

УДК 379.85

DOI 10.32461/2226-3209.3.2025.344236

Цитування:

Фесовець О. Р. Мережевий залізничний музей як важлива складова національного туристичного простору. *Вісник Національної академії керівних кадрів культури і мистецтв* : наук. журнал. 2025. № 3. С. 113–119.

Фесовець Олег Романович,

магістрант Національної академії
керівних кадрів культури і мистецтв
<https://orcid.org/0000-0002-3180-1789>
fesoves@gmail.com

Fesovets R. (2025). Network Railway Museum as an Important Component of National Tourism Space. *National Academy of Managerial Staff of Culture and Arts Herald: Science journal*, 3, 113–119 [in Ukrainian].

МЕРЕЖЕВИЙ ЗАЛІЗНИЧНИЙ МУЗЕЙ ЯК ВАЖЛИВА СКЛАДОВА НАЦІОНАЛЬНОГО ТУРИСТИЧНОГО ПРОСТОРУ

Метою роботи є висвітлення напрацювань щодо створення мережевого залізничного музею як інноваційної моделі організації музейної справи, а також як важливого інструмента формування національного туристичного простору. **Методологія дослідження** базується на системному та культурологічному підходах, а також на застосуванні історичного, синтетичного й аналітичного методів, що надало змогу обґрунтувати результати дослідження. **Наукова новизна** статті полягає у визначенні та запровадженні нового теоретичного поняття – мережевий музей (залізничний), а також висвітленні його впливу на розвиток туристичного простору України. **Висновки.** Створення мережевого залізничного музею як важливої складової національного туристичного простору – це амбітний проєкт, який здатен об'єднати культурну спадщину, технології, освіту та економіку. Цінність запропонованої ідеї полягає в тому, що у випадку її реалізації новостворена інституція поєднає регіональні ідентичності з національним масштабом, минуле з майбутнім, традиції з інноваціями. У подальшому мережевий залізничний музей може стати не лише прикладом сучасного підходу до музейної справи, а й дієвим механізмом галузевого вдосконалення, національної консолідації, культурної дипломатії та розвитку сталого туризму.

Ключові слова: залізничний музей, мережевий музей, національний туристичний простір, культурна спадщина України.

Fesovets Oleg, Master's Student, National Academy of Culture and Arts Management

Network Railway Museum as an Important Component of National Tourism Space

The purpose of the work is to highlight developments related to the creation of a network-based railway museum as an innovative model for organising museum activities, as well as an important tool for shaping the national tourism space. **The methodology of the research** is based on systemic and cultural approaches, as well as the use of historical, synthetic, and analytical methods, which made it possible to substantiate the research findings. **The scientific novelty** of the article lies in the introduction and justification of a new theoretical concept — the network museum (railway), as well as in the exploration of its impact on the development of Ukraine's tourism space. **Conclusions.** The creation of a network railway museum as a vital component of the national tourism space is an ambitious project capable of integrating cultural heritage, technology, education, and the economy. The uniqueness of this approach lies in the combination of regional identity with a national scale, the past with the future, and tradition with innovation. In the future, the network railway museum could become not only an example of a modern approach to museology but also an effective mechanism for national consolidation, cultural diplomacy, and the development of sustainable tourism.

Keywords: railway museum, network museum, national tourism space, cultural heritage of Ukraine.

Одним із жахливих аспектів російського військового вторгнення на українські землі є цілеспрямоване знищення інфраструктурної складової економіки нашої держави, зокрема архітектурних та технічних пам'яток, які є невід'ємною частиною загальнонаціональної культурної спадщини. Тому ідея створення мережевого залізничного музею, експозиція

якого охопить всю територію України де прокладені сталеві шляхи сполучень, стане новим форматом, що допоможе у відновленні, збереженні та подальшій популяризації історико-культурного надбання нашого народу. Даний формат музею, як інтегрованої культурно-інформаційної платформи, дозволить не лише зберігати експонати

локальних музеїв та виставок, але й виводити їх у загальнодоступний простір, забезпечуючи ширше ознайомлення для громадськості, включаючи молодь, туристів, дослідників та закордонну аудиторію. Такий підхід відповідає світовим тенденціям у сфері музеєфікації, коли пріоритетом стає не лише збереження, а й доступність, інтерактивність та інклюзивність. Крім того, погляд на мережевий залізничний музей як на важливу складову національного туристичного простору дозволяє по-новому осмислити потенціал залізничної тематики у культурно-туристичних маршрутах України. Це відкриває можливості для децентралізації туризму, залучення малих міст та станцій до єдиного наративу, а також створення нових форм зайнятості та економічної активності на місцях.

