

УДК 379.855.656.2

ВУЗЬКОКОЛІЙНІ ЗАЛІЗНИЦІ — МАЙБУТНЄ ТУРИСТИЧНОГО БІЗНЕСУ

Мямлін С. С., молодший науковий співробітник,
Кебал Ю. В., завідувач проектно-конструкторського технологічного бюро,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
ім. акад. В. Лазаряна

Поїздка старовинною вузькоколійною залізницею — це безсумнівна розвага, і не тільки для дітей. Усі, хто любить нестандартне проведення часу, можуть відправитися на прогулянку на дрезині. Вузькоколійні залізниці набули популярності в XIX ст. у добувної промисловості, металургії, лісництві. Спочатку вони були виключно кінні, а в середині XIX ст. з'явилися паровози, потім електровози, а з середини XX ст. — тепловози. Така екскурсія, особливо в поєднанні з пікніком, багаттям і відвідуванням старовинного машинного парку, може стати незабутньою поїздкою.

Україна має значний потенціал для туристичного бізнесу. За даними Всесвітньої ради з туризму і подорожей, індустрія туризму України за останні п'ять років збільшила кількість зайнятих цією діяльністю майже на 25%, тим самим забезпечуючи робочими місцями майже 2% від загальної кількості робочих місць, а це майже 400 тис. осіб. Дохід від туристичної індустрії становить близько 20 млрд грн. Більш того, на наступні десять років прогнозується зростання частки ВВП, пов'язаної з індустрією туризму України, на 6,9% і зростання зайнятості в цьому секторі економіки на 2%, у той час, як у країнах Центральної і Західної Європи ці показники становлять лише 5,2% і 0,5% відповідно. Тому все більшу роль у розвитку індустрії туризму для України буде відігравати розвиток туристичної інфраструктури. Одним із таких перспективних напрямків може стати розвиток залізничних туристичних маршрутів.

Наразі туристичні маршрути пронизують практично всю розгалужену залізничну мережу Західної Європи. Гасло операторів, які спеціалізуються на організації турів залізницею, — «Ми підемо скрізь, де є рейки!».

Для створення мережі вузькоколійних залізниць Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна запропоновано комплексний підхід до визначення напрямків вузькоколійних залізниць, який урахує витрати на будівництво нових, відновлення раніше діючих і модернізацію існуючих вузькоколійних залізниць, а також зони проживання населення, курортні зони та попит туристів.

Схеми маршрутів складаються з ділянок, які потрібно запроектувати й збудувати, ділянок, які потребують відновлення, та ділянок, які на сьогодні функціонують. У першому випадку всі роботи потрібно починати з нуля (рис. 1, сіра лінія), у другому випадку передбачаються відновлювальні роботи нижньої й верхньої будови колії (рис. 1, чорна лінія), у третьому випадку необхідно виконати лише ремонтні роботи (рис. 1, світло-сіра лінія). У результаті такого запропонованого підходу було розраховано показник для оцінки маршрутів, наведених на рисунку 1.

Головними напрямками маршрутів є проектні лінії з виходом на Польщу й Угорщину і дві існуючі лінії (Боржавська, Закарпатська область, і Вигодська, Івано-Франківська область).

Громадська організація «Боржавська ініціатива» домоглася включення Боржавської вузькоколійки в Європейський союз історичних залізниць і музеїв транспорту. Головна гілка пролягає вздовж річки Боржава, яка й дала назву залізниці. Боржавська залізниця, або як її здавна лагідно називають у народі «Анця Кушницька», і нині з'єднує своїми коліями три райони області. І в цьому полягає її перша привабливість.

Так навіщо краю потрібна, здавалося б, архаїчна транспортна система, яку варто не лише зберегти, а й розвинути, відродивши бодай частину знищених шляхів? Адже таким чином вирішується відразу кілька завдань. У першу чергу туристи отримують нестандартну послугу, на яку існує дуже непоганий попит. Якщо все до ладу організувати, можна спокійним, розміреним ходом проїхати через мальовничу місцевість карпатської долини, роблячи тривалі «тематичні» зупинки в селах. Також значну роль водозахисних дамб відіграють насипи вузькоколійок, прокладені вздовж річок.

Будівництво й реконструкція вузькоколійних залізничних маршрутів необхідні для з'єднання основних культурних та історичних пам'яток і місць оздоровлення та відпочинку, які впливають на економічний розвиток Закарпатського, Львівського й Івано-Франківського регіонів, тим більше, що це сприятиме не тільки залученню інвестицій і туристів, а й взагалі суттєво поліпшить економічну ситуацію в регіоні завдяки створенню великої кількості додаткових робочих місць при реконструкції та будівництві вузькоколійних залізничних маршрутів і прилеглої інфраструктури та завантажить машинобудівні потужності місцевих підприємств (наприклад, Мукачівський верстатобудівний завод тощо).

