berghauer Sándor, Dávid Lóránt Dénes, Dnyisztrjanszkij Miroslav, Fodor Gyula, Gergely Livia, Gönczy Sándor, Izsák Tibor, Mocá Andrij, Molnár D. István, Molnár József, Nagy Tibor, Oláh Natália, Papp Géza, Sass Enikő, Sesuka Halina, Tóth Attila, Vince Tímea, Virván Olga*

Műszaki szerkesztés: *Dobos Sándor*

Tördelés: *Dobos Sándor, Tótin Viktória, Vezsdel László*

Korrektúra: *Kordonec Oleksandr, Pusztai-Tárczy Beatrix, Sin Edina, Vrabely Tamás*

Borítóterv: *Molnár D. István*

ETO-besorolás: *a II. RF KMF Apáczai Csere János Könyvtára*

A kiadásért felelnek: *Orosz Ildikó, Dobos Sándor*

A kötetben található tanulmányokat  
a nemzetközi földrajzi konferencia Tudományos Tanácsa lektorálta.

A közölt tanulmányok tartalmáért a szerzők a felelősek.

A kiadvány tartalmát az „Unicheck”  
online plágium-ellenőrző program segítségével ellenőriztük.



**A konferenciát és a kiadvány megjelenését  
Magyarország kormánya, továbbá a Nemzetstratégiai Kutatóintézet támogatta:**



Kiadó és nyomdai munkák: „RIK-U” Kft.  
88 000 Ungvár, Gagarin u. 36. E-mail: [print@rik.com.ua](mailto:print@rik.com.ua)  
Felelős vezető: Sztanyisevszkij Jevgen

ISBN 978-617-7868-12-4  
ISBN 978-617-7868-14-8 (T. 2)

© A szerzők, 2020  
© A szerkesztőbizottság, 2020  
© II. Rákóczi Ferenc Kárpátaljai Magyar Főiskola, 2020

ЗАКАРПАТСЬКИЙ УГОРСЬКИЙ ІНСТИТУТ ІМ. Ф. РАКОЦІ ІІ

**СОЦІАЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ПРОЦЕСИ  
В СХІДНО-ЦЕНТРАЛЬНІЙ ЄВРОПІ: ПРОБЛЕМИ,  
ТЕНДЕНЦІЇ, НАПРЯМИ**

Міжнародна наукова географічна конференція  
Берегове, 26–27 березня 2020 року

**Збірник наукових робіт**

Том 2



ТОВ «РІК-У»

Ужгород

2020

УДК: 911.3(4-11)(4-191.2)  
Т– 32

Двотомний збірник містить матеріали доповідей міжнародної наукової географічної конференції *Соціально-географічні процеси в Східно-Центральній Європі: проблеми, тенденції, напрями*, яка мала відбутися 26–27 березня 2020 року в Закарпатському угорському інституті ім. Ф. Ракоці ІІ (м. Берегове), однак через епідемію коронавірусу та запровадження карантину була відкладена.

Підготовлено Видавничим відділом спільно з кафедрою географії та туризму Закарпатського угорського інституту ім. Ф. Ракоці ІІ

Редакційна колегія: *Олександр Бергхауер, Лорант-Дейнеш Давід, Мирослав Дністрянський, Дюло Фодор, Лівія Гергей, Шандор Генці, Тібор Іжак, Андрій Моца, Стефан Молнар Д., Йосип Молнар, Тібор Нодь, Наталія Олаг, Гейзо Папп, Еники Шаш, Галина Щука, Атілла Товт, Тімео Вінце, Ольга Вірван*

Технічне редагування: *Олександр Добош*

Верстка: *Вікторія Товтін, Ласло Веждел, Олександр Добош*

Коректура: *Беатрікс Пустой-Гарці, Едіна Шін, Олександр Кордонець, Томаш Врбель*

Обкладинка: *Стефан Молнар Д.*

УДК: *Бібліотечно-інформаційний центр “Опацої Черє Янош” при ЗУІ ім. Ф. Ракоці ІІ*

Відповідальні за випуск: *Ільдико Орос, Олександр Добош*

Матеріали видання рецензовані Науковою радою міжнародної наукової географічної конференції.

За зміст опублікованих статей відповідальність несуть автори.

Матеріали збірника були перевірені на наявність збігів і запозичень сервісом «Unicheck».



**Проведення конференції та друк видання здійснено за підтримки уряду Угорщини й Інституту національних стратегічних досліджень:**



Видавництво та поліграфічні послуги: ТОВ «РІК-У»  
вул. Гагаріна 36, м. Ужгород, 88 000. Електронна пошта: [print@rik.com.ua](mailto:print@rik.com.ua)  
Генеральний директор: Євген Станішевський

ISBN 978-617-7868-12-4

ISBN 978-617-7868-14-8 (Т. 2)

© Автори, 2020

© Редакційна колегія, 2020

© Закарпатський угорський інститут ім. Ференца Ракоці ІІ, 2020

FERENC RÁKÓCZI II TRANSCARPATHIAN HUNGARIAN  
COLLEGE OF HIGHER EDUCATION

**HUMAN GEOGRAPHICAL PROCESSES  
IN EAST CENTRAL EUROPE: PROBLEMS,  
TENDENCIES AND TRENDS**

International Geographical Conference  
Berehove, March 26–27, 2020

**Selected papers**

Volume 2



“RIK-U” LLC  
Uzhhorod  
2020

**УДК (UDC): 911.3(4-11)(4-191.2)**  
**T- 32**

The two-volume publication contains the speeches submitted for the international geographical conference under the title *Human geographical processes in East Central Europe: problems, tendencies and trends* that was to be held in Berehove, at Ferenc Rákóczi II Transcarpathian Hungarian College of Higher Education on 26–27 March 2020, but was postponed due to the quarantine preventive measures introduced as a result of coronavirus epidemic.

Prepared at the Publishing Department of Ferenc Rákóczi II Transcarpathian Hungarian College of Higher Education in cooperation with the Department of Geography and Tourism

Editorial Board: *Sándor Berghauer, Lóránt Dénes Dávid, Myroslav Dnistrians'kiy, Gyula Fodor, Lívia Gergely, Sándor Gönczy, Tibor Izsák, Andriy Motsa, István Molnár D., József Molnár, Tibor Nagy, Natália Oláh, Géza Papp, Enikő Sass, Halyna Shchuka, Attila Tóth, Tímea Vince, Olga Virván*

Technical editing: *Sándor Dobos*

Page proof: *László Vezsdel, Sándor Dobos, Viktória Tótin*

Proof-reading: *Beatrix Puztai-Tárczy, Edina Sin, Oleksandr Kordonec, Tamás Vrabely*

Cover design: *István Molnár D.*

Universal Decimal Classification (UDC): *Apáczai Csere János Library of Ferenc Rákóczi II Transcarpathian Hungarian College of Higher Education*

Responsible for publishing: *Ildikó Orosz, Sándor Dobos*

The research papers of the volume were proofread by the Scientific Council of the international geographical conference.