Аналіз досліджень і публікацій. Так як наукова тематика створення та функціонування мережевого музею взагалі, а особливо мережевого залізничного музею є цілком новою в Україні зокрема та у світі загалом, конкретних публікацій присвячених даній темі не знайдено. Також не виявлено вітчизняних наукових публікацій присвячених розробці тематики суто залізничних музеїв, однак є численні напрацювання щодо індустріальних та промислових музеїв. Основною організацією щодо розвитку даної наукової напрями був (до розформування у 2021 році) сектор пам'яток науки і техніки Центру пам'яткознавства НАН України, а провідним вченим у даній тематиці – його керівник д.тех.н. Л. Гріффен [4;5]. Окрім того ряд вчених, які співпрацювали з вищезгаданою науковою установою присвятили свої праці даній темі, наприклад – М. Тямін [10], О. Харченко [12]. Щодо закордонних науковців, у першу чергу необхідно згадати таких дослідників історії залізничного транспорту та музеєзнавців – Джон Лайффен (Велика Британія) [16], Брюс Купер (США) [15], Вернер Вілхаус (Німеччина) [19]. Другій складовій ідеї мережевого музею, а саме – туристичному потенціалу залізниць України присвятило свої напрацювання значно більше вітчизняних науковців серед яких хотілось би виокремити роботи наступних: Ю. Бараш [1], Л. Марценюк [9], Ю. Юхновська [13].

Мета роботи – висвітлення напрацювань щодо створення мережевого залізничного музею як інноваційної моделі організації музейної справи, а також як важливого інструмента формування національного туристичного простору

Виклад основного матеріалу. Поточного 2025 року весь світ відзначає 200-річний ювілей з початку функціонування залізниць як

загальнодоступного громадського транспорту на механічній тязі. Саме 27 вересня 1825 року видатний британський інженер Джордж Стефенсон дав старт діяльності першої у світі громадської залізниці, що надала можливість перевозити всіх охочих пасажирів, а також і будь-який вантаж на замовлення. Прокладена була вона між англійськими містами Дарлінгтон та Стоктон, відстань - 40 км. Обслуговувалась локомотивом та вагонами конструкції безпосередньо Стефенсона.

З того часу залізниці стали звичним засобом пересування для мільярдів пасажирів у всіх куточках земної кулі. З дитинства усі ми маємо досвід подорожей у різноманітних поїздах і вагонах, на великі та малі відстані. На наших очах цей вид транспорту стає більш швидшим і комфортабельнішим.

Крім розвитку технічного прогресу двохсотлітня історія залізниць визначально впливала на економічні, суспільні, політичні, а також й культурні процеси, а саме – на літературу, кінематограф, живопис тощо. Можна аргументовано стверджувати, що немає виду мистецтв, де не залишив би слід рейковий транспорт.

У зв'язку із зазначеним, величезний інтерес у світі мають різноманітні музеї, пов'язані з залізничним транспортом, а також ретро-залізниці, що надають для публіки певний зріз історії своїх країн. Тільки на батьківщині залізничного транспорту, у Великій Британії, таких історичних локацій налічується понад 70 [18], у Німеччині понад 100, Франції близько 60 [17].

На історичній території України функціонування залізничного транспорту розпочало свій відлік з 4 листопада 1861 року. Саме цього дня, з Відня на новий вокзал Львова прибув перший поїзд і саме у цю дату сучасні українські залізничники святкують своє професійне свято. Збереженню славного минулого та традицій працівників рейкового транспорту нашої держави покликані сприяти об'єкти історичної спадщини національних залізниць.

