

УДК: 338.48 (477)



ВИЗНАЧЕННЯ КЛАСИФІКАЦІЇ ТУРИСТИЧНИХ ПОДОРОЖЕЙ ПО ВУЗЬКИМ КОЛІЯМ

Л. В. Марценюк, к. е. н., доцент кафедри «Економіка та менеджмент»,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

Організація туристичних перевезень вузькими коліями України має значні відмінності від туристичних перевезень широкою колією та вузькою колією інших країн, оскільки ширина вузькоколійного пасажирського вагону в Україні (при колії 750 мм) не може забезпечити повний комфорт у цих поїздах.

Це впливає на термін проведення подорожі й на неможливість використання вузькоколійний рухомий склад для відпочинку в ньому.

Ключові слова: залізничний транспорт; залізничний туризм; залізничні туристичні перевезення; вузька колія; туристична подорож

На відміну від українського, закордонний вузькоколійний рухомий склад має більшу ширину кузова й інколи дає змогу розміщувати в цих вагонах окремі ізольовані купе для ночівлі і відпочинку під час подорожі.

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ) отримав завдання на розробку науково-дослідної бюджетної роботи щодо організації залізничних туристичних перевезень широкими та вузькими коліями. Для реалізації вказаного проекту було використано Закарпатський регіон України, де зараз існують вузькі залізничні колії, частина з яких знаходиться в неробочому стані, або взагалі розібрані. Вказані вузькі колії тимчасово належать до балансу Львівської залізниці й приносять їй щорічно мільйонні збитки.

Вузькі колії Закарпаття прокладені на мальовничій гірській території, багатій на незаймані ліси, термальні та заповідні озера, пам'ятки історії тощо. Прикордонне розташування області, тісні контакти з країнами Європейського Союзу — сприяють розвитку туристичних послуг. Обов'язковою умовою розширення туристичного бізнесу

є розвиток транспортної інфраструктури. У гірських районах найбільш ефективним видом транспорту, що забезпечує високі екологічні стандарти, надійність та безпечність перевезень, є залізничний транспорт.

Унікальним об'єктом Закарпатської області є вузькоколіїні залізниці. Інфраструктура залізниць створювалася за часів Австро-Угорщини. Частина її збереглася на території України, Словаччини, Угорщини та Польщі. Ці ділянки можуть стати основою транспортної інфраструктури туристичного регіону на заході України. Створення на їх базі туристичних залізниць, сприятиме успішному ринковому реформуванню ПАТ «Укрзалізниця» відповідно до норм Європейського права. Крім того, розвиток транспортної та будівництва повного комплексу туристичної інфраструктури стане потужним поштовхом до розвитку економіки регіону.

Вирішення цієї проблеми потребує досконалого техніко-економічного обґрунтування. У зв'язку з цим проект є цікавим для місцевих громад, де він буде впроваджуватись. Мета туристичних подорожей вузькими коліями Закарпаття — ознайомлення з природою регіону, місцевими історичними та культурними пам'ятками [1].

КЛАСИФІКАЦІЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОДОРОЖЕЙ ВУЗЬКИМИ КОЛІЯМИ ЗАКАРПАТТЯ

Розроблено класифікацію можливих варіантів організації туристичних подорожей з використанням вузьких залізничних колій. Однак, розробка варіантів туристичних подорожей і термін перебування туристів на маршруті залежить від структури поїзда та комфортності рухомого складу [2].

Наразі на теренах Закарпатського регіону курсує на велику відстань Карпатський трамвай для проведення односторонніх туристичних екскурсій, вагони якого не мали необхідного комфорту [3, 4].

За таким принципом розвивати в подальшому залізничний туризм неможливо. Тому для врахування сучасних потреб населення на рис. 1 представлена схема удосконалених вузькоколіїх туристичних маршрутів по регіону Закарпаття, а на рис. 2–10 запропоновано моделі вагонів майбутнього туристичного поїзда, які були спроектовані проектно-конструкторським технологічним бюро Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені В. Лазаряна для вузьких колій України. Склад поїзда (рис. 11–16) залежить від тривалості подорожі, комфорту поїзда та попиту на туристичні подорожі вузькими коліями.



