

УДК: 338.48 (477)

КЛАСИФІКАЦІЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОДОРОЖЕЙ ПО ВУЗЬКИМ КОЛІЯМ

*Марценюк Л.В., к. е. н., доцент кафедри «Економіка та менеджмент»
(ДНУЗТ)*

Автором розроблена нова класифікація туристичних подорожей по вузьким залізничним коліям, яка включає шість варіантів їх 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 дозволить будь-яким туроператорам точніше визначати сферу своєї діяльності та розраховувати їх економічну ефективність.

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

КЛАССИФИКАЦИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ ПО УЗКОКОЛЕЙНЫМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

Марценюк Л.В., к. э. н. (ДНУЖТ)

Автором разработана новая классификация туристических путешествий по узким железнодорожным путям, которая включает шесть вариантов их организации, а именно: однодневные и двухдневные туристические экскурсии, краткосрочные туристические путешествия до 5 суток (с частичным и полным сервисом), и многодневные туристические путешествия до 14 суток (с частичным и полным сервисом), которые будут организованы различными туристическими операторами Украины и Европы, что позволит любым туроператорам точнее определять сферу своей деятельности и рассчитывать экономическую эффективность железнодорожных экскурсий.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; железнодорожный туризм; железнодорожные туристические перевозки; узкоколейная железная дорога; туристическое путешествие

CLASSIFICATION OF TOURIST TRAVEL BY NARROW GAUGE RAILWAY

Martseniuk L.V. Candidate of Economic Sciences

Examples of successful operation of tourism is in many developed countries. According to the authors, in Ukraine one of the areas of effective fundraising domestic and foreign investors have become tourist industry.

The author has developed a new classification of tourist travel through the narrow railway tracks. It includes six options for their organization: one-day and two-day guided tours, short-term tourist travel up to 5 days (with partial and full service), and multi-day hiking trip up to 14 days (with partial and full service), to be organized by various tour operators in Ukraine and Europe. This will allow any tour operators to more accurately determine the scope of its activities and calculate cost-effectiveness of rail travel.

Rationally applied measures proposed by the authors directions managing tourist flows will increase revenues to the budget from domestic tourism.

Keywords: *rail; railway tourism; rail travel transportation; narrow-gauge railway; tourist trip*

Вступ

Організація туристичних перевезень по вузьким коліям України має суттєві відмінності від туристичних перевезень по широкій колії та вузьким коліям інших країн, оскільки ширина вузькоколійного пасажирського вагону в Україні (при колії 750 мм) не дозволяє забезпечити повний комфорт у цих поїздах.

Це значно впливає на термін проведення подорожі і не дозволяє використовувати вузькоколійний рухомий склад для відпочинку в ньому. Крім того, суттєво зменшується необхідність причіпляти до такого поїзду, наприклад, вагон-казино.

Постановка проблеми

На відміну від українського, закордонний вузькоколійний рухомий склад має більшу ширину кузова і інколи дозволяє розташовувати 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 по широким та вузьким коліям. В цій роботі автор даної статті приймав активну участь в розробці економічної частини проекту.

Для реалізації вказаного проекту було використано Закарпатській регіон України, де зараз існують вузькі залізничні колії, частина з яких знаходиться в неробочому стані або розібрана. Вказані вузькі колії поки що знаходяться на балансі Львівської залізниці і приносять їй щорічно більш 2 млн. грн. збитків.

Туристична характеристика регіону. Існуючі вузькі колії Закарпаття прокладені в мальовничому гірському районі, багатому на незаймані ліси, термальні та заповідні озера, пам'ятки історії та ін. Прикордонне розташування області, тісні контакти з країнами Європейського Союзу сприяють розвитку туристичних послуг. Обов'язковою умовою розширення туристичного бізнесу є наявність розвинутої 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 Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» відповідно до норм Європейського права. Крім того, розвиток існуючої транспортної та будівництво повного комплексу туристичної інфраструктури стане

потужним поштовхом до розвитку економіки регіону.

Розв'язання 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 по вузьким коліям Закарпаття – ознайомлення з природою регіону, місцевими історичними та культурними пам'ятками [1].

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Після одержання незалежності у 1991 році, Україні дісталася розгалужена [мережа](#) залізниць, яка забезпечує доступність цікавих для туристичного освоєння регіонів. Але кількість спеціалізованого рухомого складу для подорожей є недостатнім, практично відсутній спеціалізований рухомий склад для тривалих подорожей. Низький рівень комфорту та економічна недоцільність існуючих (або можливих на даний час) туристичних подорожей стримують розвиток залізничного туризму [18].