Authors are responsible for the content of the research papers.

The content of the research papers was checked by Unicheck Plagiarism Checker Service and Plugin.



**The conference and the publication of the research papers  
sponsored by the government of Hungary and the Research Institute for National Strategy:**



Publishing and printing: "RIK-U" LLC  
Gagarin Street 36, 88 000 Uzhhorod, Ukraine. E-mail: [print@rik.com.ua](mailto:print@rik.com.ua)  
Responsible manager: Jevgen Stanyisevskiy

ISBN 978-617-7868-12-4

ISBN 978-617-7868-14-8 (T. 2)

© Authors, 2020

© Editorial Board, 2020

© Ferenc Rákóczi II Transcarpathian Hungarian College of Higher Education, 2020

# TARTALOM / ЗМІСТ / CONTENT

## 1. KÖTET / ТОМ 1 / VOLUME 1

ELŐSZÓ .....	23
ПЕРЕДМОВА.....	24
PREFACE .....	25
ПЕРЕДМОВА.....	26
ELŐSZÓ .....	27
PREFACE .....	28
<i>Plenáris előadások / Пленарні доповіді / Plenary Presentations .....</i>	<i>29</i>
<b>Маруняк Є. О.:</b> РЕГІОНАЛЬНА НЕРІВНІСТЬ ТА РЕГІОНАЛЬНА ПОЛІТИКА: ПОШУК БАЛАНСУ .....	31
<b>Мезенцев К. – Провотар Н.:</b> НЕОДНОЗНАЧНІ ПРИМІСЬКІ ПРОСТОРИ: РОЗШИРЕННЯ ЧИ ЗВУЖЕННЯ ПОВСЯКДЕННИХ ПРАКТИК? .....	41
<b>Руденко Л. Г. – Дронова О. Л.:</b> ЦІЛІ СТАЛОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНИ: НАПРЯМКИ ВПРОВАДЖЕННЯ І ЗАВДАННЯ ГЕОГРАФІЇ .....	47
<i>Népesség- és társadalomföldrajz / Географія населення та соціальна географія / Population and Social Geography .....</i>	<i>53</i>
<b>Bagdi, Róbert:</b> ETHNIC MINORITIES AND THEIR LANGUAGE IN HUNGARIAN COUNTY SEATS – THE CENSUS OF 2011 .....	55
<b>Berki, Márton – Sivadó, Brigitta:</b> SECULARIZATION OR A RELIGIOUS REVIVAL? – RELIGIOSITY IN DUNAÚJVÁROS AND KAZINCBARCIKA DURING AND AFTER SOCIALISM.....	65
<b>Dancs György:</b> DEMOGRÁFIAI HELYZETKÉP ÉSZAKKELET-MAGYARORSZÁGON AZ 1831-ES KOLERAJÁRVÁNY IDEJÉN.....	73



<i>Дністрянський М. С.:</i> ОСНОВНІ ЕТАПИ ЗАСЕЛЕННЯ ГІРСЬКОЇ МІСЦЕВОСТІ УКРАЇНСЬКИХ КАРПАТ.....	83
<i>Dusek Tamás:</i> AZ OKOSVÁROSOK KOMPLEX MUTATÓSZÁMAINAK TARTALMI ÉS MÓDSZERTANI KÉRDÉSEI.....	91
<i>Egri Zoltán – Uzzoli Annamária:</i> AZ EGÉSZSÉGEGYENLŐTLENSÉGEK NÉHÁNY ÖSSZEFÜGGÉSE A TÁRSADALMI-GAZDASÁGI EGYENLŐTLENSÉGEKKEL MAGYARORSZÁGON.....	99
<i>Fabula, Szabolcs – Ilcsikné Makra, Zsófia – Pál, Viktor – Lados, Gábor – Boros, Lajos:</i> MIGRATION INTENTIONS AND MOTIVES OF HEALTH WORKERS AND MEDICAL STUDENTS – A COUNTRY CASE STUDY FROM HUNGARY .....	107
<i>Гукалова І. В.:</i> ІСТОРИКО-ГЕОГРАФІЧНИЙ КОНТЕКСТ ОСМИСЛЕННЯ ПЕРЕДУМОВ ЗБАЛАНСОВАНОГО РОЗВИТКУ УКРАЇНСЬКИХ МІСТ .....	115
<i>Гаврилюк О.:</i> СОЦІАЛЬНА НЕРІВНІСТЬ У РАДЯНСЬКОМУ РОЗПОДІЛІ ЖИТЛА – ВІД СТАЛІНІЗМУ ДО РОЗВИНЕНОГО СОЦІАЛІЗМУ. РЕЗУЛЬТАТИ ПОЛЬОВОЇ РОБОТИ У МІСТІ ДНІПРО [ЕКС ДНІПРОПЕТРОВСЬК], УКРАЇНА .....	123
<i>Лейберюк О. М.:</i> МОЖЛИВОСТІ ВИКОРИСТАННЯ ПРОСТОРОВИХ БАЗ ДАНИХ ДЕМОГРАФІЧНИХ ХАРАКТЕРИСТИК НАСЕЛЕННЯ.....	133
<i>Molnár D. István:</i> A KÖZIGAZGATÁSI TÉRFELOSZTÁS VÁLTOZÁSAI KÁRPÁTALJÁN UKRAJNA FÜGGETLENNÉ VÁLÁSÁT KÖVETŐEN.....	139
<i>Molnár József:</i> MÓDSZEREK A NÉPESSÉG ELHELYEZKEDÉSE, ILLETVE A NÉPSŰRŰSÉG TÉRKÉPI ÁBRÁZOLÁSÁRA – KÁRPÁTALJA PÉLDÁJÁN.....	147
<i>Obádovics Csilla:</i> NÉPESEDÉSI FOLYAMATOK KÜLÖNBSEGEI A KÁRPÁT-MEDENCE NÉHÁNY ORSZÁGÁBAN .....	157
<i>Patkós Csaba – Tóth Antal:</i> MAGYAR FIATALOK MIGRÁCIÓJA EMPIRIKUS KUTATÁSOK TÜKRÉBEN .....	167

