

# Львів може стати прикладом розвитку туристичних залізниць в Україні

Незважаючи на технічний прогрес та песимістичні прогнози щодо майбутнього старих залізничних гілок, світова практика свідчить, що і ці лінії можуть бути відновлені, тільки слугуватимуть вони вже не пасажиром, а туристам. Саме у цьому напрямку ось уже 35 років працює англієць Майк Піс (Mike Pease), міжнародний експерт та один із співдиректорів туристичних залізниць у Великій Британії. Нещодавно Майк відвідав Львів і здійснив ознайомлювальну поїзду залізничною гілкою, яка з'єднує станцію Підзамче з компанією Ензим. Своїми враженнями і міркуваннями про туристичний потенціал цього залізничного маршруту Майк Піс охоче поділився з кореспондентом "Львівського залізничника".



— Сьогодні в Англії близько 120 туристичних залізниць. Здебільшого це короткі маршрути, та зараз є наміри їх продовжити, — розповідає Майк Піс. — Основна перевага в тому, що інфраструктура вже існує. Тобто є залізничні колії у доволі непоганому стані. Правда, тут треба розуміти дуже важливу річ — такий проект не може бути повністю самоокупним. До речі, така практика існує не лише у Британії, а й у Франції та інших країнах Європи. Питання в тому, що коли запроваджується такий вид сполучення, то користь та прибуток від її діяльності має не лише залізниця, а й туристична індустрія, місцевий бюджет цього району. Це можна порівняти із заводським конвеєром, що слугує не лише для випуску певних товарів, а й дає робочі місця тим, хто на ньому працює.

## Турист — пасажир особливий

Хочу наголосити, що ми не можемо ставити високу ціну такої послуги (особливо для мешканців цієї території), інакше вона просто відлякуватиме пасажирів. Тому в роботі туристичних залізниць важливі кілька моментів. Перше, що може дійсно привабити туриста, — структура залізниці. Наприклад, цікаво оформлений дизайн локомотива, хороші краєвиди. Тобто те, що вже є в наявності. У нашому випадку, маю на увазі Львів, залізнична гілка проходить повз ландшафтний парк Знесіння і поєднує в собі доступ до різних атракцій у парку, цікаві краєвиди, спортивні майданчики, можливість розваг. І все це поєднується за допомогою залізниці. Нас цікавить співпраця з дріжджовою фабрикою, до якої підходить ця залізнична гілка. До речі, вони теж зацікавлені і навіть готові зробити у кінцевому пункті кафе. Тут можна показати процес виготовлення дріжджів.

— Майку, як ви практично бачите організацію цього маршруту, виходячи з вашого досвіду?

— Зважаючи на наявний потенціал, цю інфраструктуру можна використати із досить незначними інвестиціями. Наприклад, коли у Британії закривається залізнична гілка, то ніхто не бажає надалі нею опікуватися. Її просто закидають. Наш досвід налагодження роботи туристичних залізниць, особливо перших, був досить складним. Група зацікавлених людей повинна була викупити таку закинуту гілку або взяти її в оренду як концесію. Щоб це зробити, необхідні були кошти: власні або допомога різноманітних благодійних фондів.

Після того, як необхідні кошти було знайдено і виплачено, залишалося ще знайти волонтерів для запуску проекту. Це було досить складно. В Україні це простіше тим, що ця ділянка колії ще в робочому стані, тому що обслуговує фабрику Ензим. Отже, адміністрації парку Знесіння не потрібно починати

з нуля. Необхідно лише все організувати. У парку проводяться певні події, які можна прив'язати до різноманітних міських фестивалів, зрештою до проведення Євро-2012.