В історії розвитку залізничного туризму в Україні умовно можна виділити такі чотири етапи:

1-й етап: з 1960-х років введені дальні туристсько-екскурсійні поїздки. Організовано 5 туристичних поїздів, які обслуговували приблизно дві тисячі туристів;

2-й етап: з початку 1980-х років курсували графікові туристичні поїзди, тобто за регулярним розкладом, а також поїзди, призначені виключно для туристів;

3-й етап: з середини 1980-х років функціонувало 1600 туристичних рейсів тривалістю від одного дня до місяця. Послугами туристичних поїздів користувались близько 650 тис. осіб щорічно;

4-й етап: з розпадом СРСР залізничний туризм був майже втрачений.

Зараз залізничний туризм в Україні переживає відродження. Ініціатором такої діяльності в незалежній Україні ще в 1991 р. була фірма «Джерело», за ініціативою якої було організовано перший тур із

особливими зупинками-фотостопами. Досвід створення залізничних турів на залізницях України, а саме: Південно-західній (Шепетівка, Гречане, Гусятин), Львівській (Яремча – Ділятин – Івано-Франківськ, Коростень, Сарни, Ковель), Одеській (Цвітково, Вапнярка, Христинівка, Погребище), ділянки яких найчастіше використовувалися в турах цієї туристичні фірми, є цікавим для розвитку залізничного туризму в наш час [3].

Поки що в Україні туристичних поїздів як регулярних не існує, їх формують лише за заявками від туристичних операторів. Популярні напрямки – Крим та Закарпаття. Залізниця приймає замовлення на формування туристичного поїзда, якщо кількість пасажирів перевищує 400 чоловік [2].

Укрзалізниця вже має певний досвід організації туристичних поїздів у межах країни в рамках проведення футбольного чемпіонату України та під час святкування 300-ліття Полтавської битви. Укрзалізниця практикує організацію туристичних маршрутів рейковими автобусами з обласних центрів до релігійних та культурних осередків регіонів.

В подальшому доцільно вести роботу в двох напрямках: створення соціальних маршрутів та курсування ретро-вагонів класу «люкс».

Щоб привабити клієнтуру, в структурі «Укрзалізниці» необхідно створити компанію, яка надаватиме повний комплекс послуг з організації залізничних подорожей на спеціалізованому рухомому складі. Це позбавить клієнтів від необхідності укладання договорів з декількома організаціями з питань щодо оренди вагонів, розробки маршруту проходження, надання харчування та інших послуг [6,7].

Сьогодні ПАТ «Українська залізниця» необхідно розвивати сферу додаткових комплексних послуг, які дозволять отримувати залізницям прибуток і не будуть підпадати під поточну тарифікацію основних послуг залізничного транспорту. При цьому доцільним є застосування стратегії

диверсифікації, яка ґрунтується на розвитку нового виду діяльності для залізничного транспорту, – туристичні перевезеннями [5].

Підрозділи пасажирського господарства спільно з причетними департаментами Укрзалізниці можуть узяти на себе функції централізованого планування туристсько-екскурсійних потягів та розробки перспективних схем і програм розвитку туризму і екскурсійного відпочинку та узгодження на регіональному і міських рівнях.

Для задоволення зростаючих потреб в сервісному і туристичному обслуговуванні залізниці повинні мати можливість формувати різні туристські продукти за формулою «потяг + ...»: «потяг + готель», «потяг + екскурсія», «потяг + спектакль», «потяг + футбольний матч», «потяг + виставка», «потяг + кінофестиваль» тощо. Залізничний транспорт в цьому випадку має певні переваги, оскільки практично в будь-якому туристському продукті присутня основна частина – а саме перевезення [19].

Питаннями розвитку залізничних туристичних пасажирських перевезень займалися також і іноземні вчені [20-23], але методики, що запропоновані ним, в чистому вигляді є неприйнятними для впровадження в Україні, зважаючи на різні форми власності залізниць, рухомого складу, об'єктів інфраструктури, відмінності у законодавчих актах, в решті-решт «там» інший менталітет та соціально-економічна ситуація в кожній конкретній країні.

Виділення невирішених частин. Безумовно, кожен зі згаданих вчених вніс свій істотний вклад у дослідження з вищевказаних питань, але потрібно відзначити, що більшість з них акцентували свою увагу на загальних питаннях підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, в основному, ці дослідження стосувалися перевезень по широкій залізничній колії. Досить мало є досліджень стосовно розвитку туристичних перевезень саме вузькоколійними залізницями, в науковій

літературі останніх років немає нової, удосконаленої, класифікації туристичних перевезень саме вузькоколійними залізницями України.

Мета дослідження.

Метою статті є розробка класифікації можливих варіантів організації туристичних подорожей з використанням вузьких залізничних колій, а також розробка нової класифікації залізничних туристичних перевезень залежно від структури поїзда, комфортності вагонів та призначення подорожі.