Однак хотілось би стисло зупинитись на сьогоденні, коли без сумніву всі ми є свідками та учасниками творення знакових світових історичних подій, що відбуваються безпосередньо на українській землі та пов'язаних із героїчною боротьбою нашого народу з російською агресією. Зокрема необхідно наголосити на важливій ролі Укрзалізниці, яка у ці роки стала єдиною стабільною транспортною артерією, що з'єднує міста і села всієї України від сходу до заходу та з півночі на південь. Сумлінне виконання залізничниками своїх професійних

обов'язів щодо евакуації мільйонів співвітчизників із небезпечних територій, зокрема зон бойових дій, а також у транспортуванні оборонних вантажів беззаперечно стали колективними героїчними діями, а в окремих випадках справжніми особистими подвигами.

Тисячі врятованих життів поранених бійців та цивільних завдячують медичним вагонам і цілим санітарним потягам, що курсують безпосередньо під обстрілами ворога у зонах бойових дій. У останній час агресор зосередив свої ракетні удари саме по залізничній інфраструктурі, але незважаючи на це ремонтні бригади фахівців-коліяників забезпечують безперебійний рух транспорту.

У ході цієї війни українським залізницям довірили своє життя і безпеку провідні політики та відомі особистості світу, що прибувають у Київ та інші міста для підтримки нашої держави саме рейковими шляхами сполучень.

Трагічним та непоправним є те, що значна кількість працівників Укрзалізниці загинули, зокрема на службовому посту. Після перемоги України над ворогом мережа національних залізниць вкриється меморіалами в пам'ять про подвиги цих героїв. Вокзали та інші залізничні локації стануть публічним музейним простором для нагадування про народну війну українців проти російських загарбників.

Повертаючись до основної теми статті необхідно зазначити, що викладені нижче ідеї та напрацювання щодо розвитку залізничних музеїв, загалом можливо буде реалізовувати тільки після закінчення гострої фази воєнних дій. Хоча окремі заходи необхідно впроваджувати у дію вже тепер.

У нашій державі на сьогодні функціонує низка музеїв та виставок історичного залізничного рухомого складу – наприклад у Києві та Харкові (був у Донецьку, але його стан на сьогодні невідомий). Крім того у багатьох куточках нашої країни ця техніка присутня у вигляді пам'яток героїчної історії України ХХ ст., наприклад: станція Крути (меморіальні паровоз та вагони), станція Фастів (музей у складі історичних паровоза та вагона, присвячений підписанню передвступного договору щодо злуки УНР та ЗУНР) тощо. Також усім відомий та цікавий такий тип пам'ятника як паровоз на постаменті – усього в нашій країні на даний час їх налічується біля 20 одиниць [8]. Нажаль 1990–2000 роки низка таких пам'яток було знищено – порізано на металобрухт.

Окремий інтерес для збереження як національної культурної спадщини становить

історична залізнична архітектура та інфраструктура, у першу чергу будівлі вокзалів, депо, станцій та допоміжні транспортні споруди (наприклад водонапірні вежі побудови кінця ХІХ ст. – початку ХХ ст.). Ці об'єкти мають значний потенціал для розвитку та використання як місця музейного значення.

Загалом на балансі АТ «Укрзалізниця» перебуває більше 100 відомчих музеїв, виставок, кімнат трудової слави та тематичних експозицій, однак вони не сформовані у єдину структуру об'єднану загальною концепцією та метою діяльності.

Цілком зрозуміло, що зазначені об'єкти історичної спадщини залізничного транспорту України розміщені по всій території нашої держави, від Києва і великих залізничних центрів (Львів, Харків, Одеса, Дніпро) до найменших станцій та депо. Однак, цікавість до історичної локації розміщеної у невеличкому містечку, або селищі може бути не меншою (а можливо і більшою) чим до аналогічного об'єкту розташованого у мегаполісі. Тому логічним є висновок щодо створення спеціалізованих туристичних проєктів (маршрутів) для ознайомлення із відповідними меморіальними місцями та експонатами.

Для розуміння можливості створення та діяльності зазначених вище туристичних проєктів необхідно здійснити короткий огляд відповідних напрацювань та перспектив на території нашої держави.