Рис. 1. Схема вузькоколіїх залізниць у Закарпатському регіоні України (за розробкою ДНУЗТ)

Моделі запропонованих вагонів передбачають комфортні умови для подорожі, наявність вакуумних туалетів, кондиціювання повітря, вентиляцію, електричне опалення, роботу силових агрегатів (холодильних установок), освітлення, зручність заїзду у вагон інвалідних візків, відпочинку на полицях купейного вагонів, наявність купе для відпочинку стюардів, харчування під час подорожі вранці та ввечері для тривалих залізничних маршрутів у вагонах-буфетах і вагонах-ресторанах.



Рис. 2. Модель вузькоколіїх вагону II класу для перевезення туристів на 25 місць (за розробкою ПКБТБ (ДНУЗТ))

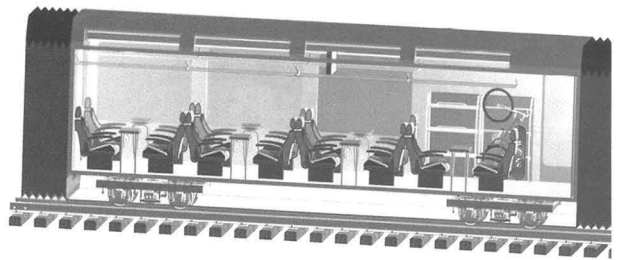


Рис. 3. Модель вузькоколіїх вагону I класу для перевезення туристів на 14 місць (за розробкою ПКБТБ (ДНУЗТ))

Вагони I та II класів відрізняються за кількістю місць, наявністю багажних полиць та шаф для перевезення велосипедів.

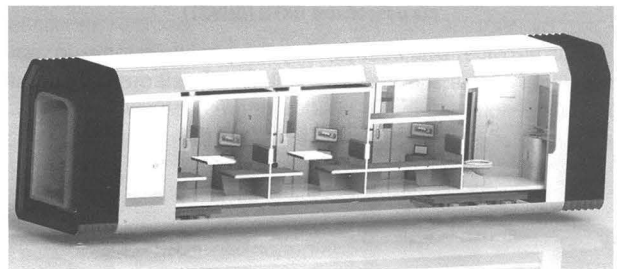


Рис. 4. Модель вузькоколіїх купейного вагону I класу для перевезення туристів (за розробкою ПКБТБ (ДНУЗТ))

Купейний вагон у своїй структурі має три купе на два місця з полицями для відпочинку туристів під час подорожі та вакуумний туалет для інвалідів, душ, телебачення, розетки для підключення ноутбуків.

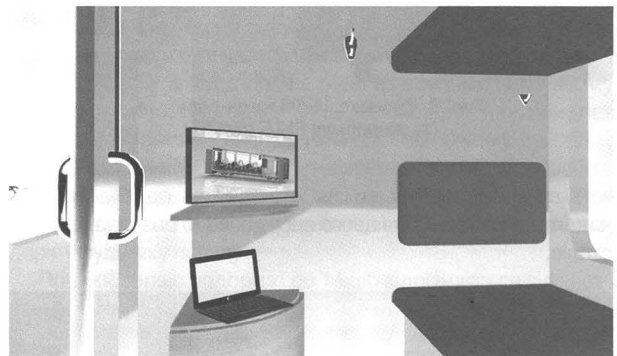


Рис. 5. Вузькоколіїх купейний вагон I класу. Вид купе на 2 пасажирів (за розробкою ПКБТБ (ДНУЗТ))

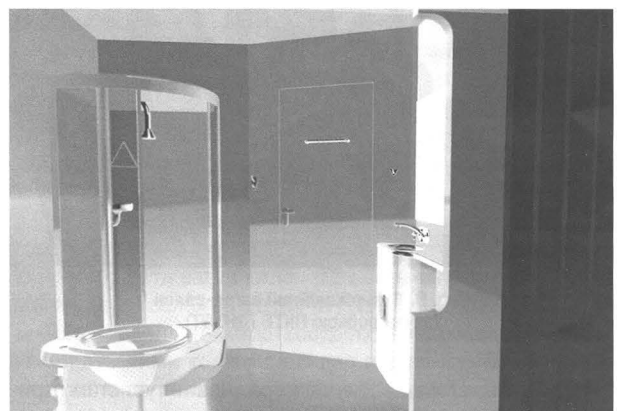


Рис. 6. Вузькоколіїх купейний вагон I класу. Туалет та душ для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями (за розробкою ПКБТБ (ДНУЗТ))



Рис. 7. Вузькоколіїний вагон-буфет
(за розробкою ПКТБ (ДНУЗТ))

Вагон-буфет має барну стійку для роздачі продуктів харчування і напоїв зі стільцями на 8 місць та 2 столи зі стільцями.