Виклад основного матеріалу.

Класифікація туристичних подорожей по вузьким коліям Закарпаття. Спочатку слід розробити класифікацію можливих варіантів організації туристичних подорожей з використанням вузьких залізничних колій. Але розробка варіантів туристичних подорожей та термін перебування туристів на маршруті напряму залежить від структури поїзда та комфортності рухомого складу [4, 8, 15].

Зараз на теренах Закарпатського регіону курсує на невелику відстань Карпатський трамвай для проведення одноденних туристичних екскурсій, вагони якого не мали необхідного комфорту [9, 13, 17].

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



Рисунок 1. Схема вузькоколійних залізниць в Закарпатському регіоні України.

Джерело: розробка ДНУЗТ

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



Рисунок 2. Модель вузькоколійного вагону 2-го класу для перевезення туристів на 25 місць. Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)

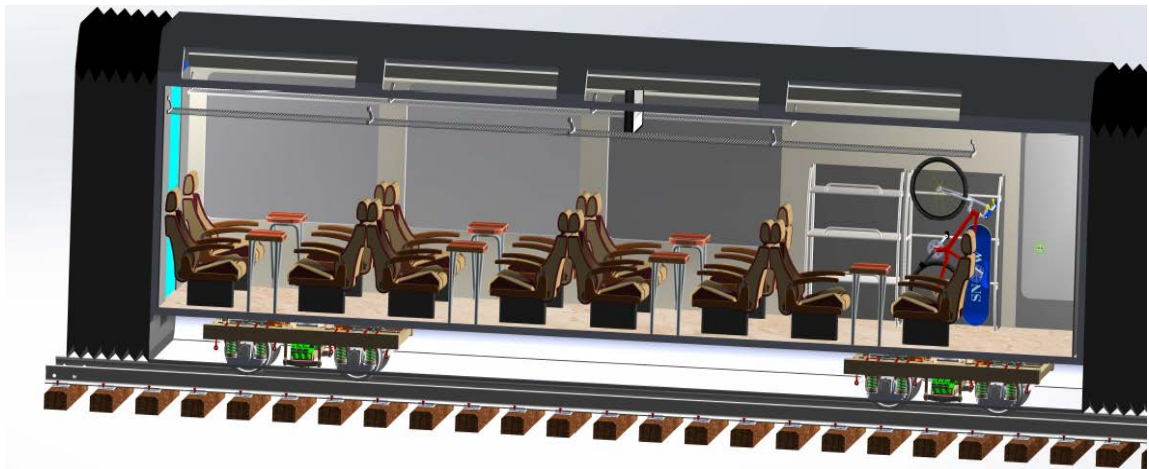


Рисунок 3. Модель вузькоколійного вагону 1-го класу для перевезення туристів на 14 місць. Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)

Вагони першого та другого класів відрізняються кількістю місць, наявністю багажних полиць та шафи для перевезення велосипедів.



Рисунок 4. Модель вузькоколійного купейного вагону 1-го класу для перевезення туристів. Джерело: розробка ПКТБ (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.