На сьогодні туристичний потенціал залізниць України недосить затребуваний та загалом недооцінений. Необхідно виділити два основні аспекти відносно яких залізничний транспорт має перспективи розвитку туристичної галузі, а саме:

1) залізниця як засіб перевезення у туристичній подорожі;

2) архітектурні, технічні, технологічні, інші об'єкти залізничної інфраструктури та рухомого складу, що мають цінність історико-культурної спадщини та туристичну привабливість.

Зазначені аспекти можливо розглядати як роздільно так і в комплексі. Звичайно, комплексне поєднання подорожі залізницею та ознайомлення із її історичним надбанням є логічним для планування перспективного туристичного проєкту, однак на даний час такі цільові маршрути у нашій країні майже відсутні.

Відносно залізниці як засобу туристичної подорожі існує думка, що саме з неї розпочато відлік організованого масового туризму. Адже саме в поїзді 5 липня 1841 року британський

підприємець та «батько» туризму Томас Кук організував цільову подорож-тур для 570 осіб, де пасажирам було надано комплекс послуг, що включав харчування і духовий оркестр [14, 222].

За часів пізнього СРСР масові туристичні маршрути залізницями тієї країни, зокрема й по території України, були досить організованими. З огляду на загалом невеликий дохід переважної більшості громадян такі маршрути мали значну популярність. Функціонували спеціалізовані туристично-екскурсійні поїзди послугами яких наприклад у 1983 році скористались понад 650 тисяч осіб (близько 1600 туристичних рейсів). Тривалість турів варіювалась від одного дня до тридцяти діб. У великих містах та певних місцях, що мали історико-культурний інтерес були облаштовані спеціалізовані стоянки із зручностями, а туристи мешкали у чотиримісних купе пасажирських вагонів [9].

У перші десятиріччя незалежності України даний вид туристичних маршрутів майже не застосовувався із об'єктивних причин. Тільки у останні роки перед повномаштабною війною українська держава звернула увагу на розвиток залізничного туризму [3; 11]. У 2019–2021 роки декілька залізничних рейсів було запроваджено суто для розвитку туристично привабливих регіонів України у сезони масових подорожей – «Лижний експрес», «Буковельський експрес», «Прикарпатський експрес» тощо. Також було здійснено кілька подорожей оригінальним туристичним поїздом «ГогольTrain». Артпотяг – поєднання фестивалю та подорожі був спільним проєктом команди GOGOLFEST та АТ «Укрзалізниця» за підтримки Міністерства інфраструктури і Міністерства культури та інформаційної політики.

Також необхідно згадати ще один окремий перспективний напрям розвитку туризму з використанням історичної рейкової інфраструктури – вузькоколійні залізниці. Сьогодні на балансі АТ «Укрзалізниця» перебувають три гілки таких рейкових ліній загальною довжиною близько 400 км. На Рівненщині: Антонівка – Зарічне (Поліський трамвай); на Закарпатті: Виноградів/Берегове – Іршава (Боржавська залізниця); на Кіровоградщині та Вінничині: Рудниця – Гайворон – Голованівськ (Гайворонська вузькоколійка).

Ці залізниці, прокладені мальовничими землями України (Полісся, Поділля, Карпати), мають значний туристичний потенціал. Не дивлячись досить зношену інфраструктуру й рухомий склад зазначені вузькоколійки

приваблювали значну кількість любителів екзотичних залізничних подорожей як з нашої держави так і з інших країн. Крім того дані дороги несуть значне соціальне навантаження, так як розташовані у районах де майже відсутній інший вид транспорту крім цих шляхів. Тож органи місцевої влади разом із Укрзалізницею зацікавлені у збереженні вузькоколійок та загалом готові до їх співфінансування і розвитку, зокрема як історико-туристичних об'єктів.

Нажаль після початку бойових дій у 2022 році Поліська вузькоколійка припинила свою діяльність, через безпосередню близькість до потенційно небезпечного українсько-білоруського кордону. Її рухомий склад було переміщено до інших більш безпечних місць, зокрема на Гайворонську вузькоколійку. І саме ця функціонуюча залізнична гілка розташована у центральній Україні стала прикладом для подальшого розвитку відповідного історико-туристичного напрямку діяльності. Незважаючи на триваючу війну група працівників Укрзалізниці, ентузіастів-аматорів та представників місцевої громади проводять велику роботу для популяризації збереження залізничної спадщини. Починаючи з листопада 2021 року вже проведено 23 ретротури цим мальовничим рейковим шляхом, до яких долучилось понад 12 тисяч поціновувачів вітчизняної історії [2].