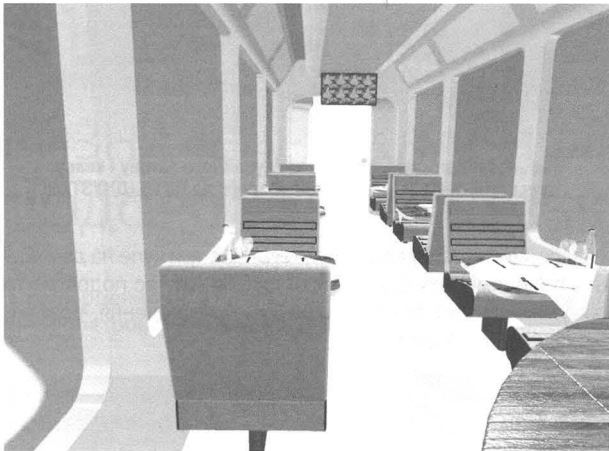


Рис. 8. Вузькоколіїний вагон-ресторан
(за розробкою ПКТБ (ДНУЗТ))

У вагоні-ресторані можна харчуватися одночасно двадцять туристам. Для цього передбачено роздача та шість столів.



Рис. 9. Вузькоколіїний вагон-салон
(за розробкою ПКТБ (ДНУЗТ))

Наявність вагону-салону дає можливість туристам отримувати необхідну інформацію під час подорожі як від залізничного гідів так і з планшетів. Для цього у вагоні передбачені 14 зручних крісел, стіл, кавоварка та холодильні скрині

для напоїв і продуктів, розетки для підключення ноутбуків, телефонів та гаджетів, є телебачення.

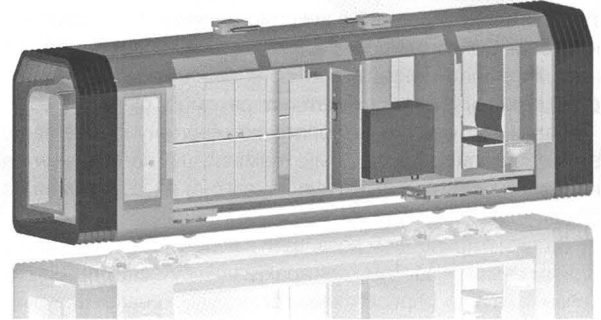


Рис. 10. Модель спеціального вагону
(за розробкою ПКТБ (ДНУЗТ))

Спеціальний вагон призначений для забезпечення усіх вагонів поїзду кондиціонування повітря, вентиляцією, опаленням, освітленням та роботи силових установок. Цей вагон використовується в усіх видах туристичних поїздів.

Залежно від структури поїзда, комфортності вагонів та призначення подорожі можна запропонувати таку класифікацію залізничних туристичних перевезень:

1) одноденні туристичні екскурсії — у зручних оновлених вагонах, придатних для проведення оглядових подорожей закордонних та вітчизняних туристів. Вони розраховані на відпочивальників у місцевих готелях. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською залізницею самостійно, сумісно з іншими власниками, або туристичними компаніями. Крім того, ПАТ «Укрзалізниця» може надавати право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць окремим туристичним компаніям. Тривалість таких екскурсій не може бути більшою ніж 14 годин з організацією харчування упродовж подорожі в місцевих ресторанах, кафе, або колибах.

2) дводенні туристичні екскурсії (екскурсії вихідного дня) — у зручних комфортабельних вагонах, придатних для проведення оглядових подорожей закордонних та вітчизняних туристів. Вони розраховані на відпочивальників у місцевих готелях. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською залізницею самостійно, але зважаючи на те, що ПАТ «Укрзалізниця» наразі не має необхідних інвестицій на закупівлю нового спеціального рухомого складу, тоді доцільно буде організовувати такі перевезення сумісно з іншими туристичними компаніями. Крім того, ПАТ «Укрзалізниця» може надавати право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць окремим туристичним компаніям для проведення дводенних туристичних поїздок. Тривалість таких екскурсій не може бути більшою ніж дві доби (40 годин) з організацією харчування упродовж подорожі у місцевих ресторанах, кафе, або колибах, та ночівлі у місцевому готелі [5].