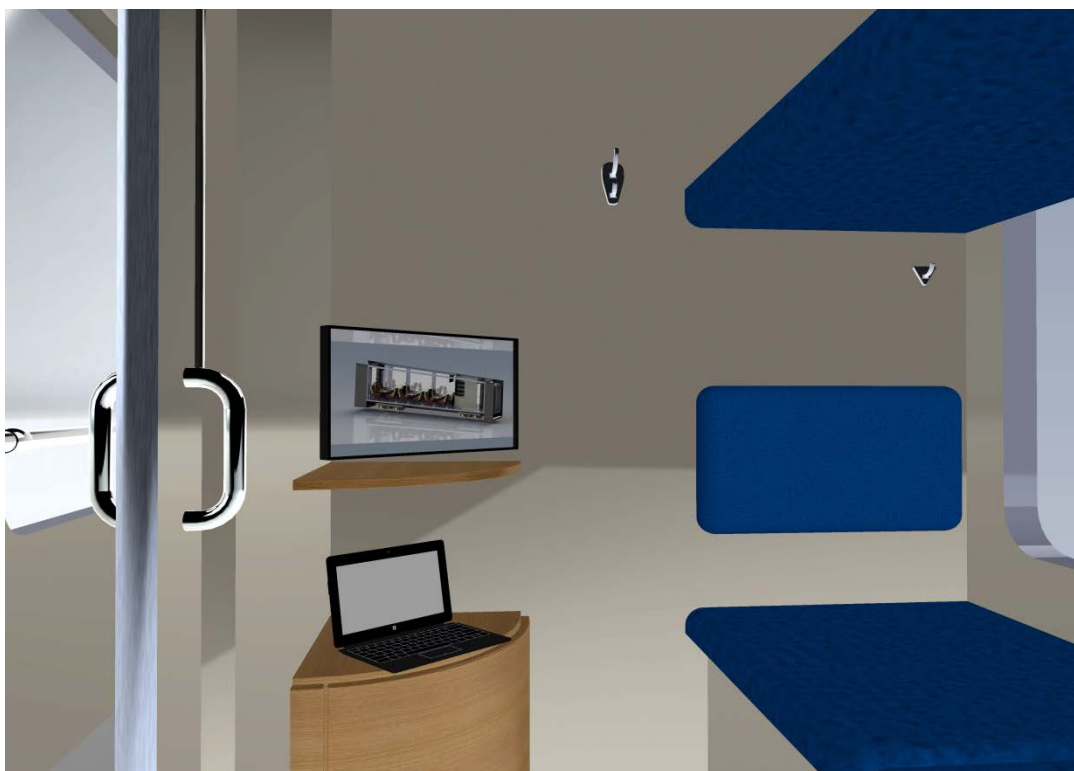


Рисунок 5. Вузькоколіїний купейний вагон 1-го класу. Вид купе на 2 пасажирів.

Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)



Рисунок 6. Вузькоколіїний купейний вагон 1-го класу. Туалет для інвалідів та душем. Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)



Рисунок 7. Вузькоколіїний вагон-буфет.

Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)

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



Рисунок 8. Вузькоколіїний вагон-ресторан.

Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)

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



Рисунок 9. Вузькоколіїний вагон-салон.

Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)

Наявність вагону-салону дає можливість туристам отримувати необхідну інформацію під час подорожі як від залізничного гіда 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.