Нажаль, це локальні позитивні приклади на фоні загального незадовільного стану збереження історичної пам'яті залізниць України. Такий стан є загалом зрозумілим і в самій національній залізничній компанії, тому у червні 2024 року наказом АТ «Укрзалізниця» утворено «Робочу групу для проведення комплексного аналізу питання історичної та музейної спадщини галузі», але крім одного засідання цієї групи, більше чим за рік далі справа не пішла. Однак на цій єдиній нараді було констатовано важливі факти: «За результатами вивчення питання функціонування галузевих музеїв з урахуванням чинних законодавчих актів та облікової політики АТ «Укрзалізниця» необхідне проведення фондово-облікової процедури, інвентаризація експонатів можлива тільки по кількісному, але не по вартісному показнику, зазначені музеї не можуть бути зареєстровані в установленому порядку, оскільки вони не можуть бути балансоутворювачами».

Виходячи з викладеного вище цілком логічно зробити висновок щодо потреби створення у структурі залізничної компанії окремого підрозділу (філії) відповідального за збереження історичної спадщини залізниць

України, що стане єдиним відповідальним балансоутримувачем значного музейного фонду. Таким підрозділом міг би стати Мережевий корпоративний музей АТ «Укрзалізниця».

Поняття мережевого музею передбачає єдину структуру пов'язаних між собою музейних об'єктів, розташованих у різних регіонах, які мають спільну тематичну і функціональну платформу. Такий організаційний підхід дозволить охопити широку географію об'єктів залізничної спадщини, зберігаючи при цьому цілісність експозиційного та інформаційного простору. Цей музей поєднає регіональні ініціативи, збереження історичної пам'яті та туристичну привабливість у єдину платформу.

Створення такого типу музею можливе на основі вже наявних локацій, поєднуючи їх через:

- єдину цифрову платформу (сайт, база даних, віртуальні тури);
- єдиний бренд, візуальний стиль і систему промоції;
- координаційний центр (на базі центрального музею);
- спільну туристичну логістику (залучення «ретро-поїздів», маршрутів, екскурсійних продуктів).

У зв'язку з вищезазначеним пропонується наступна структура Музею:

- центральний музей: головний офіс (координаційний центр) із постійною експозицією, розташований у Києві;
- регіональні філії: великі музеї у центрах залізниць (Львів, Одеса, Дніпро, Харків), які розповідатимуть про регіональні особливості (наприклад, гірські залізниці у Львові, чорноморські припортові залізниці в Одесі, промислові залізниці у Дніпрі);
- у кожному із центрів колишніх залізничних дирекцій (що зазвичай розташовані у обласних центрах) також свій музей із місцевою специфікою;
- музеї, виставки на великих вузлових станціях, депо та вокзалах (особливо у будівлях, які мають офіційний статус пам'яток архітектури України);
- виставкові експозиції у цікавих (знакових для історії) місцях до яких належать наприклад, вузькоколіїні залізниці, карпатські тунелі та віадуки, порти, різноманітна історична залізнична інфраструктура та архітектура (наприклад, дуже цікаві та численні водонапірні башти) тощо.

- туристичні поїзди-музеї, що курсують між локаціями залізничних музеїв та виставок.

На темі запровадження туристичних поїздів-музеїв хотілось би зупинитись більш

детально, а саме – у створенні рухомого музею необхідно зосередити увагу саме на його пізнавальному та естетичному аспектах. Осмислено організований простір у самому поїзді (поєднання вагонів-експозицій з вагонами для пасажирів, охочих долучитись до подорожі-екскурсії) та ретельно продуманий маршрут із оглядом знакових історико-культурних місць країни могли б привернути увагу широкого загалу поціновувачів історії та мистецтв як з України так і закордонних гостей. У даний проєкт необхідно залучити найсучасніші музейні технології (віртуальна реальність (VR), доповнена реальність (AR), інтерактивні 3D-моделі тощо). Наприклад, буде цікавим використовувати у вагонах-експозиціях інтерактивні екрани-вікна із відображенням на них документальної хроніки відзнятої із поїздів для забезпечення під час руху ефекту присутності пасажирів-екскурсантів у певній історичній епосі. Крім того, так можна демонструвати мистецькі роботи, присвячені залізниці або певній місцевості.