<i>Підгрушній Г. П. – Сікорська Л. Б.:</i> СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНІ ПЕРЕДУМОВИ ФОРМУВАННЯ ІДЕНТИЧНОСТІ НАСЕЛЕННЯ МІСТ УКРАЇНИ .....	177
<i>Поливач К. А.:</i> МЕТОДИЧНІ ПІДХОДИ ДО ВИЯВЛЕННЯ ТА ДОСЛІДЖЕННЯ ІСТОРИКО-КУЛЬТУРНОГО КАРКАСУ УКРАЇНИ .....	185
<i>Пугач С. О. – Мезенцев К. В.:</i> ПРОСТОРОВІ ОСОБЛИВОСТІ ПОШИРЕННЯ СОЦІАЛЬНИХ ІНТЕРНЕТ-МЕРЕЖ У ЗАКАРПАТСЬКІЙ ОБЛАСТІ.....	193
<i>Rigóczki Csaba:</i> A VÁROSI OTTHON-ATTITÚD VIZSGÁLATA .....	201
<i>Siskáné Szilasi Beáta – Halász Levente:</i> A KELET- ÉS KÖZÉP-EURÓPAI GAZDASÁGI ALAPÚ KIVÁNDORLÁS MINT ÉLETSTRATÉGIA – A SZUBJEKTÍV JÓL-LÉT SZINTJEI KÜLFÖLDÖN.....	211
<i>Tolnai Gábor:</i> KELET-KÖZÉP-EURÓPAI FŐVÁROSOK VÍZPARTI MEGÚJULÁSA BUDAPEST, BELGRÁD ÉS KIJEV PÉLDÁJÁN .....	221
<i>Tuza Benedek:</i> BELSŐ-ERZSÉBETVÁROS TÁRSADALMI KONFLIKTUSAI .....	231
<i>Veselicz Adél:</i> A LEADER HELYI AKCIÓCSOPORTOK MŰKÖDÉSÉNEK VIZSGÁLATA TERÜLETI EGYENLŐTLENSÉGI INDEXEK SEGÍTSÉGÉVEL.....	241
<i>Вірван О. О.:</i> ГЕНДЕРНИЙ АНАЛІЗ ДЕПУТАТСЬКИХ КОРПУСІВ ОРГАНІВ МІСЦЕВОГО САМОВРЯДУВАННЯ БЕРЕГІВСЬКОГО РАЙОНУ .....	251
<i>Régiók és határok / Regioni та кордони / Regions and Borders.....</i>	257
<i>Bodó, Pál Bence:</i> EXTERNAL DEBT ACCUMULATION IN KYRGYZSTAN.....	259
<i>Csernicskó István:</i> HOL A HATÁR, AVAGY MEDDIG TART EGY NYELVTERÜLET? EGY DIALEKTUSKONTINUUM ÖNÁLLÓ NYELVEKRE OSZTÁSÁNAK PROBLÉMÁI.....	269
<i>Elekes Tibor – Szilágyi Ferenc:</i> A HABSBERG BIRODALOM TÉRSZERVEZÉSI KÍSÉRLETEI DÉLKELET-ERDÉLYBEN .....	279

<b>Hajdú Zoltán:</b> TÉRKÖZÖSSÉGI, ÉRDEKKÖZÖSSÉGI, „SORS-KÖZÖSSÉGI” ÁLLAMCSOPORTOK FORMÁLÓDÁSA AZ EURÓPAI UNIÓ KELETI TÉRSÉGÉBEN.....	289
<b>Kozma, Dorottya Edina:</b> COMPOSITE SUSTAINABLE DEVELOPMENT INDICATORS IN CASE OF 28 EUROPEAN UNION MEMBER STATES.....	299
<b>Кравцова І. В.:</b> ГЕОГРАФІЧНИЙ ФЕНОМЕН ЦЕНТРАЛЬНОЇ ЄВРОПИ .....	309
<b>Szabó Pál:</b> FOGYASZTÁSFÖLDRAJZI DIMENZIÓK A POSZT-SZOCIALISTA TÉRSÉGBEN .....	317
<b>Склярська О. І.:</b> ЕЛЕКТОРАЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ПРОЦЕСИ У ПРИКОРДОННИХ ЕТНІЧНО НЕОДНОРІДНИХ РАЙОНАХ УКРАЇНИ.....	327
<i>Nemzeti kisebbségek által lakott térségek társadalmi és gazdasági pozíciói Kelet- és Közép-Európában / Соціальні та економічні позиції регіонів із компактним проживанням національних меншин у Східній та Центральній Європі / Social and Economic Positions of the Regions Inhabited with Ethnic Minorities in Central and Eastern-Europe .....</i>	335
<b>Körmöczi Gábor:</b> A NÉPI KULTÚRA TÁMOGATÁSPOLITIKÁJÁNAK TERÜLETI ASPEKTUSAI MAGYARORSZÁGON ÉS ROMÁNIÁBAN A CSÓRI SÁNDOR ALAP FINANSZÍROZÁSAINAK TÜKRÉBEN .....	337
<b>Linc Annamária:</b> A MAGYAR–UKRÁN HATÁRON ÁTNYÚLÓ EGYÜTTMŰKÖDÉSEK LEHETŐSÉGEI ÉS KORLÁTAI.....	347
<b>Samu István – Kulcsár László:</b> ÖSSZENŐ, AMI ÖSSZETARTOZIK. A TÁRSADALMI ÉS GAZDASÁGI KAPCSOLATOK REKONSTRUKCIÓJA KÉT IPOLY MENTI FALUBAN A FOLYÓ SZEMKÖZTI OLDALÁN .....	355
<b>Szalkai Gábor:</b> SZIMBOLIKUS HARCOK A KÁRPÁTOK ÁTJÁRÓIBAN.....	365
<b>Tőzsér Anett:</b> A MAGYAR TURIZMUS KÁRPÁT-MEDENCEI SZINTŰ KITERJESZTÉSÉNEK INDOKOLTSÁGA ÉS LEHETŐSÉGEI.....	373

## 2. KÖTET / TOM 2 / VOLUME 2

<i>Turizmus / Туризм / Tourism</i> .....	407
<b>Алієв В. В.:</b> СПЕЦИФІЧНІ ОСОБЛИВОСТІ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ.....	409
<b>Аріон О. В. – Бричук М. С.:</b> СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ МИС- ЛИВСЬКОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ.....	415
<b>Чернишова Т. М.:</b> SWOT-АНАЛІЗ ТА СТРАТЕГІЧНІ АЛЬ- ТЕРНАТИВИ РОЗВИТКУ СІЛЬСЬКОГО ТУРИЗМУ В ЖИТОМИРСЬКІЙ ОБЛАСТІ.....	425
<b>Elekes Tibor – Kápolnási Zsolt:</b> AZ AGYAGFALVA EMLÉK- HÁZ IDEGENFORGALMI JELENTŐSÉGE, OKTATÁ- SI-NEVELÉSI LEHETŐSÉGEI.....	431
<b>Gyuricza László – Szabó Balázs Attila:</b> A MAGYARORSZÁ- GI SKANZENEK IDEGENFORGALMI SZEMPONTÚ VIZSGÁLATA.....	437
<b>Kalmárné Rimóczi Csilla – Bakos Róbertné:</b> AZ ONLINE KOM- MUNIKÁCIÓ JELENTŐSÉGE AZ UTAZÁSI DÖNTÉ- SEKBEN.....	447
<b>Калмикова І. С. – Меліх О. О. – Меліх Т. Г.:</b> СОЦІАЛЬНО- ГЕОГРАФІЧНІ АСПЕКТИ РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ В ЗАКАРПАТСЬКІЙ ТА ОДЕСЬКІЙ ОБЛАСТЯХ.....	457
<b>Kampó Ildikó:</b> AZ EU-S TURISZTIKAI FEJLESZTÉ- SI PROGRAMOK MEGJELENÉSE KÁRPÁTALJA HEGYVIDÉKI TERÜLETEIN.....	465
<b>Kátay Ákos:</b> A GLOBÁLIS SZÁLLODAVÁLLALATOK TER- JESZKEDÉSI AKTIVITÁSA ÉSZTORSZÁG, LETT- ORSZÁG, LITVÁNIA, BELARUSZ, UKRAJNA ÉS MOLDOVA FŐVÁROSAIBAN.....	475
<b>Kóródi, Márta – Mondok, Anita – Szabó, Attila:</b> THE AWARE- NESS AND ACCEPTANCE OF THE TOURISM BRAND “HEART OF THE HUNGARIAN GREAT PLAIN” AND ITS ATTRACTIONS.....	485
<b>Lontai-Szilágyi Zsuzsanna – Oláh Natália – Tóth Nikoletta Marian- na – Gönczy Sándor:</b> KERESLETELEMZÉS A MAGYAR- ORSZÁGRÓL A KÁRPÁTALJAI BEREKVIDÉKRE ÉRKEZŐ TURISTÁK KÖRÉBEN.....	495