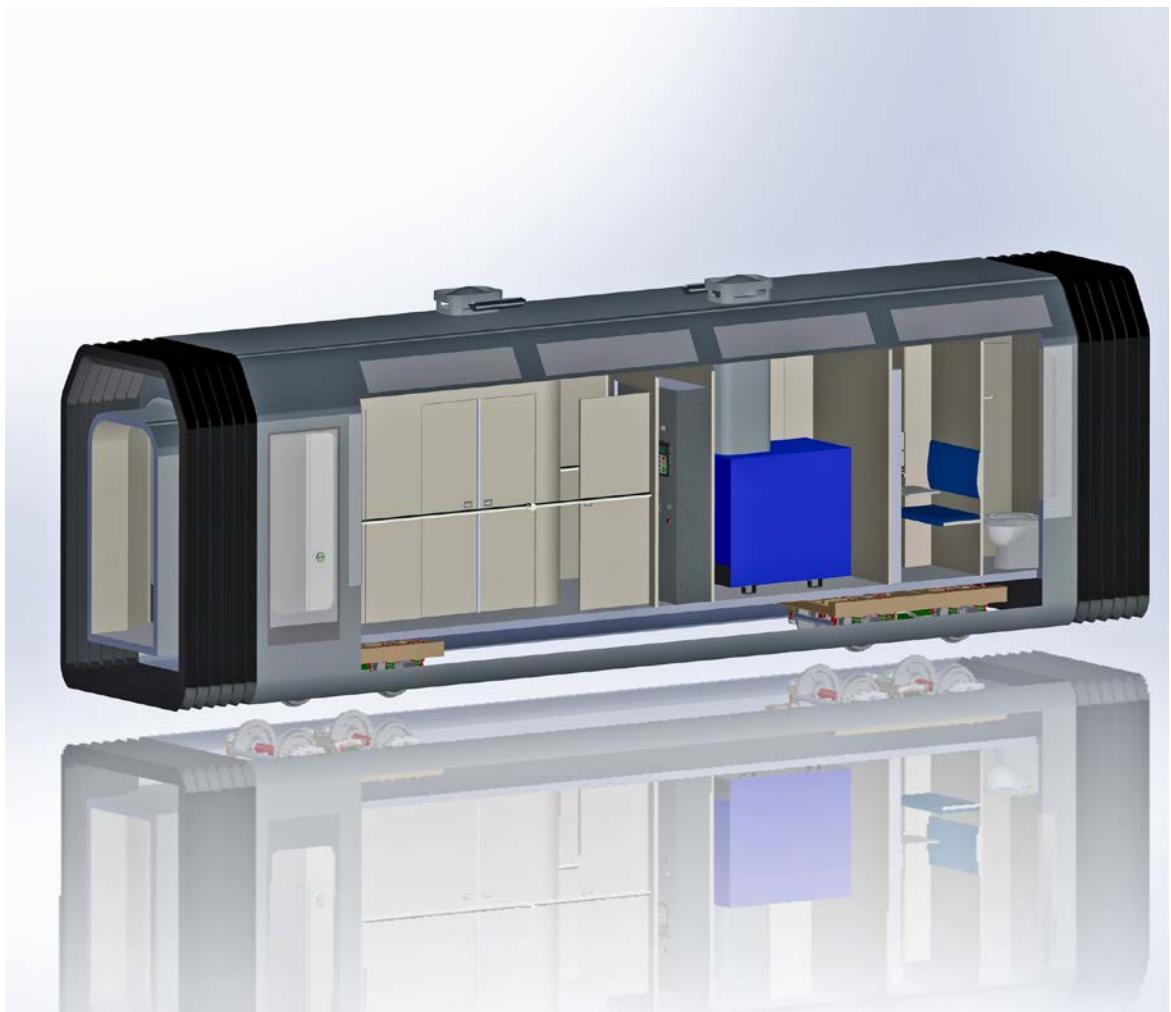


Рисунок 10. Модель спеціального вагону.

Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)

Спеціальний вагон призначений для забезпечення усіх вагонів поїзду кондиціонуванням 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:

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

- **дводенні туристичні екскурсії** (або екскурсії вихідного дня) у зручних комфортабельних вагонах, придатних для проведення оглядових подорожей закордонних та вітчизняних туристів. Вони в основному розраховані на відпочиваючих в місцевих готелях. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською залізницею самостійно, але зважаючи на те, що ПАТ «УЗ» зараз не має необхідних інвестицій на закупівлю нового спеціального рухомого складу, то доцільно буде організовувати такі перевезення сумісно з іншими туристичними компаніями. Крім того ПАТ «УЗ» 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 протягом

подорожі в місцевих ресторанах, кафе або колибах та ночівлі у місцевому готелі [10,11,12].

- **короткострокові туристичні подорожі до 5 діб** (поїзд другого класу) у зручних сучасних комфортабельних вагонах, придатних для проведення багатоденних туристичних подорожей закордонних та вітчизняних туристів. Вони в основному розраховані на відпочиваючих в готелях західної України та сусідніх країн Європи. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською залізницею сумісно з іншими туристичними компаніями. Крім того, ПАТ «УЗ» 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 протягом подорожі в місцевих ресторанах, кафе або колибах та ночівлі у місцевих готелях.

- **короткострокові туристичні подорожі до 5 діб** (поїзд першого 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 в основному розраховані на відпочиваючих в 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 «УЗ». Тривалість таких екскурсій може бути до 5 діб з організацією харчування протягом подорожі в місцевих ресторанах, кафе або колибах та ночівлі у місцевих готелях.

- **Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб** (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 в основному 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 «УЗ». Тривалість таких екскурсій може бути до 14 діб з організацією харчування протягом подорожі в місцевих ресторанах, кафе або колибах та ночівлі у місцевих готелях.

- ***Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб*** (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 в основному 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 «УЗ». Тривалість таких екскурсій може бути до 14 діб з організацією харчування протягом подорожі в місцевих ресторанах, кафе або колибах та ночівлі у місцевих готелях.

Для кращого уявлення вказані види туристичних перевезень зведені у табл. 1.

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

При організації **багатоденного туристичного відпочинку з екскурсійними поїздками** Львівська залізниця може виступає у ролі організації трансферу та одного з організаторів туристичних подорожей.

Таблиця 1

Класифікація туристичних подорожей по вузьким залізничним коліям.

Джерело: розробка автора

Вид туристичної подорожі	Призначення	Структура поїзда	Примітка
Одноденні туристичні екскурсії	Проведення оглядовий екскурсій для відпочиваючих в готелях, пансіонатах закарпатського регіону та закордонних туристів Європи.	Локомотив, оновлені вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електростанція, вагон-буфет	Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення,
Дводенні туристичні подорожі (подорожі вихідного дня)	Проведення оглядовий екскурсій для відпочиваючих в готелях, пансіонатах західного регіону України та закордонних туристів з сусідніх країн Європи.	Локомотив, нові вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електростанція, вагон-ресторан, вагон-салон	Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення
Короткострокові туристичні подорожі до 5 діб (поїзд 2-го класу)	Проведення спеціальних короткострокових туристичних подорожей для туристів західного регіону України та закордонних туристів з сусідніх країн Європи.	Локомотив, сучасний рухомий склад: купейний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон, вагон-ресторан, вагон-салон	Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення, купе для відпочинку стюардів, Wi-Fi
Короткострокові	Проведення спеціальних	Локомотив, сучасний	Вагони мають