Проектно-конструкторським технологічним бюро Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна проаналізована актуальність створення сучасного рухомого складу для забезпечення залізничного туризму в гірських умовах і виявлено, що існуючий парк пасажирських вагонів вузької колії морально



Рис. 1. Схеми маршрутів туристичних перевезень

та фізично застарів і не може задовільнити не тільки нові туристичні маршрути, а й забезпечити пасажирське сполучення між гірськими містами та селищами. Наявний рухомий склад, розрахований на використання на вузькій залізничній колії, вислужив призначений заводом-виробником термін експлуатації, а підвищені експлуатаційні витрати на його утримання роблять його використання економічно нецільним.

Створення сучасних конструкцій, у першу чергу пасажирських вагонів для експлуатації на гірських залізницях вузької колії, потребує використання не тільки новітніх конструкторських рішень, а й сучасних матеріалів і високоефективного обладнання. Фахівці університету визначились із типорозмірним рядом пасажирських вагонів за їх функціональним призначенням, для того щоб сформований туристичний поїзд у повній мірі задовольняв потреби пасажирів при здійсненні туристичних мандрівок. Розроблено також схеми формування поїздів для туристичних перевезень вузької колії (рис. 2). Базову конструкцію кузова доцільно визначити, виходячи з можливостей габариту рухомого складу та габариту наближення споруд таким чином, щоб досягти максимальних габаритних розмірів, тим самими збільшуючи корисний простір.

Для здійснення туристичних перевезень уже розроблено технічні проекти візків та ескізи проекти пасажирських вагонів (вагон I класу, вагон II класу, технічний вагон, вагон-буфет та вагон-салон) колії 750 мм та двоповерховий вагон колії 1520 мм (рис. 3-7), а також модельний ряд вантажних вагонів.