<i>Máltesics Péter – Varjas János: AZ INTERAKTÍV TANULÁS ÖSVÉNYEIN. HAZAI ÉS NEMZETKÖZI GEOPARKOK OKTATÁSI MEGOLDÁSAI.....</i>	505
<i>Машіка Г. В.: АТРАКЦІЯ ЯК ДОМІНУЮЧА СКЛАДОВА ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІЙНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ .....</i>	515
<i>Mátyás Szabolcs – Tokodi Panna: A TURIZMUSBIZTONSÁG EGYES ÖSSZETEVŐINEK VIZSGÁLATA A VISEGRÁDI ORSZÁGOKBAN .....</i>	523
<i>Меліх О. О. – Калмикова І. С. – Меліх Т. Г.: НАПРЯМИ ПІДВИЩЕННЯ ЗАЙНЯТОСТІ НАСЕЛЕННЯ ЧЕРЕЗ СФЕРУ ТУРИЗМУ .....</i>	533
<i>Mondok, Anita – Szüle, Picabo Heder: ADULTS-ONLY HOTEL – A POTENTIAL SPECIALIZATION FOR SUCCESS? .....</i>	539
<i>Осінчук А. С.: ПРАВОВИЙ ДИСКУРС ТУРИСТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ .....</i>	549
<i>Пацюк В. С. – Герасімова С. В.: РЕВІТАЛІЗАЦІЯ ПРОМИСЛОВИХ ОБ'ЄКТІВ: СУЧАСНИЙ СТАН ТА ПЕРСПЕКТИВИ В УКРАЇНІ.....</i>	557
<i>Papp Géza: A KÉZMŰVES TERMÉKEK IRÁNTI KERESLET KÁRPÁTALJA FESZTIVÁLJAIN .....</i>	565
<i>Sass Enikő – Berghauer Sándor: HELYZETKÉPAZ EGÁNEDE KÁRPÁTALJAI GAZDASÁGFEJLESZTÉSI PROGRAM TURIZMUSRA GYAKOROLT HATÁS AIRÓL .....</i>	575
<i>Sütő László – Baranyi Kinga – Baráz Csaba – Holló Sándor – Homoki Erika – Cs. Nagy Ádám – Gasztonyi Éva: A BÜKK-VIDÉK GEOPARK FÖLDTUDOMÁNYI ÉRTÉKEINEK ÉRTÉKELÉSE .....</i>	585
<i>Ситник О. І. – Хлевнюк О. Я. – Працьовитий М. М.: НЕПЕВНЕ МАЙБУТНЄ ЧИ ПЕРСПЕКТИВА РОЗВИТКУ ГАЙВОРОНСЬКОЇ ВУЗЬКОКОЛІЙКИ .....</i>	595
<i>Смирнов І. Г.: ВОЄННИЙ ТУРИЗМ: ГЕТЬМАН П. КОНАШЕВИЧ-САГАЙДАЧНИЙ ЯК ПЕРШИЙ УКРАЇНСЬКИЙ ВІЙСЬКОВИЙ ЛОГІСТ.....</i>	605
<i>Tarpai József: A KÁRPÁTALJAI MAGYAR KÖZÖSSÉG MEGMARADÁSÁT SZOLGÁLÓ KULTURÁLIS ÉS TURISZTIKAI FEJLESZTÉSEK AKTUÁLIS PÉLDÁI .....</i>	613

<b>Уварова Г. Ш.:</b> ФЕСТИВАЛЬНИЙ ТУРИЗМ В УКРАЇНІ: СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ, ГЕОГРАФІЯ І ПРОБЛЕМИ РОЗВИТКУ .....	621
<b>Щука Г. П. – Сокол Т. Г.:</b> МОДЕРНІЗАЦІЯ ПРОФЕСІЙНОЇ ОСВІТИ В ТУРИЗМІ: ПОТРЕБИ ТА МОЖЛИВОСТІ .....	629
<i>Környezeti problémák / Проблеми довкілля / Environmental problems.....</i>	635
<b>Apró Anna:</b> SZEMPONTOK A FÉNYSZENNYEZÉS OKTA- TÁSÁHOZ A TANTERVI SZABÁLYOZÁS VONAT- KOZÁSÁBAN .....	637
<b>Csoma Zoltán – Háger Krisztián – Csoma Zsuzsanna:</b> A VÉRKE CSATORNA ÜLEDÉKÉNEK NEHÉZFÉM-SZENNYE- ZETTSÉGE .....	643
<b>Dobó Marianna:</b> A VÁLTOZÁSKEZELÉSI MÓDSZERTAN ALKALMAZÁSÁNAK PROBLEMATIKÁJA A VÉ- DELMI IGAZGATÁS TÉRSÉGI TERVEZÉSÉBEN .....	651
<b>Hafenschner, Viktória Priscilla – Jankó, Ferenc:</b> ENVIRON- MENTAL CONTROVERSY ON THE GABCIKOVO- NAGYMAROS WATER DAM, THE DANUBE RIVER. THE ASPECTS OF HUNGARIAN SCIENCE .....	659
<b>Hardi Tamás – Hegyiné Bolla Katalin:</b> A SZUBURBANIZÁ- CIÓ KÖRNYEZETÁTALAKÍTÓ SZEREPE A GYŐRI AGGLOMERÁCIÓBAN .....	667
<b>Гінзула М. Я. – Смілик О. В. – Тесьолкіна Т. С.:</b> АНАЛІТИ- КА СТРАТЕГІЧНИХ ДОКУМЕНТІВ МЕНЕДЖМЕН- ТУ ВОДНОГО СЕКТОРУ КРАЇН ЦЕНТРАЛЬНОЇ ТА СХІДНОЇ ЄВРОПИ.....	675
<b>Ігнатишин В. В. – Іжак Т. Й. – Ігнатишин М. Б.:</b> МОНІТО- РИНГ ГЕОДИНАМІЧНОГО СТАНУ ЗАКАРПАТСЬ- КОГО ВНУТРІШНЬОГО ПРОГИНУ .....	683
<b>Ігнатишин В. В. – Вербицький С. Т. – Ігнатишин А. В.:</b> ГЕО- ФІЗИЧНІ ПОЛЯ ТА ЇХ ЗВ'ЯЗОК З ЕКОЛОГІЧНО НЕ- БЕЗПЕЧНИМИ ПРОЦЕСАМИ НА ЗАКАРПАТТІ.....	691
<b>Kajati, György – Németh, Mercédesz:</b> THE ROLE OF LOCAL PRODUCTS IN EDUCATION AND THE ERASMUS+ PROGRAM .....	699