Під час зупинок для екскурсій у цікавих для туристів місцях, цей поїзд-музей повинен використовуватись для ознайомлення з його експозицією місцевих мешканців, з метою донесення до них найсучаснішими музейними засобами, зокрема національних цінностей та ідей. Показовим є те що перший крок до створення таких рухомих експозицій вже зроблено – 13 червня 2025 року розпочато проєкт АТ «Укрзалізниця», за підтримки відомого американського мецената Говарда Баффетта, атр-потяг з фотовиставкою «Відвага нації» [7]. Для цього унікального поїзду заплановано 4-х місячний маршрут із відвідування 63 великих та малих залізничних станцій, що стало безумовно значною культурною подією для всієї України.

Отже окрім туристичної та культурної функції, мережевий залізничний музей буде сприяти соціальній та освітній діяльності. Також він зможе стати простором діалогу поколінь, збереження національної пам'яті, просвітництва та громадянського виховання. Залізниця – це галузь із глибокими трудовими традиціями. Через історії машиністів, диспетчерів, колійників, провідників можна передати людське обличчя технічного прогресу, навчити поваги до праці, відповідальності, дисципліни. Музей у такому випадку виконує роль соціального дзеркала, що зберігає не лише об'єкти, а й цінності. Отже, мережевий залізничний музей виступає не тільки як інфраструктурний, але й людський, виховний простір, де техніка та емоції утворюють нову якість наративу.

Повертаючись до використання сучасних цифрових технологій можна також зазначити, що для функціонування мережевого залізничного музею їх можливо використовувати для формування єдиного цифрового каталогу експонатів (доступного онлайн із можливістю пошуку, віртуального перегляду), отримань відповідних історичних довідок. Також поціновувачів могли б зацікавити віртуальні тури по музейних локаціях за допомогою 3D-фото, відео та анімацій, аудіо гідів, цифрова реставрація – моделювання втрачених об'єктів і споруд, оцифрування колекцій документів, фотографій, креслень (цифрові архіви).

Звичайно основні засоби цифрових технологій на першому етапі розвитку мережевого музею будуть базуватись у центральному офісі – координаційному центрі, розташованому в Києві, але завдяки мобільним поїздам-музеям вони зможуть за необхідності оперативно переміщені для виконання відповідних ІТ-функцій на певні музейні локації. Разом із обладнанням, мережу музеїв будуть обслуговувати фахові співробітники, крім ІТ-спеціалістів, це можуть бути екскурсоводи-знавці певних галузевих напрямів, краєзнавці, мистецтвознавці, лектори та інші.

Однак на початковому етапі створення мережевого музею, як зазначалось вище, передусім необхідно сформулювати повноцінний музейний фонд, для цього потрібно залучити професіоналів, зокрема сертифікованих оцінювачів культурних цінностей та історичної спадщини. В подальшому такі фахівці повинні працювати у штаті мережевого музею на постійній основі.

Найважливішим аспектом втілення будь-якої ідеї є її фінансова складова. Для реалізації такого амбітного проекту як мережевий залізничний музей необхідно залучити досить значні кошти. Як вже було сказано, на першому етапі музей діятиме на правах структурного підрозділу АТ «Укрзалізниця» з відповідним фінансуванням. Однак у подальшому після його виходу на самоокупність та прибутковості, планується створення окремої юридичної особи – мистецько-туристичної компанії, за участі АТ «Укрзалізниця», та (або) інших інвесторів і меценатів (таких як наприклад Г. Баффетт). З огляду на велике культурне, соціальне та освітнє значення можна також розраховувати і на державну підтримку проекту

Наукова новизна визначається у запровадженні та обґрунтуванні нового теоретичного поняття – мережевий музей

(залізничний), а також висвітленні його впливу на розвиток туристичного простору України.