3) короткострокові туристичні подорожі до 5 діб (поїзд II класу) — у зручних сучасних комфортабельних вагонах, придатних для проведення багатоденних туристичних подорожей закордонних та вітчизняних туристів. Розраховані на відпочивальників у готелях західної України та сусідніх країн Європи. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською залізницею сумісно з іншими туристичними компаніями. Крім того, ПАТ «Укрзалізниця» може надавати право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць окремим туристичним компаніям для проведення туристичних поїздок. Тривалість таких екскурсій може бути до 5 діб з організацією харчування упродовж подорожі в місцевих ресторанах, кафе, або колибах, та ночівлі у місцевих готелях.

4) короткострокові туристичні подорожі до 5 днів (поїзд I класу) у зручних сучасних комфортабельних вагонах, придатних для проведення багатоденних туристичних подорожей закордонних та вітчизняних туристів. У склад туристичного поїзда додатково включені вагон-буфет та вагон-салон. Вони розраховані на відпочивальників у готелях західної України та сусідніх країн Європи. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською залізницею сумісно з іншими туристичними компаніями, або самостійно туристичними компаніями, які мають свій рухомий склад і право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць від ПАТ «Укрзалізниця». Тривалість таких екскурсій може бути до 5 днів з організацією харчування упродовж подорожі у місцевих ресторанах, кафе, або колибах, та ночівлі у місцевих готелях.

5) багатоденні туристичні подорожі до 14 днів (частковий сервіс) — у зручних сучасних комфортабельних вагонах, придатних для проведення багатоденних туристичних подорожей закордонних та вітчизняних туристів по території Закарпатського регіону та сусідніх країн Європи, що мають вузькі колії. У склад туристичного поїзда додатково включені вагон-ресторан та вагон-салон. Вони розраховані на туристів з України та сусідніх країн Європи. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською залізницею сумісно з іншими туристичними компаніями, або самостійно туристичними компаніями, які мають свій рухомий склад і право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць від ПАТ «Укрзалізниця». Тривалість таких екскурсій може бути до 14 днів з організацією харчування упродовж подорожі в місцевих ресторанах, кафе, або колибах, та ночівлі у місцевих готелях.

6) багатоденні туристичні подорожі до 14 днів (повний сервіс) — у зручних сучасних комфортабельних вагонах, придатних для проведення багатоденних туристичних подорожей закордонних та вітчизняних туристів по території Закарпатського регіону та сусідніх країн Європи, що мають вузькі колії. У склад туристичного поїзда додатково включені вагон-ресторан та вагон-казино. Вони розраховані на туристів з України та сусідніх країн Європи. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською залізницею сумісно з іншими туристичними компаніями, або самостійно туристичними компаніями, які мають свій рухомий склад і право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць від ПАТ «Укрзалізниця». Тривалість таких екскурсій може бути до 14 днів з організацією харчування упродовж подорожі в місцевих ресторанах, кафе, або колибах, та ночівлі у місцевих готелях.

При організації одноденних та дводенних оглядових екскурсій залізниця може виступати як самостійний оператор, який надає послуги з: перевезення туристів у зручних вагонах, організації екскурсії у супроводі гіда, організації харчування в місцевих ресторанах і кафе, Інтернету тощо.

При організації багатоденного туристичного відпочинку з екскурсійними поїздками Львівська залізниця може слугувати як організація трансферу й один з організаторів туристичних подорожей.

Таким чином, з вищевказаної класифікації виникають різні принципи організації туристичних перевезень з використанням вузьких залізничних колій.

Найменш прибутковим є одноденні оглядові екскурсійні перевезення, мета яких ознайомити туристів з мальовничою природою Закарпаття та супутньою туристичною інфраструктурою, яка розташована вздовж залізничної колії.

У перевезеннях може бути задіяний старовинний рухомий склад переобладнаний для зручної поїздки, панорамного огляду краєвиду та організації харчування, або новий залізничний поїзд. Тривалість екскурсії — 10–14 годин. Упродовж подорожі передбачено не менш двох-трьох зупи-

нок для огляду туристичних пам'яток, харчування в ресторанах, кафе, або в місцевих колибах. Після одноденної екскурсії група туристів повертається до станції, де була розпочата екскурсія.

Дводенні туристичні екскурсії відрізняються від попередньої тривалістю оглядової екскурсії. Термін її дії 2 доби. Поїзд відправляється від початкової станції маршруту та курсує до проміжної станції, де група туристів відпочиває у місцевому готелі, а зранку відправляється далі, або у зворотному напрямку. При цьому поїзд робить кожен день кілька зупинок для ознайомлення туристів з природою Закарпаття, термальними і заповідними озерами, пам'ятками історії, проведення дегустації вин тощо.