<b>Kályko A. – Bászjuk T. – Cselle D. – Harcsák I.: A POLISSZJAI-ALFÖLD FOLYÓINAK JELENLEGI ÁLLAPOTA ÉS KÖRNYEZETI PROBLÉMÁJA.....</b>	<b>707</b>
<b>Лісовський С. А.: РОЛЬ ГЕОГРАФІЇ У ВПРОВАДЖЕННІ ПРОЦЕДУРИ СЕО ПРИ РОЗРОБЦІ ПЛАНІВ ПРОСТО-РОВОГО РОЗВИТКУ ОБ'ЄДНАНИХ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ГРОМАД.....</b>	<b>713</b>
<b>Solymos Karolina – Csoma Zoltán: AKÁRPÁTALJAI-ALFÖLD TALAJAI FELVEHETŐ MIKROELEM-TARTALMÁNAK ÉS -ELLÁTOTTSÁGÁNAK ÖSSZEHASONLÍTÓ VIZSGÁLATA ELTÉRŐ HATÁSMECHANIZMUSÚ KIVONÓSZEREKBE.....</b>	<b>723</b>
<b>Vince Tímea – Csoma Zoltán – Molnár D. István – Gönczy Sándor: A FELSZÍNI VIZEK NEHÉZFÉM-TARTALMÁNAK VIZSGÁLATA A NAGYMUZSALYI ARANYBÁNYA MEDDŐINEK KÖRNYEZETÉBEN .....</b>	<b>731</b>

# НЕПЕВНЕ МАЙБУТНЄ ЧИ ПЕРСПЕКТИВА РОЗВИТКУ ГАЙВОРОНСЬКОЇ ВУЗЬКОКОЛІЙКИ

Ситник О. І.<sup>1</sup> – Хлевнюк О. Я.<sup>2</sup> – Працьовитий М. М.<sup>2</sup>

<sup>1</sup>Уманський державний педагогічний університет імені Павла Тичини

<sup>2</sup>Гайворонський районний краєзнавчий музей  
sytnykuman@gmail.com, rkmhayvoron@ukr.net, rkmhayvoron@ukr.net

## Abstract

THE UNCERTAIN FUTURE OR THE PROSPECT  
OF THE DEVELOPMENT OF THE GYVORON TROLLEY

Sytnyk, Oleksii – Khlevniuk, Olga – Pratsovytyi, Mykola

*In recent years, there has been an increase in tourist activity of the population, but problems remain in attracting local resources for tourism development. One such object is the Haivoron tram, which was once known as the Haivoron Narrow Gauge. Narrow gauge is now a rare phenomenon, almost exotic. The use of Hayvoronskaya and other narrow cradles for tourism purposes requires systematic training, designing tourist bases and communications, which in turn will encourage young people to become involved in the tourism industry.*

**Keywords:** local resources, Gauvoron track, tourism development

Упродовж останніх років спостерігається зростання туристської активності населення, проте залишаються проблеми подальшого залучення місцевих ресурсів для розвитку туризму.

У надзвичайно складній ситуації опинились території, які мають цікавий, але не «розкручений» туристичний матеріал. Практично у кожному населеному пункті зустрічаються природні та історико-культурні пам'ятки, що потребують популяризації та зможуть у майбутньому приваблювати відвідувачів. У співпраці місцевих громад із природоохоронними та науковими установами відповідного профілю, закладами освіти та об'єктами соціальної інфраструктури можна очікувати успішного розвитку туризму на окремій території, завдяки об'єктам, які ще не знайшли належного використання внаслідок віддаленості від великих адміністративних центрів й відносно ускладненої транспортної доступності, а також, через брак інформації й популяризації.

Одним із таких об'єктів є Гайворонська вузькоколійка, яку іноді називають «Подільським трамваем». Сьогодні, крім Гайворонської, функціонують Поліська вузькоколійка («Поліський трамвай»), в Карпатах – Боржавська («Анця Кушницька»), Вигодська («Карпатський трамвай»), Колочавська, не враховуючи дитячих залізниць в обласних центрах. З них, Гайворонська організаційно підпорядкована Одеській



залізниці, Поліська та Боржавська – Львівській, а разом вони входять до складу «Укрзалізниці». Ними здійснюються перевезення пасажирів. Через відносну скромність і непомітність, внесок вузькоколіїних залізниць не був по-справжньому оцінений. Наприкінці ХХ ст. вузькоколіїки поступово зникають з карти України (Лягушкин 2019, Атлас схем железных дорог СССР 1962).

Спочатку всі ці вузькоколіїні залізниці переважно призначались для вантажних перевезень та з'єднувались із станціям широкої колії. Однак, упродовж останніх десятиріч вантажний рух на них практично відсутній. Незважаючи на те, що українські вузькоколіїки, це не просто транспортні комунікації, а й надзвичайно цікаві туристичні об'єкти, виключно пасажирські перевезення ними збиткові для «Укрзалізниці». Тому подальші перспективи збереження руху на цих лініях, враховуючи лише фінансову складову, примарні.

Гайворонська вузькоколіїка – одна з найбільших мереж вузькоколіїних залізниць, у роки свого піднесення пролягала територією сучасних п'яти областей України і сусідньої невизнаної держави Придністров'я (*de jure* – частина Молдови). Більшість ліній цієї велетенської системи побудовані на межі ХІХ-ХХ ст.

У др. пол. ХІХ ст. на Прибужжі з розвитком промисловості та аграрного виробництва виникла необхідність будувати залізницю. Прокладати вузькоколіїку розпочало Перше російське акціонерне товариство у 1890 р. Споруджувались окремі ділянки колії, вокзали, пристанційні споруди. Згодом у це було об'єднане у Південні під'їзні колії, які простяглись від Підгородньої до Рудниці з центром у Гайвороні (місто з 1949 р.). У 1893 р. розпочалось спорудження залізничних майстерень (нині Гайворонський тепловозремонтний завод). З розвитком промисловості і транспорту збільшувалась кількість населення. Зокрема, у 1893 р. у с. Гайворон проживало 1 тис. 329 чол. А через 8 р. населення збільшилось на 643 особи, було збудовано 127 нових домоволодінь.