туристичні подорожі до 5 діб (поїзд 1-го класу)	короткострокових туристичних подорожей для туристів західного регіону України та закордонних туристів з сусідніх країн Європи в більш комфортних умовах.	рухомий склад: спальний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електростанція, вагон-буфет, вагон- ресторан, вагон-салон	вакуумні туалети, кондиціювання, опалення, купе для відпочинку стюардів, , Wi-Fi, душову кімнату
Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (частковий сервіс)	Проведення спеціальних багатоденних туристичних подорожей по районах Закарпаття та суміжних країн Європи (по вузьким коліям) для українських та закордонних туристів.	Локомотив, сучасний рухомий склад: спальний вагон, купейний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон- електростанція, вагон- буфет, вагон-ресторан, вагон-салон	Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення, купе для відпочинку стюардів, Wi-Fi, душову кімнату
Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (повний сервіс)	Проведення спеціальних багатоденних туристичних подорожей по районах Закарпаття та суміжних країн Європи (по вузьким коліям) для українських та закордонних туристів в більш комфортних умовах.	Локомотив, сучасний рухомий склад: спальні вагони, купейний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон- електростанція, вагон- буфет, вагон-ресторан, вагон-казино	Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення, купе для відпочинку стюардів, , Wi-Fi, душову кімнату

Таблиця 2

*Класифікація видів туристичних операторів, що задіяні при наданні
послуг з використанням вузьких залізничних колій.*

Джерело: розробка автора

Вид туристичної подорожі	Помер варіанту туристич ної подорожі	Сфера впливу туроператора	Види туристичних операторів, що задіяні при наданні послуг
Одноденні туристичні		Туристичні перевезення у межах вузьких колій та супутньої	Власник вузькоколійних колій, власник туристичного

екскурсії	1	туристичної інфраструктури, що розташована вздовж залізниці у межах автомобільного трансферу	рухомого складу та власники супутньої туристичної інфраструктури
Дводенні туристичні подорожі (подорожі вихідного дня)	2	Туристичні перевезення у межах вузьких колій та супутньої туристичної інфраструктури, що розташована вздовж залізниці у межах автомобільного трансферу	Власник вузькоколійних колій, власник туристичного рухомого складу та власники супутньої туристичної інфраструктури
Короткострокові туристичні подорожі до 5 діб (поїзд другого класу)	3	Будь-які туристичні перевезення, що виконуються по території України і додатково включають туристичну інфраструктуру, що обслуговується вузькими коліями як оглядові екскурсії	Власник вузькоколійних колій, власник туристичного рухомого складу, власники супутньої туристичної інфраструктури та будь які відчинянні та закордонні туристичні оператори
Короткострокові туристичні подорожі до 5 діб (поїзд першого класу)	4	Будь які туристичні перевезення, що виконуються по території України і додатково включають туристичну інфраструктуру, що обслуговується вузькими коліями як оглядові екскурсії	Власник вузькоколійних колій, власник туристичного рухомого складу, власники супутньої туристичної інфраструктури та будь які відчинянні та закордонні туристичні оператори
Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (частковий сервіс)	5	Будь-які туристичні перевезення, що виконуються по території України та країн Європи по вузьким залізничним коліям	Власник вузькоколійних колій, власник туристичного рухомого складу, власники супутньої туристичної інфраструктури та будь які відчинянні та закордонні туристичні оператори
Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (повний сервіс)	6	Будь-які туристичні перевезення, що виконуються по території України та країн Європи по вузьким залізничним коліям	Власник вузькоколійних колій, власник туристичного рухомого складу, власники супутньої туристичної інфраструктури та будь які відчинянні та закордонні туристичні оператори

Висновки

Принципи організації туристичних подорожей. З табл. 1 та 2 випливають різні принципи організації туристичних перевезень з використанням вузьких залізничних колій.

Варіант 1 – найменш прибутковий це одноденні оглядові екскурсійні перевезення, мета яких ознайомити туристів з мальовничою природою Закарпаття та супутньою туристичною інфраструктурою, яка розташована вздовж залізничної колії.

В перевезеннях може бути задіяний старовинний рухомий склад переобладнаний для зручної поїздки, панорамного огляду навколишнього краєвиду та організації харчування, або новий залізничний поїзд. Тривалість екскурсії – 10-14 годин. Протягом подорожі передбачено не менш двох-трьох зупинок для огляду туристичних пам'яток, харчування в ресторані, кафе або в місцевих колибах. Після одноденної екскурсії група туристів повертається до станції, де була розпочата екскурсія

Варіант 2 – відрізняється від попереднього варіанту тривалістю оглядової екскурсії. Термін її дії 2 доби. Поїзд відправляється від початкової станції маршруту та слідує до проміжної станції, де група туристів відпочиває в місцевому готелі, а з ранку відправляється далі або у зворотному напрямку. При цьому поїзд робить кожен день кілька зупинок для ознайомлення туристів з природою Закарпаття, термальними та заповідними озерами, пам'ятками історії, проведення дегустації вин та ін.