Висновки. Отже, створення мережевого залізничного музею як важливої складової національного туристичного простору – це амбітний проєкт, який здатен об'єднати культурну спадщину, технології, освіту та економіку. Цінність запропонованої ідеї полягає у тому, що у випадку її реалізації новітня інституція поєднає регіональні ідентичності з національним масштабом, минуле з майбутнім, традиції з інноваціями. У подальшому мережевий залізничний музей може стати не лише прикладом сучасного підходу до музейної справи, а й дієвим механізмом галузевого вдосконалення, національної консолідації, культурної дипломатії та розвитку сталого туризму в Україні.

Література

1. Бараш Ю. Розвиток залізничного туризму в Україні. *Проблеми економіки транспорту* : збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені В. Лазаряна. 2014. Вип. 8. С. 7–11.
2. Гайворонська вузькоколіяка. URL: <https://www.facebook.com/groups/166174169046513/> (дата звернення: 27.06.2025).
3. Голова ДАРТ взяла участь у презентації розкладу та нових маршрутів Укрзалізниці: Офіційний веб-сайт Державного агентства розвитку туризму України. URL: <https://www.tourism.gov.ua/blog/golova-dart-vzyala-uchast-u-prezentaciyi-rozkladu-ta-novih-marshrutiv-ukrzelaznici/> (дата звернення 25.05.2025).
4. Гріффен Л. Музей як соціокультурний феномен. *Ніжинська старовина* : науково-історико-культурологічний збірник. 2012. Вип. 14. С. 5–11.
5. Гріффен Л. Український технічний музей: монографія / Центр пам'яткознавства НАН України та Укр. т-ва охорони пам'яток історії і культури. Ніжин: Аспект-Поліграф, 2008. 172 с.
6. Марценюк Л. Організація залізничного туризму в Україні / Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. В. Лазаряна. Дніпро, 2017. 351 с.
7. Мистецький поїзд. Офіційний веб-сайт АТ «Укрзалізниця». URL: <https://arttrain.uz.gov.ua/> (дата звернення 30.06.2025).
8. Ретро сектор. Інтерактивна карта об'єктів залізничної історії. Офіційний веб-сайт АТ «Укрзалізниця». URL: https://uz.gov.ua/about/technica_l_and_social_policy/retro_sector/ (дата звернення: 30.06.2025).
9. Станкович Я. Рейковий туризм. *Пульт управління*. 2017. №4. URL: <http://www.pult.gudok.ua/archive/detail.php?ID=1395206/> (дата звернення: 25.05.2025).
10. Тямін М. Наукові засади організації парків-музеїв індустріальної культури (скансенів).

Праці Центру пам'яткознавства. 2012. Вип. 21. С. 17–31.

11. Укрзалізниця має намір перевозити поїздами не менше 50 % внутрішніх туристів: Офіційний : веб-сайт АТ «Укрзалізниця». URL: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/529731/ (дата звернення: 25.05.2025).

12. Харченко О. Використання інноваційних Інтернет-технологій, мультимедійних і технічних засобів у культурно-освітній роботі художніх музеїв на початку ХХІ ст. *Праці Центру пам'яткознавства*. 2015. Вип. 27. С. 117–126.

13. Юхновська Ю. Розвиток туристичних залізничних перевезень в Україні. *Економіка і суспільство* : збірник наукових праць Мукачівського державного університету. 2017. Вип. № 13. С. 328–332.

14. Adams S., Grant R., Humphreys A. Journey. An Illustrated History of Travel / Simon Adams – DK (Dorling Kindersley), New York, 2017. 440 p.

15. Cooper B., Riding the transcontinental rails: Overland travel on the Pacific Railroad 1865–1881. Polyglot Press, Philadelphia. 2005. 446 p.

16. Liffen J. Patent Office Museum and beginnings of railway locomotive preservation. *Early Railways 2*. London: Newcomen Society, 2003. P. 202–220.

17. Railway museums in Europe. URL: <https://whichmuseum.com/place/europe-18287/t-railway> (дата звернення: 30.06.2025).

18. UK & Ireland Heritage Railways. URL: <http://www.heritage-railways.com/railways-a.php> (дата звернення: 30.06.2025).

19. Willhaus W. 100 Jahre Verkehrsmuseum Nürnberg. Eine Legende feiert Geburtstag. In: Eisenbahn-Kurier. Nr. 322., 1999. P. 54–58.