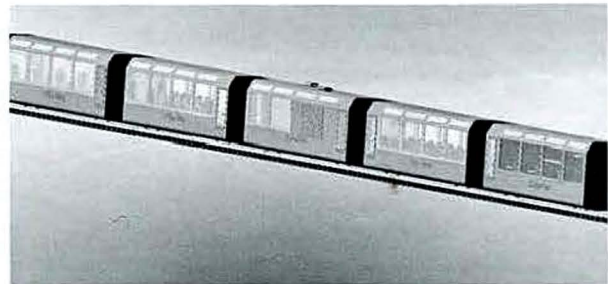


Рис. 2. Загальний вигляд туристичного поїзда вузької колії

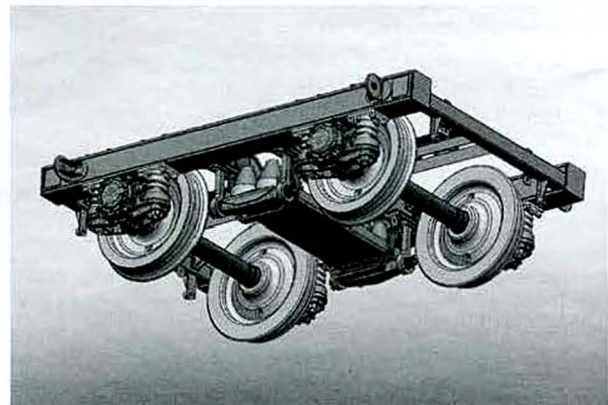


Рис. 3. Візок пасажирського вагона вузької колії

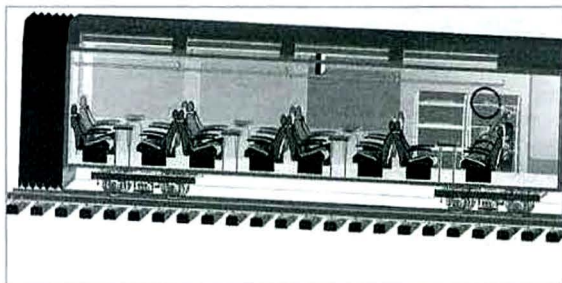


Рис. 4. Інтер'єр вагона першого класу

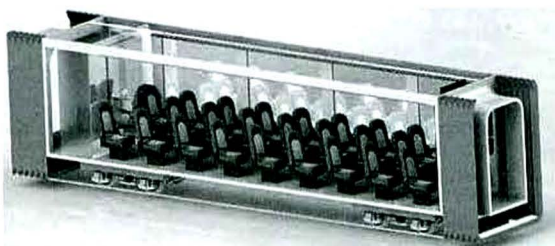


Рис. 6. Інтер'єр вагона другого класу

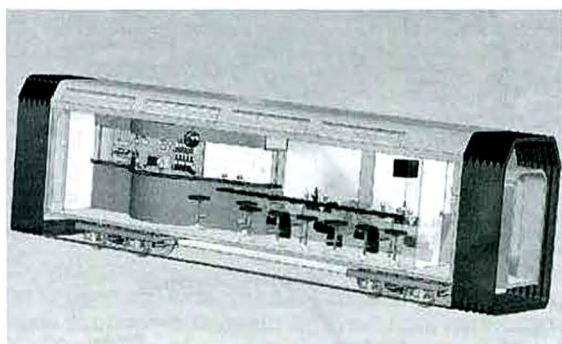


Рис. 5. Інтер'єр вагона-буфета

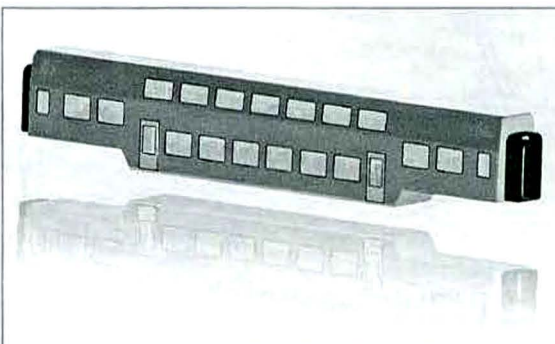


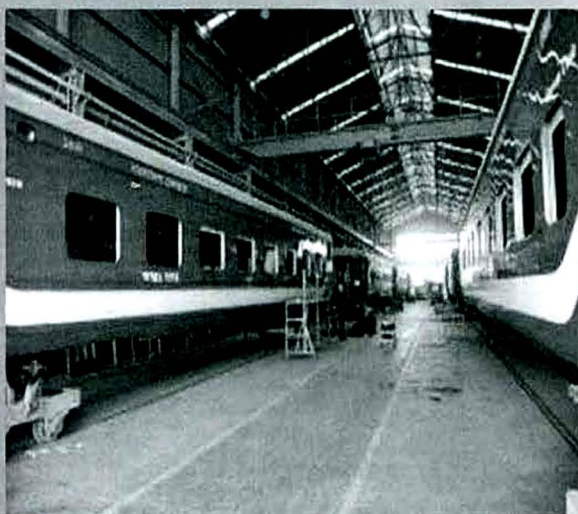
Рис. 7. Зовнішній вигляд двоповерхового пасажирського вагона колії 1520 мм

До речі, у сусідній із Закарпаттям Угорщині у відмінному стані знаходяться 23 вузькоколіїних маршрути протяжністю 400 км. У Польщі Бещадська залізниця протяжністю 35 км щороку перевозить 40 тис. туристів, отримуючи \$100 тис.

чистого прибутку. Запрошуємо громадські організації, територіальні громади, державні та комерційні організації до співпраці в розвитку туризму та економічного розвитку цих регіонів.

Отримано 11.02.2016

ЗАЛІЗНИЦЯ БАНГЛАДЕШУ ЗАМОВЛЯЄ 150 ВАГОНІВ



За підсумками міжнародного тендера залізниця Бангладешу (BR) уклала контракт із компанією PT Inka (Індонезія) на суму \$71 млн на поставку 150 пасажирських вагонів із нержавіючої сталі, у тому числі 50 вагонів широкої колії і 100 вагонів метрової колії.

Компанія CSR Nanjing Puzhen and Rites (Індія) також подавала заявку на контракт, який фінансується Азіатським банком розвитку.

Партія вагонів широкої колії складається з 4 спальних вагонів, 4 вагонів першого класу, 25 вагонів без кондиціонерів, 8 вагонів-ресторанів, а також 5 вагонів-електростанцій. Партія вагонів метрової колії складається з 13 стандартних спальних вагонів, оснащених кондиціонерами, 6 першокласних спальних вагонів, 24 вагонів представницького класу, 36 вагонів економ-класу без кондиціонерів, 13 вагонів-ресторанів і 8 вагонів-електростанцій.

Перший вагон колії 1000 мм поставлено компанії BR у березні поточного року. Поставки будуть завершені до лютого 2017 року.

За матеріалами <http://www.railjournal.com>