Варіанти 3 та 4 відрізняється від **варіантів 1 і 2** тим, що головним тур оператором в цьому разі виступає стороння закордонна чи українська туристична компанія, яка за договором з залізничним тур оператором і власником рухомого складу виконує лише частину туристичних подорожей по вузьким коліям Закарпаття як додаткову оглядову екскурсію або як трансфер.

Варіант 5 передбачає самостійні багатоденні екскурсійні поїздки, які будуть організовані різними вітчизняними і закордонними туристичними операторами у співпраці з власниками вузькоколійної 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 вузькоколійна 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 три або чотири вагони. Структура поїзда буде відповідати загальному терміну поїздки, кількості зупинок на маршруті та терміну перебування туристів у визначних місцях відпочинку.

Подорожі за варіантом 5 більш прибуткові ніж оглядові екскурсії та більш надійні ніж трансферні перевезення пасажирів автобусами, оскільки вони не залежать від стану автомобільних доріг при будь-якій погоді.

Варіант 6 – відрізняється від варіанту 5 комфортністю рухомого складу, а саме: збільшується кількість купейних вагонів, кількість вакуумних туалетів, душових, холодильників, включається додатково вагон-казино, але за комфортністю ці поїзди значно поступаються туристичним поїздам, що будуть курсувати по широкій колії. Тому назвати ці пасажирські перевезення круїзними не можливо. За фінансовими доходами цей варіант найбільш дохідний але дуже витратний.

Структура будь-якого туристичного поїзда передбачає певну кількість вагонів різного призначення залежно від населеності та класності

поїзду. Наприклад у складі туристичного вузькоколійного поїзду для одноденних оглядових поїздок обов'язково мусять бути вагони першого та другого класів, вагон-буфет та спеціальний вагон (рис. 11).

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



Рисунок 11. Структура поїзда 2-го класу для одноденного оглядового туризму Джерело: розробка автора.

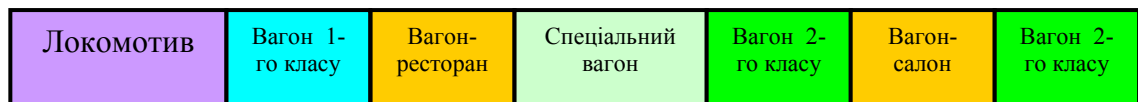


Рисунок 12. Структура поїзда 2-го класу для дводенного оглядового туризму. Джерело: розробка автора.

Для проведення короткострокових залізничних подорожей по вузьким коліям у склад поїзда другого класу необхідно включити додатково купейний вагон з полицями для відпочинку та вакуумним туалетом і душем. Кількість вагонів відповідно першого та другого класів визначається залежно від попиту на них (рис.13).

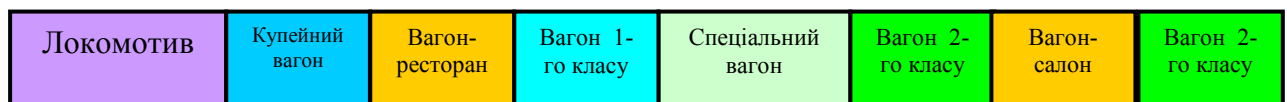


Рисунок 13. Структура поїзда 2-го класу для короткострокової туристичної подорожі. Джерело: розробка автора.

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

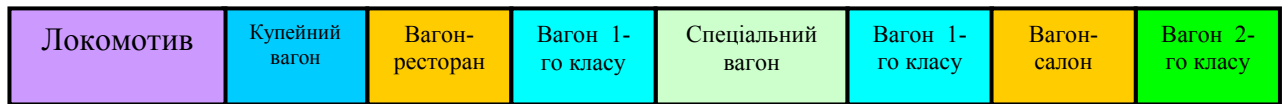


Рисунок 14 – Структура поїзда 1-го класу для короткострокової туристичної подорожі. Джерело: розробка автора.

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

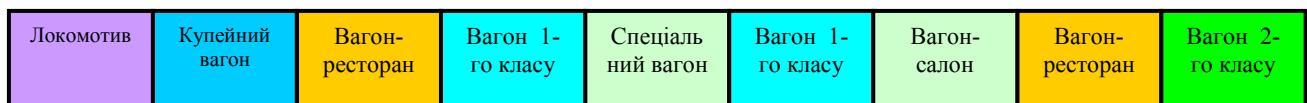


Рисунок 15. Структура поїзда 1-го класу для багатоденної туристичної подорожі (частковий сервіс). Джерело: розробка автора.