Тут я бачу ще одну перевагу в порівнянні з британськими залізницями. Сьогодні досить просто від парку до 2-х станцій у Львові організувати цей рух, узгодити його з графіком руху поїздів та вписати новий маршрут у такий графік. Якщо адміністрація парку зможе дійти згоди з адміністрацією залізниці і, наприклад, з автоперевізниками. Можна чітко розписати графік руху автобусів, які довозитимуть туристів, рух туристичного поїзда та розклад атракцій. Тобто розрахувати все для нормального переміщення туристів від одного пункту до іншого, де будуть відбуватися всі ці події. Для початку потрібен залізничний вагон на 20-26 місць, бажано врахувати можливість для підняття інвалідного візка. Наскільки мені відомо, такий рухомий склад (дрезину) можна знайти у кількох депо Львівської залізниці. Тобто на перший рік не потрібно буде якихось великих затрат. Інвестиції в інфраструктуру дійсно невеликі. Тут необхідно лише підняти посадкові платформи до рівня входу у дрезину і вони повинні відповідати довжині дрезини. З одного боку необхідний пандус, щоб завести інвалідний візок. Може бути невисока огорожа та табличка із назвою зупиночного пункту. Будівельних матеріалів не так вже й багато: звичайна цегла, цемент, тощо. Та головне — потрібно отримати дозволи від залізничної адміністрації та органів влади, щоб всі сторони дійшли згоди.

## Бізнес-план і місцеві реалії

— Як сприйняли вашу ідею в органах місцевої влади?

— Ми зустрічалися із заступником мера з гуманітарних питань та представником управління з інвестицій і економічного розвитку. Вони обидва молоді чоловіки і мають непогану професійну підготовку. Я переконався, що представники влади бачать перспективу ширше, ніж цього потребують їхні посадові інструкції. На час зустрічі ми побачили великий ентузіазм і відкритість, але тепер їм треба переконати інших людей. Тут вже буде видно, наскільки вони успішні у процесі переконання.

Думаю, що нам потрібно погодити певний графік робіт для того, аби мати щось конкретне для презентації, тому що попередній варіант бізнес-плану в нас вже розроблений. Власне цей варіант і був наданий представникам місцевої влади. Ми також мали зустріч з представником бізнес-кіл, який працює у сфері будівництва, він вже задіяний у певних проектах, які успішно розвиваються. До речі, він має серію угод із британськими компаніями про розвиток об'єктів під британські інвестиції в Україні. Вийти на такий рівень допомогла перемога у ряді міжнародних конкурсів.

Я повертаюся до Англії, мої друзі будуть продовжувати процес тут, у Львові. Можу сказати із власного досвіду, що запуск цього проекту може похвалити інші сфери економіки вашого регіону — зайнятість у сфері торгівлі та туризму. Бо це не є маленький точковий проект. Такий же ефект ми багато років спостерігаємо в Англії. На півночі нашої країни існує дуже відомий Йоркширський парк і там також діє туристична залізниця. Вона починалася, як дуже локальний проект, на який усі дивилися дуже скептично. Та, незважаючи на всі труднощі, проект було реалізовано, він почав розширяться і всі кошти, які було згенеровано в результаті його дії, інвестувалися у подальший його розвиток. Зрештою інфраструктура настільки розширилася, що зв'язала туристичні пункти, і ця залізниця стала потужним засобом перевезення туристів і навіть потужним вузлом міжрегіональних перевезень. Проект було запущено в 1970

році, спочатку ця залізниця була дуже короткою — приблизно 3-4 км. З першого дня існування це була неприбуткова організація. У результаті розширення та завдяки зусиллям організації, які підтримували проект, тепер її довжина складає приблизно 30 км. Тут прекрасні відреставровані станції, а локомотиви і весь рухомий склад є власністю туристичної залізниці. У неї є своя лінія, але зараз вона підписала контракт на використання колій інших ліній для обслуговування маршрутів. Тобто локальний на початку проект зараз розвинувся у розгалужену систему. У них є контракт із кіностудіями для того, щоб зробити щось на зразок

хроніки розвитку залізниці в різні часи тощо. Все це нині — потужний бізнес. На даний час дохід, який принесла туристична залізниця населеним пунктам, які знаходяться поблизу від точок її маршруту, складає понад 60 млн фунтів на рік. Оскільки транспортні системи Британії зазнають дуже сильного тиску, приватні залізниці об'єднуються з комерційними ініціативами. Ініціатива полягає в тому, щоб створювати додаткові атракції і центри розваг, які були б проміжними точками між основними центрами та великими містами. Наразі у нас є чотири основних проекти, які впроваджуються по всій країні. Представники влади співпрацюють із цими приватними організаціями і приватні забудовники сплачують певну суму від кожного будинку, збудованого на таких ділянках, у фонд підтримки розбудови залізниці. Тут ми вже говоримо про сучасні потяги. Звичайно, у нас є і справжні паровози, але є такі варіанти, коли людям треба дістатися із більшого міста до іншого населеного пункту. Ці потяги на маршруті рухаються приватними та державними коліями. І за кожну таку послугу сплачується певна сума. Оскільки всі ці організації є неприбутковими, весь отриманий дохід спрямовується на розвиток інфраструктури.