Вузькоколіїний гігант у перші десятиліття ХХ ст. швидко розвивався. Майже щороку з'являлися нові відгалуження – від цукрових заводів та інших об'єктів. Вважалося, що вузькоколіїні залізниці із самого початку прокладались як допоміжні до ширококоліїних магістралей і не могли стати повноцінним засобом сполучення між великими містами і промисловими центрами, але мали важливе значення для розвитку дрібного і середнього виробництва, вивезення

сільгосппродукції. Завдяки вузькоколійці кін. ХІХ-поч. ХХ ст. стали визначальними у житті мешканців Прибузького краю і внаслідок об'єднання сіл Гайворон, Ташлик, Струньково сприяли формуванню Гайворона як важливого транспортного вузла («столиці» вузькоколійки), а згодом і промислового центру.

Станом на 1927 р. вузькоколіяка простягалась на 600 км від Гайворона до Вінниці, Хмільника і Бердичева, Первомайська, Рудниці. Головними господарськими підрозділами були паровозне депо, дистанції колії і зв'язку, паровозоремонтний завод. У 1929–1930 рр. у Гайвороні проживало понад 1 тис. лише залізничників (Хлевнюк, Білоус 2016).

До кінця 1950-х рр. Гайворонська мережа досягла найвищої точки свого розвитку. Протяжність ліній на той час складала близько 700 км, хоча не всі входили до складу МШС і позначались в атласах залізниць – багато з них позначалися під'їзними шляхами промислових підприємств, головним чином, цукрових заводів (Андрощук 2015, Антонюк 2008, Палиєнко 2007, Атлас схем залізничних дорог СРСР 1962). На всіх лініях здійснювалось пасажирське сполучення.

Завдяки розвитку вузькоколійки, на поч. 1950-х рр. у Гайвороні сформувалась відповідна інфраструктура: функціонувало декілька підприємств, що обслуговували залізницю і були тісно пов'язані з нею, гранітний кар'єр, маслоробний завод, залізнична лікарня, технічна школа (готувала фахівців для залізничного транспорту), дві середні (одна з них – залізнична), семирічна, початкова школи, клуб.

«Золоте століття» Гайворонської мережі виявилось недовгим. Незабаром було прийнято рішення скоротити її протяжність за допомогою перешивання ліній на широку колію, у 1980 р. широку колію проклали до ст. Гайворон. На черзі були лінії Гайворон-Приміська та Гайворон-Рудниця-Кам'янка-на-Дністрі (Андрощук 2015).

Для більшості дослідників залізниць найбільша колись мережа вузької колії залишиться як дорога від Рудниці до Приміської, завдовжки 188 км (Палиєнко 2007, Порєв 2004).

Нова лінія будувалася паралельно зі старою, вузьку колію планувалось розбирати лише після відкриття наскрізного руху по широкій. Таким чином, вузькоколійна залізниця зникла б остаточно. Але внаслідок політичних і економічних змін у державі ці плани не реалізувались. Станом на 1991 р. широка колія пролягала паралельно вузькій від Гайворона до ст. Таужна і від ст. Голованівськ до Осіповки.

Ширококолійними лініями було налагоджено підвезення вантажів на промислові підприємства. У той же час вузькою колією здійснювались одночасно вантажні і виключно пасажирські перевезення. Така незвичайна ситуація зберігалась тривалий час.

У 1990-ті рр. дорога діяла, незважаючи на складне економічне становище. Але в середині 1990-х рр. припинився рух на ділянці Дохно-Чечельник (відсутність вантажів), до 1997 р. – на ділянці Рудниця-Кам'янка-на-Дністрі (крім відсутності вантажів занадто складно було домовлятися про її експлуатацію з владою відокремленого Придністров'я). У 2002 р. демонтовано 57-кілометрову ділянку Приміське-Голованівськ. Восени 2005 р. прийнято рішення не закривати ділянку Рудниця-Гайворон-Голованівськ, яка до сьогодні користується популярністю у жителів особливо віддалених населених пунктів Бершадського, Чечельницького та Піщанського районів, залишаючись практично єдиною можливістю транспортного зв'язку, доступною і надійною (Антонюк 2008, Палиєнко 2007).

У всіх вузькоколіюк України сьогодні однакові проблеми. Перша, і головна з них, – це економічна нерентабельність перевезень. Друга проблема – технічне і моральне старіння рухомого складу. Однак в «Укрзалізниці» немає коштів на капітальний ремонт рухомого складу на спеціалізованому заводі в Гайвороні, не кажучи вже про оновлення більш сучасними локомотивами (Лягушкин 2019).

В «Укрзалізниці» неодноразово висловлювали ідею повністю закрити рух на всіх вузькоколіюках через нерентабельність, проте пасажирський рух все ще зберігається. Як варіант розглядалася передача вузькоколіїної залізничної інфраструктури на баланс місцевої влади, однак таке рішення також не прийнято. Боротьба за Гайворонську вузькоколіюку триває вже понад 15 р.

Керівництво Одеської залізниці з 01.09.2004 р. прийняло рішення припинити приміське сполучення та демонтувати залізничні колії на ділянці Бершадь-Рудниця. До того часу вже були ліквідовані вузькоколіїні ділянки Вапнярка-Ямпіль, Кам'янка-Рудниця, Чорномин-Рудниця, Пилипонівка-Бершадь, Бершадське ХПП-Бершадь, Підгородня-Голованівськ, Чучельник-Дохно, ст. Рудниця та ін. Розібрано та продано на брухт близько 200 км залізничних колій, повністю знищено тепловози ТУ-7, сотні одиниць рухомого складу, а з 60 тепловозів ТУ-2 діючими залишилося 5. Такі дії керівництва Одеської залізниці обурили мешканців регіону (Ситник, Хлевнюк 2016). За свідченням

депутатів Кіровоградської обласної ради, вузькоколіяка має важливе соціальне та історичне значення не лише регіональне, а й безпосередньо для мешканців дев'яти районів Кіровоградської, Вінницької, Одеської, Черкаської і Миколаївської областей, залишаючись єдиним зручним засобом транспортного сполучення, а її демонтаж може спричинити негативні соціальні наслідки. Закриття вузькоколіяки неможливе ще й з огляду на географічне положення населених пунктів регіону, оскільки пасажирам довелося б не лише пересідати на інший транспорт, а й витратити додаткові кошти на проїзд.