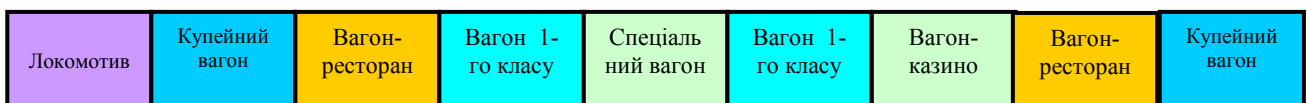


Рисунок 16. Структура поїзда 1-го класу для багатоденної туристичної подорожі (повний сервіс). Джерело: розробка автора.

Наукова новизна. На основі вказаного вище можна констатувати, що вперше в Україні розроблена класифікація туристичних подорожей по вузьким залізничним коліям, яка включає 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 дозволить будь-яким туроператорам точніше визначати сферу своєї діяльності та розраховувати їх економічну ефективність.

Практична цінність. 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, а Львівська залізниця зможе частково компенсувати свої збитки на утримання вузьких колій за рахунок їх використання для перевезення туристів.

Список літератури

1. Алексіук Т. Може хтось допоможе: Зарічненщина туристична: [Про розробку інноваційного туристичного продукту «Поліський трамвай» щодо вузькоколійної залізниці «Антонівка-Зарічне»] / Т. Алексіук // Полісся. – 2009. – №4 /29січня/. – С. 2.

2. Н.О. Алешугіна. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України. – «Ефективна економіка». – Вісник Дніпропетровського державного аграрно-економічного університету. – №3, 2009 р.

3. Бараш Ю. С. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Яснецов // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту зал.трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.». – Дніпропетровськ, 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.

4. Гуляєв В. Г. Організація туристичних перевозок / В. Г. Гуляєв. – Москва : [Фінанси](#) і [статистика](#). – 2001. – 512 с.

5. Дейнека О.Г. Наукові підходи до диверсифікації підприємств залізничного транспорту. – Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 38, 2012. – С. 163-165.

6. Дергоусова А. О. До питання визначення факторів розвитку залізничного туризму в Україні. Вагонний парк. – Харків, УкрДАЗТ – 2011. - № 2. – С. 16-18.

7. Дергоусова А.О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму [Текст] : дис. к.е.н.: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.О. Дергоусова. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – 216 с.

8. Коробйова Р.Г. Потенціал розвитку залізничного туризму в Україні. – Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна, – № 20, 2015 р. – С. 70-74.

9. Кузнецов В.Г., Пшінько П.О., Кліменко І. В., Гуменюк А. В., Загорулько С. М. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття. – Наука та прогрес транспорту. – Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – №4(58), 2015. – С. 23-33.

10. Марценюк Л. В. Збереження історичної залізничної спадщини в контексті захисту національних інтересів України. «Економіка та держава». Міжнародний науково-практичний журнал. – м. Київ. – №9, вересень 2015 р. – С. 28 – 32.

11. Марценюк Л. В. Напрямки розвитку внутрішнього туризму в Україні. – Наука та прогрес транспорту. – Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. – № 6(54) 2014 р. – С. 41 – 52.

12. Марценюк Л. В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. у-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2013. – Вип. 47. – С. 24-32.

13. Нагорнюк О. Вузькоколіїка. 106 кілометрів Полісся. – Рівне, 2008. – 60с.

14. Новіцька І.В. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України. Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 41, 2013. – С. 114-117.

15. Стрілець, В. І. Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / В. І. Стрілець, О. Ф. Ялбуган // Зб. наук. праць. Дніпропетр. нац. ун-ту зал. трансп. ім. акад.. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.». – Дніпропетровськ, 2011. – Вип. 2. – С. 114–117.

[17.](#) Тишковець С. Туристична подорож Зарічненщиною / С. Тишковець // Полісся. – 2009. – N 28/23 лип./.. – С. 2.

18. Фастовець О.О. Організація транспортних подорожей і перевезень: Навчальний посібник.-К.: Музична Україна.-190с.

19. Школа І.М. та ін.. Менеджмент туристичної індустрії: Навчальний посібник / за ред. проф. І.М. Школи. – Чернівці, 2003. – 596 с.

20. [Juan Gabriel Brida](#), [Manuela Deidda](#), [Manuela Pulina](#) ‘Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol». – [Journal of Transport Geography. Volume 36](#), April 2014, Pages 1–11.

21. Khanal B. R. Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // Tourism Economics. –2014. – 20 (1). – P. 171-194.

22. Pratt S. Economic linkages and impacts across the Talc. / S. Pratt // Annals of Tourism Research. – 2011. – 38 (2). – P. 630-650.

[23.](#) The impacts of Australia’s departure tax: Tourism versus the economy? / Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. // Tourism Management. –2014. – 40. – P. 126-136.