Короткострокові туристичні подорожі до 5 днів I та II класом відрізняються тим, що головним туроператором в цьому випадку є стороння закордонна чи українська туристична компанія, яка за договором із залізничним туроператором і власником рухомого складу виконує лише частину туристичних подорожей вузькими коліями Закарпаття, як додаткову оглядову екскурсію, або як трансфер.

Частковий сервіс подорожі до 14 днів передбачає самостійні багатоденні екскурсійні поїздки, які будуть організовані різними вітчизняними і закордонними туристичними операторами у співпраці з власниками вузькоколіїної залізниці, рухомого складу та супутньої туристичної інфраструктури. Тривалість таких подорожей може бути від 5 до 14 днів. Така організація туристичних перевезень передбачає більш досконале знайомство з чарівною природою України та сусідніх країн, де є вузькі колії, місцевими озерами, заповідниками, замками, визначними історичними пам'ятками, проживання у готелях, дегустацію вин, активний відпочинок, катання на лижах у горах та рибалку. Комплекс послуг передбачає зупинку на кілька днів у вказаних місцях на термін, який самостійно обирають туристи, а вузькоколіїна залізниця за встановленим заздалегідь графіком буде перевозити їх з одного місця відпочинку до іншого. Для цього на залізниці будуть курсувати кілька поїздів, у складі яких буде 3–4 вагони. Структура поїзда буде відповідати загальному терміну поїздки, кількості зупинок на маршруті й терміну перебування туристів у визначних місцях відпочинку.

Такі подорожі більш прибуткові ніж оглядові екскурсії та більш надійні ніж трансферні перевезення пасажирів автобусами, оскільки вони не залежать від стану автомобільних доріг у будь-яку погоду.

Повний сервіс подорожі до 14 днів відрізняється від часткового комфортністю рухомого складу, а саме: збільшується кількість купейних вагонів, кількість вакуумних туалетів, душових, холодильників, приєднується додатково вагон-казино, але за комфортністю ці поїзди значно поступаються туристичним поїздам, що будуть курсувати широкою колією. Тому назвати ці пасажирські перевезення круїзними не можливо.

Структура будь-якого туристичного поїзда передбачає певну кількість вагонів різного призначення залежно від населеності та класу поїзду. Наприклад, у складі туристичного вузькоколіїного поїзда для одноденних оглядових поїздок обов'язково мають бути вагони I та II класів, вагон-буфет і спеціальний вагон (рис. 11).

Для проведення дводенних туристичних подорожей у структурі поїзда II класу можна додатково передбачити вагон-ресторан та вагон-салон. Кількість вагонів I та II класів визначається залежно від попиту на них (рис. 12).

Для проведення короткострокових залізничних подорожей вузькими коліями у склад поїзда II класу необхідно додатково приєднати купейний вагон з полицями для відпочинку, вакуумним туалетом і душем. Кількість вагонів I та II класів визначається залежно від попиту на них (рис. 13).

Локомотив	Вагон 1-го класу	Вагон-буфет	Спеціальний вагон	Вагон 2-го класу	Вагон 2-го класу
-----------	------------------	-------------	-------------------	------------------	------------------

Рис. 11. Структура поїзда II класу для одноденного оглядового туризму (за розробкою автора)

Локомотив	Вагон 1-го класу	Вагон-ресторан	Спеціальний вагон	Вагон 2-го класу	Вагон-салон	Вагон 2-го класу
-----------	------------------	----------------	-------------------	------------------	-------------	------------------

Рис. 12. Структура поїзда II класу для дводенного оглядового туризму (за розробкою автора)

Локомотив	Купейний вагон	Вагон-ресторан	Вагон 1-го класу	Спеціальний вагон	Вагон 2-го класу	Вагон-салон	Вагон 2-го класу
-----------	----------------	----------------	------------------	-------------------	------------------	-------------	------------------

Рис. 13. Структура поїзда II класу для короткострокової туристичної подорожі (за розробкою автора)

Локомотив	Купейний вагон	Вагон-ресторан	Вагон 1-го класу	Спеціальний вагон	Вагон 1-го класу	Вагон-салон	Вагон 2-го класу
-----------	----------------	----------------	------------------	-------------------	------------------	-------------	------------------