На Гайворонській вузькоколіяній залізниці ще недавно пасажирські перевезення зберігались на обох ділянках: від Рудниці до Гайворона і від Гайворона до Голованівська. Однак історія пасажирського руху на другій ділянці закінчилася 30.12.2018 р. Закриття руху до Голованівська позбавило майже 50 тис осіб з 24 населених пунктів зручного транспортного зв'язку. На ділянці Гайворон-Рудниця продовжує щодня курсувати потяг «Рудниця-Гайворон». По вівторках, п'ятницях і неділях додається ще одна пара приміських вузькоколіяних поїздів.

Гострота проблеми полягає не лише у збереженні, а у необхідності збільшення кількості пасажирських потягів до ст. Рудниця, так само як і відновлення зупинок ширококоліяних потягів. І навіть попри «економічну недоцільність» запровадження додаткових потягів, вони конче потрібні, особливо в нічний час. Враховуючи географічну карту регіону, автомобільний транспорт не може бути альтернативою залізничному.

Таким чином, остаточно ліквідувати вузькоколіяку Рудниця-Гайворон-Голованівськ, яка має не лише соціальну, а й історико-культурну цінність, неможливо ще й тому, що до цього часу «Укрзалізниця» та обласне керівництво так і не вирішили питання альтернативних регулярних перевезень мешканців населених пунктів Вінницької та Кіровоградської областей.

Варто зауважити, що навіть в Європі ситуація з вузькоколіяками досить неоднозначна – якщо в Швейцарії та Словаччині існують електрифіковані лінії із значним пасажиропотоком, то в Польщі всі вузькоколіяки або повністю ліквідовані, або використовуються лише з туристичною метою. Хоча українські вузькоколіяки також мають значний туристичний потенціал. Найдоступніша для туристів вузькоколіяка – це Рудниця-Гайворон – на ст. Рудниця зупиняється 5 пар пасажирських потягів, причому одна з польського Перемишля, проте, жодний потяг з Києва не зупиняється.

В. Венделін – австрійський інженер, дослідник української залізничної історії і автор праць про вузькоколіїні залізниці України («Вузькоколіїні залізниці у Східній Галичині», «Вузькоколіїні залізниці у Північній Буковині» та «Лісова вузькоколіїнка у Вигоді») переконаний, що, незважаючи на всі проблеми українських вузькоколіїнок, на втрати упродовж останніх 40 р., їх можливо зберегти і розвивати. Він має наміри допомогти Україні не просто зберегти вузькоколіїнки, а й дати їм нове життя, враховуючи, що у жодній країні Європи не збереглося такої кількості активних залізниць вузької колії (Ситник, Хлевнюк 2016).

В. Венделін вважає одним з можливих варіантів збереження і розвитку вузькоколіїнок їх передачу з балансу «Укрзалізниці» на баланс місцевої влади. Однак для цього повинна бути створена відповідна законодавча база, яка не дозволила б знищити ці унікальні інфраструктурні об'єкти, і визначила умови фінансування залізниць. Для того, щоб вузькоколіїнки подолали фінансові проблеми потрібно не тільки розвивати туристичні перевезення, але і повертати вантажоперевезення – в першу чергу, контейнерні.

Щодо Австрії, В. Венделін не вважає, що вона може бути абсолютним прикладом для наслідування, однак в цій країні є два успішних проекти експлуатації вузькоколіїнок. Стосовно України, В. Венделін наводить як більш-менш вдалий приклад збереження частини вузькоколіїнки у Вигоді Івано-Франківської області – «Карпатського трамваю», приватну туристичну залізничну лінію, яку експлуатує ТОВ «Уніплит».

Незважаючи на те, що роль вузькоколіїного транспорту з др. пол. ХХ ст. суттєво занепала, хоча у загальному комплексі залізничних перевезень він міг би сприяти не тільки освоєнню природних багатств краю, а й бути опорою в туристичному бізнесі. Саме тому сьогодні є необхідним використати виробничі потужності і залучити науковий потенціал держави, щоб усунути відставання в цій галузі (Андрощук 2015). Специфіка вузькоколіїного транспорту, а саме порівняно невисокі потужності силових агрегатів рухомого складу та його незначна матеріалоємність, є основою для використання виробничих можливостей існуючих підприємств галузі для переоснащення вузькоколіїних залізниць. Зокрема, постає важливе питання розвитку інфраструктури та залучення в регіон з цією метою інвестицій як вітчизняних, так і іноземних (Буракшаев 2005).

Окрім того, що вузькоколіяка «Рудниця-Гайворон» на сьогодні має відносно достатній потенціал вантажних і пасажирських перевезень, її колії проходять повз унікальні краєвиди, які приваблюють туристів. Рекреаційні ресурси Кіровоградської області у поєднанні з існуючою мережею вузькоколіяок є підґрунтям для створення туристичних маршрутів, що сприятиме розвитку етно- та екотуризму. Вона може об'єднуватися в мережу з іншими залізничними, автомобільними, велосипедними або пішими маршрутами.

Цікавим, в свою чергу, буде створення мережі туристичних поїздок вузькоколіяками всією Україною. Для цього потрібно відродити колишні колії і максимально, по можливості, їх об'єднати для того, щоб створити нову мережу вузькоколіяок суто туристичного спрямування. Звичайно, зараз це здається нереальним, але, можливо, з часом, така пропозиція виявиться реальною перспективою використання вузькоколіяок на Кіровоградщині та в Україні загалом. Ще однією перевагою яку може запропонувати вузькоколіяка відвідувачам – це більш дешевші перевезення, ніж в інших туристично розвинутих країнах. (Ситник, Хлевнюк 2016).

Використання Гайворонської та інших вузькоколіяок з туристичною метою вимагає систематичної підготовки кадрів як у сфері обслуговування рухомого складу, так і в організації та обслуговуванні туристичних маршрутів, проектуванні туристичних баз та комунікацій, що, в свою чергу, стимулюватиме молодь до залучення у туристичну сферу. Прикладом може слугувати проект зі створення «Центру спадщини вузькоколіяної залізниці», реалізований у Вигоді впродовж 2013–2015 рр., в рамках програми прикордонного співробітництва ЄІСП Угорщина-Словаччина-Румунія-Україна.

Якщо місцева влада та керівництво Одеської залізниці намагаються вирішити долю Гайворонської вузькоколіяки, іноземні дослідники й поціновувачі залізничних раритетів намагаються привернути увагу міжнародної спільноти до унікального виду транспорту. Зокрема, у 2015–2017 рр. Гайворон неодноразово відвідували закордонні делегації, очолювані В. Венделіном, які здійснювали подорожі на раритетному паровозі ГР-280 від ст. Гайворон до ст. Голованівськ і Рудниця. Завдячуючи В. Венделіну та його команді помічників, у 2017 р. вдалось у рамках *пілотного проекту*, залучаючи фахівців і рухомий склад Гайворонської вузькоколіяки (паровоз Гр-280 виконував туристичні перевезення), здійснити заходи на Боржавській та Поліській вузькоколіяках.