## Паровози ще рано відправляти на пенсію

— На фотографіях британських залізниць видно паровози, вони у вас справжні чи стилізовані?

— Це — справжні паровози. Хоча паровоз асоціюється з димом, кіптявою та викидами пари, але це не зовсім так. Якщо машиніста навчити правильно вести та обслуговувати паровоз, цього можна уникнути. Наші паровози, як і в давні часи працюють на вугіллі, до речі, на вугіллі з Донецька.

В Англії розвиток системи туристичних залізниць до сьогоднішнього стану тривав 50 років. Ми були у своїй країні першопрохідцями, сподіваюся, що в Україні, все буде набагато швидше.

— Хто займається обслуговуванням колії?

— У нас цю роботу виконують ті ж організації, які професійно займаються нею на залізниці. Ми працюємо в дуже суворих рамках, бо повинні дотримуватися всіх європейських стандартів. Особливо це стосується колії. А двигуни паровозів перевіряють спеціальні незалежні професійні експерти, і тут теж все повинно бути у бездоганному стані.

Гроші люблять рахунок...

— Одне з перших питань, яке виникає у влади — інвестиції...

— Тут важливим є просте питання — хто хоче робити інвестиції і яка їх кінцева мета. У цьому випадку не варто вести мову про



короткострокові інвестиції, радимо також забути про негайний прибуток. Разом із тим бачимо, що є перспективи надання додаткових робочих місць для звичайних людей за рахунок розвитку туризму та обслуговування туристів. З такої точки зору інвестиційні можливості набагато кращі.

Я вбачаю привабливість такої програми в тому, що на наступний рік потрібні незначні вкладення: лише оренда рухомого складу та колії. Фестивалі робить місто, адже вже зараз центр Львова переповнений туристами, а от щодо транспортного сполучення, то воно вже нині кульгає на обидві ноги. Звичайно, простіше організувати в центрі міста локальне свято, підвезти туди торгівлю і відзвітувати про успішно проведений захід. Такий стиль роботи це — вчорашній день. Так у світі вже не працюють. Варто скористатися набутим досвідом. Тим більше, що ніхто за нього грошей не бере. Все вже багаторазово відпрацьовано у Британії, Німеччині, країнах Балтії, навіть Росія почала організувати туристичні залізниці, використовуючи наш досвід та підтримку.

— Майку, а чому саме Львів?

— Я допомагав у розвитку туристичних залізниць у Польщі з 1998 року. І там мені час від часу казали: "Треба тобі щось таке спробувати і в Україні. У Варшаві в мене є приятель, який займається будівництвом. Якось у справах він вирушав до Львова і запропонував мені теж поїхати. Я охоче погодився, бо давно вже мріяв відвідати це місто. А коли вперше проїхався цією залізничною віткою, відразу переконався у її величезному туристичному потенціалі за незначних витрат на розвиток. Є дуже хороші ідеї розвитку парку Знесіння. У ньому є непоганий майданчик для скейтбордистів, цікаві пам'ятки ексцентричної скульптури, представлені у приміщенні ангару, є вже початки геологічної виставки. Маємо хороше місце для маленької дерев'яної колиби для відпочинку. Все це могло би з успіхом конкурувати із "чудо-паравозиками", які возять туристів переповненим центром міста. В Англії у нас теж є такі атракціони, але спробуй зтягти таку штуку на пагорб. Навіщо кататися на такому бутафорському поїзді, коли це можна робити на справжньому?! Звичайно, цей вид розваги виконує свою функцію — знайомить туристів із центральною частиною міста, але ж є багато не менш цікавих і прекрасних місць за її межами. На мій погляд, залізниці тут нема альтернативи. Наприклад, зробити доїзди до Знесіння автотранспортом — означає знищити парк. Тоді як залізниця може довести до усіх атракцій без особливих проблем та шкоди для довкілля.

Спілкувався Олександр ГЕРШУНЕНКО  
Фото з особистого архіву Майка Піса