Рис. 14. Структура поїзда I класу для короткострокової туристичної подорожі (за розробкою автора)

Локомотив	Купейний вагон	Вагон-ресторан	Вагон 1-го класу	Спеціальний вагон	Вагон 1-го класу	Вагон-салон	Вагон-ресторан	Вагон 2-го класу
-----------	----------------	----------------	------------------	-------------------	------------------	-------------	----------------	------------------

Рис. 15. Структура поїзда I класу для багатоденної туристичної подорожі (частковий сервіс) (за розробкою автора)

Локомотив	Купейний вагон	Вагон-ресторан	Вагон 1-го класу	Спеціальний вагон	Вагон 1-го класу	Вагон-казино	Вагон-ресторан	Купейний вагон
-----------	----------------	----------------	------------------	-------------------	------------------	--------------	----------------	----------------

Рис. 16. Структура поїзда I класу для багатоденної туристичної подорожі (повний сервіс) (за розробкою автора)

Структура поїзду I класу для короткострокових подорожей відрізняється від поїзду II класу кількістю вагонів I класу та купейних вагонів (рис. 14).

Структура залізничного вузькоколісного туристичного поїзду I класу з частковим та повним сервісом відрізняється від поїздів для короткострокових подорожей наявністю в основному купейних вагонів, вагонів I класу та двох ресторанів. Крім того, до поїзду з частковим сервісом додатково приєднано вагон-салон, а до поїзду з повним сервісом вагон-казино.

Отже, вперше в Україні розроблено класифікацію туристичних подорожей вузькими залізничними коліями, яка містить 6 варіантів організації, а саме: одноденні та дводенні туристичні екскурсії, короткострокові туристичні подорожі до 5 діб (з частковим та повним сервісом), та багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (з частковим та повним сервісом), які будуть організовані різними туристичними операторами України та Європи, що дасть змогу будь-яким туроператорам конкретніше визначати сферу своєї діяльності та розраховувати їх економічну ефективність.

У туристичних операторів України та країн Європи з'явиться можливість засвоїти новий регіон Закарпаття та частково сусідніх країн Європи для отримання додаткової

фінансової вигоди за вказаними вище варіантами організації перевезень. Львівська залізниця зможе частково компенсувати свої збитки на утримання вузьких колій, завдяки їх використанню для перевезення туристів. ■ ■

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Алексіук Т. Може хтось допоможе: Заріченщина туристична: [Про розробку інноваційного туристичного продукту «Поліський трамвай» щодо вузькоколісної залізниці «Антонівка-Зарічне»] / Т. Алексіук // Полісся. — 2009. — № 4 — С. 2.
2. Гуляев В. Г. Організація туристичних перевезень / В. Г. Гуляев. — М.: Фінанси і статистика. — 2001. — 512 с.
3. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколісних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнецов, П. О. Пішінко, І. В. Клименко, А. В. Гуменюк, С. М. Загорюлько // Наука та прогрес транспорту. Вісник ДНУЗТ. — 2015. — № 4 (58). — С. 23 – 33.
4. Марценюк Л. В. Напрямки розвитку внутрішнього туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. — 2014 — № 6 (54) — С. 41 – 52.
5. Нагорнюк О. Вузькоколішка. 106 км Полісся / О. Нагорнюк. — Рівне, 2008. — 60 с.

УЗ БУДЕТ ЗАКУПАТИ ПАСАЖИРСКИЕ ВАГОНЫ И ПОЕЗДА ТОЛЬКО С УСЛОВИЕМ ОБСЛУЖИВАНИЯ

Политика ПАО «Укрзалізниця» в отношении закупок пассажирского подвижного состава в будущем будет включать обязательное его обслуживание. Об этом сообщил директор пассажирских перевозок и сервиса УЗ Игорь Романків.

«Мы убедились, что самостоятельно, к сожалению, обслуживание серьезного современного подвижного состава невозможно обеспечить в обычных условиях. В УЗ развивается целая стратегия, и мы видим, что гораздо эффективнее заказывать услугу сервиса напрямую у производителя», — сообщил он. Отвечая на вопрос СМИ об обслуживании двух поездов Skoda, которые есть у УЖСК, Романків сообщил, что УЗ обратилась к производителю для того, чтобы он обеспечил в будущем обслуживание этих поездов, так как причины их двухлетнего простоя заключались именно в проблемах обслуживания.

По материалам <http://www.uz.gov.ua>