Певну зацікавленість до Гайворонської вузькоколійки виявляють столичні туроператори. Також упродовж останніх років, завдячуючи зусиллям Гайворонського районного відділу культури, туризму та культурної спадщини, налагоджені стосунки із закладами освіти, що сприяє збільшенню кількості відвідувачів залізниці й інших місцевих історико-культурних пам'яток. Останнім часом значну просвітницьку роль відіграє Асоціація збереження історії залізниць України, розкриваючи проблеми збереження, відродження і використання об'єктів залізничної спадщини нашої країни, зокрема Гайворонської вузькоколійки, своєрідної візитівки Східного Поділля. Існуючі споруди, ексклюзивні одиниці рухомого складу, діючий Гайворонський тепловозремонтний завод належать до архітектурного та технічного надбання регіону і є реальною перспективою створення музею залізниці. Їх варто розцінювати як елементи культури людської комунікації (Рочняк 2017).

Враховуючи природні умови, мінерально-сировинні, водні, земельні, гідроенергетичні та рекреаційні ресурси, рівень розвитку промисловості та соціальної інфраструктури у межах Гайворонського та сусідніх районів, за умов впровадження конструктивної господарської політики, «Подільський трамвай» може виявитись важливим чинником розвитку господарського комплексу території, підвищить відсоток зайнятості населення.

### Література

- Андрощук С. 2015: Антикризисний менеджмент по-гайворонськи. Магістраль. Всеукраїнська залізнична газета. № 5 (1994), 01.28–02.03.
- Андрощук С. 2015: Малі Карпати – в центрі України. Магістраль. Всеукраїнська залізнична газета. № 21 (2010), 03. 25–31.
- Антонюк М. 2008: Гайворонская магистраль. Прошлое. Настоящее. Будущее?. Железнодорожное Дело. № 2.
- Атлас схем железных дорог СССР. 1962: Москва, ГУГК МГиОН СССР. 59 с.
- Буракшаев В. 2005: Три дня в Гайвороне или путешествие в узкоколейное царство. Локотранс. № 2.
- Земнорій В.М. – Руденко С.Р. 1955: Гайворонщина – перлина Кіровоградщини. Дніпропетровськ, Промінь. 157 с.
- Лягушкін А. 2019: Прошлое, настоящее и гуманное будущее украинских узкоколейных железных дорог. URL: <https://traffic.od.ua/blogs/antonlyagushkin/1217387>.
- Палиенко С. 2007: Удивительный Гайворон. Часть I. Узкоколейка. № 10 (2007).
- Порев А. 2004: Гайворон: Узкоколейная империя. Семафор. № 7 (2004).

- Рочняк Ю.А. 2017: Особливості архітектури пасажирських споруд вузькоколіїних залізниць України. Комунальне господарство міст. Серія: технічні науки та архітектура. Вип. 135. 29–36.
- Ситник О.І. – Хлевнюк О.Я. 2016: Гайворонська вузькоколіїнка як чинник формування туристичного іміджу території. Туризм і гостинність: вчора, сьогодні, завтра: матер. III Міжнар. наук.-практ. конф. (12-13 жовтня 2016 р., м. Черкаси). Черкаси, Видавець О.М. Третьяков. С. 241–247.
- Хлевнюк О.Я. – Білоус Л.П. 2016: Гайворонський район Кіровоградської області – як край історико-культурної спадщини. Уманщина географічна: зб. матеріалів Інтернет-конференції (присвячена 400-й річниці заснування міста Умані Черкаської області) (24 листопада 2016 р. м. Умань). Умань, ВПЦ «Візаві». С. 110–112.



**Т– 32 Соціально-географічні процеси в Східно-Центральній Європі: проблеми, тенденції, напрями.** Збірник наукових робіт Міжнародної наукової географічної конференції «Соціально-географічні процеси в Східно-Центральній Європі: проблеми, тенденції, напрями», Берегове, 26–27 березня 2020 року. Том 2 / Редакційна колегія: Олександр Бергхауер, Лорант-Дейнеш Давід, Мирослав Дністрянский, Дюло Фодор, Лівія Гергей, Шандор Генці, Тібор Іжак, Андрій Моца, Стефан Молнар Д., Йосип Молнар, Тібор Нодь, Наталія Олаг, Гейзо Папп, Еники Шаш, Галина Щука, Атілла Товт, Тімео Вінце, Ольга Вірван – Ужгород: ТОВ «РІК-У», 2020. – 356 с. (угорською, українською та англійською мовою)

**ISBN 978-617-7868-12-4**

**ISBN 978-617-7868-14-8 (Т. 2)**

Двотомний збірник містить матеріали доповідей міжнародної наукової географічної конференції «Соціально-географічні процеси в Східно-Центральній Європі: проблеми, тенденції, напрями», яка мала відбутися 26–27 березня 2020 року в Закарпатському угорському інституті ім. Ф. Ракоці ІІ (м. Берегове), однак через епідемію коронавірусу та запровадження карантину була відкладена.

**УДК: 911.3(4-11)(4-191.2)**

*Наукове видання*

СОЦІАЛЬНО-ГЕОГРАФІЧНІ ПРОЦЕСИ  
В СХІДНО-ЦЕНТРАЛЬНІЙ ЄВРОПІ: ПРОБЛЕМИ,  
ТЕНДЕНЦІЇ, НАПРЯМИ

Міжнародна наукова географічна конференція  
Берегове, 26–27 березня 2020 року

Збірник наукових робіт

Том 2

2020 р.

Редакційна колегія:

*Олександр Бергхауер, Лорант-Дейнеш Давід, Мирослав Дністрянський,  
Дюло Фодор, Лівія Гергей, Шандор Генці, Тібор Іжак, Андрій Моца,  
Стефан Молнар Д., Йосип Молнар, Тібор Нодь, Наталія Олаг, Гейзо Папп,  
Еники Шаш, Галина Щука, Атілла Товт, Тімео Вінце, Ольга Вірван*

Технічне редагування:

*Олександр Добош*

Верстка:

*Вікторія Товтін, Ласло Веждел, Олександр Добош*

Коректура:

*Беатрікс Пустой-Тарці, Едіна Шін, Олександр Кордонець, Томаш Врabelь*

Обкладинка:

*Стефан Молнар Д.*

Відповідальні за випуск:

*Льдіко Орос, Олександр Добош*

**Видавництво та поліграфічні послуги: ТОВ «РІК-У»**

вул. Гагаріна 36, м. Ужгород, 88 000. Електронна пошта: [print@rik.com.ua](mailto:print@rik.com.ua)

*Свідоцтво про внесення суб'єкта видавничої справи до Державного  
реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів видавничої продукції  
Серія ДК 5040 від 21 січня 2016 року*

Підписано до друку 28.07.2020. Шрифт «Times New Roman».  
Папір офсетний, щільністю 80 г/м<sup>2</sup>. Ум. друк. арк. 28,7. Формат 70x100/16.  
Замовл. №1861/2. Тираж 300.