References

1. Barash, Yu. (2014). Development of railway tourism in Ukraine. Collection of scientific works of the V. Lazarian Dnipro National University of Railway Transport. Problems of Transport Economy, 8, 7–11 [in Ukrainian].

2. Haivoron narrow-gauge railway. (n.d.). Retrieved from: <https://www.facebook.com/groups/166174169046513/> [in Ukrainian]

3. The Head of SATD took part in the presentation of the schedule and new routes of Ukrzaliznytsia. (n.d.). Official website of the State Agency for Tourism Development of Ukraine. Retrieved from: <https://www.tourism.gov.ua/blog/golova-dart-vzyala-uchast-u-prezentaciyi-rozkladu-ta-novih-marshrutiv-ukrzaliznici> [in Ukrainian].

4. Hriffen, L. (2012). Museum as a socio-cultural phenomenon. Scientific Historical and Cultural Collection 'Nizhyn Antiquity', 14, 5–11 [in Ukrainian].

5. Hriffen, L. (2008). Ukrainian Technical Museum. Centre for Monument Studies of the NAS of Ukraine and the Ukrainian Society for the Protection of Historical and Cultural Monuments [in Ukrainian].

6. Martseniuk, L. (2017). Organisation of railway tourism in Ukraine. V. Lazarian Dnipro National University of Railway Transport [in Ukrainian].

7. Art Train. (n.d.). Official website of JSC 'Ukrzaliznytsia'. Retrieved from: <https://arttrain.uz.gov.ua/> [in Ukrainian].

8. Retro sector. Interactive map of railway history sites. (n.d.). Official website of JSC 'Ukrzaliznytsia'. Retrieved from: https://uz.gov.ua/about/technical_and_social_policy/retro_sector [in Ukrainian].

9. Stankovych, Y. (2017). Rail tourism. Control panel, 4. Retrieved from: <http://www.pult.gudok.ua/archive/detail.php?ID=1395206> [in Ukrainian].

10. Tiamin, M. (2012). Scientific principles of organising parks-museums of industrial culture (open-air museums). Proceedings of the Centre for Monument Studies, 21, 17–31 [in Ukrainian].

11. Ukrzaliznytsia intends to transport at least 50% of domestic tourists by train. (n.d.). Official website of JSC 'Ukrzaliznytsia'. Retrieved from: https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/529731/ [in Ukrainian].

12. Kharchenko, O. (2015). The use of innovative Internet technologies, multimedia and technical means in the cultural and educational work of art museums at the beginning of the 21st century. Proceedings of the Centre for Monument Studies, 27, 117–126 [in Ukrainian].

13. Yukhnovska, Y. (2017). Development of tourist railway transportation in Ukraine. Collection of scientific works of Mukachevo State University. Economy and Society, 13, 328–332 [in Ukrainian].

14. Adams, S., Grant, R., & Humphreys, A. (2017). Journey. An Illustrated History of Travel. Simon Adams DK (Dorling Kindersley) [in English].

15. Cooper, B., (2005). Riding the transcontinental rails: Overland travel on the Pacific Railroad 1865–1881. Polyglot Press [in English].

16. Liffen, J. (2003) Patent Office Museum and beginnings of railway locomotive preservation. Early Railways 2. Newcomen Society, 202–220 [in English].

17. Railway museums in Europe. (n.d.). Retrieved from: <https://whichmuseum.com/place/europe-18287/t-railway> [in English].

18. UK & Ireland Heritage Railways. (n.d.). Retrieved from: <http://www.heritage-railways.com/railways-a.php> [in English].

19. Willhaus, W. (1999). 100 Jahre Verkehrsmuseum Nürnberg. Eine Legende feiert Geburtstag. In: Eisenbahn-Kurier. 322, 54–58 [in German].

Стаття надійшла до редакції 25.07.2025
Отримано після доопрацювання 28.08.2025
Прийнято до друку 05.09.2025
Опубліковано 30.09.2025