

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА В УКРАИНЕ — ОБЪЕКТИВНАЯ НЕОБХОДИМОСТЬ

Лариса Марценюк,

кандидат экономических наук, доцент,

*Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта
имени академика В. Лазаряна,*

Annotation. *In the article the summary measure for assessing competition of tourist traffic in different modes. It takes into account factors that characterize the impact on the environment, easy and comfort of a travel, investment for maintenance and development of transport infrastructure and rolling stock, the market share occupied by each type of transport. As a result to be achieved the following results: improving the image of Ukrainian railways, the growth in passenger traffic. Rationally applied measures will significantly increase the country's revenue from domestic tourism.*

Keywords: *competitiveness; tourist flow; tourist route; tourist train; narrow gauge railway.*

Вступление. Туристическая индустрия относится к одной из самых высокодоходных отраслей в мире. Именно от туризма бюджеты всех уровней развитых стран получают львиную долю прибыли. К сожалению, в Украине развитие туризма продвигается медленными темпами и этому способствует ряд объективных причин [6].

Цель статьи. Целью статьи является обоснование необходимости развития туризма в Украине. В частности, предлагается развивать железнодорожный туризм. В таком случае выиграют и туристическая, и железнодорожная отрасли [3].

Развитие железнодорожного туризма позволит повысить конкурентоспособность железных дорог, повысить пассажиропоток, обновить инфраструктуру и подвижной состав, создать новые рабочие места для лиц, которые будут заняты в сфере туристического бизнеса.

Кроме того, автор ставит целью определить методический подход к определению оптимальных зон курсирования и выбора маршрута туристических поездов.

Анализ научных публикаций. Вопросы организации туристической деятельности и туристических путешествий были рассмотрены в научных трудах известных украинских ученых: Ю. С. Бараша, О. Н. Гненного, А. П. Дуровича, Д. Н. Козаченко, А. С. Копанева, М. П. Мальской, А. Н. Пшинько, Ю. К. Чередниченко и зарубежных ученых — Р. Батлера, Х. Кима, Н. Лейпера, С. Медлика и др. Они изучали проблемы внедрения туристических поездов на железных дорогах, а также возможность повышения прибыльности пассажирского хозяйства за счет развития железнодорожного туризма [11].

Основной материал. Железнодорожный туризм достаточно развит в мире. Есть немало положительных примеров эксплуатации туристических поездов [4].

Например, «Ледяной экспресс», который перевозит пассажиров в Швейцарских Альпах на высоте более двух тысяч метров. Туристы получают массу впе-

чатлений, ведь за время следования — 7,5 часов — поезд пересекает почти триста мостов и около ста туннелей.

Популярностью у туристов пользуется и самая длинная железная дорога в мире — Транссибирская железная дорога. За неделю поезд пересекает восемь часовых поясов, при этом пассажиры могут доехать из Москвы до Владивостока и Пекина.

«Гордостью Африки» называют шикарный туристический поезд, который следует по маршруту Кейптаун (Южная Африка) — Дар-ес-Салам (Танзания). В пути следования туристы могут сделать остановку в экзотических охотничьих заповедниках, а также полюбоваться водопадом Виктория.

Между Лондоном, Венецией и Стамбулом курсирует знаменитый, оформленный в стиле 1920-х «Восточный экспресс» [12].

В Шотландии на «Королевском шотландце» все желающие могут посетить старинные замки, площадки для гольфа и заводы по производству виски.

На Аляске гостей поражает своей красотой поезд «Звезда Денали», оборудованный стеклянными куполами, через которые пассажирам открывается захватывающее зрелище. Путешествие длится двенадцать часов, при этом поезд совершает остановку в Национальном парке.

«Голубой поезд» или «Пятизвездочный отель на колесах» курсирует между Кейптауном и Преторией. Пассажиры роскошного поезда удивляют изысканными блюдами из устриц, ягнят и страуса [13].

В поезде «Хирам Бингхам», который следует через Перу в город инков — Мачу-Пикчу потчуют блюдами местной кухни под звуки живой перуанской музыки.

«Дворец на колесах» осуществляет недельное путешествие по крепостям и дворцам наибольшего штата в Индии — Раджастхан. В Австралии за три дня на туристическом поезде «Ган» можно пересечь весь континент и полюбоваться его красотами. На Дарджилинг-Гималайской железной дороге можно прокатиться на «Игрушечном поезде» (по сути это старинный паровоз) по маршруту Нью-Джалпайгури — Дарджилинг на высоте 2,200 метров. В Америке, в штате Калифорния пассажиров радует «Винный поезд» — частный поезд, который возит туристов по многочисленным виноградникам [14]. В Китае с «ветерком», то есть на скорости 431 км/ч можно прокатиться на высокоскоростном поезде «Гармония», который проходит по многим крупным городам страны. В Норвегии туристам предлагают путешествие по одной из самых крутых горных железных дорог в мире. Из вагонов можно увидеть красивейшие пейзажи, реки, водопады, долины [1].

Стоит отметить, что стоимость проезда в вышеуказанных туристических поездах составляет от одной до десяти тысяч долларов на человека. Безусловно, среднестатистическому украинцу, заработная плата которого, в среднем, составляет не более двухсот долларов в месяц, такие путешествия не по карману. Причем 80% своего дохода украинцы тратят на еду, одежду и оплату коммунальных услуг, остаток — на лекарства, транспорт и связь. При таком уровне дохода, вы-

соких ценах и растущей инфляции средств на развлечения, путешествия и активный отдых практически не остается.

Следовательно, на украинском рынке нужно предложить доступный вид отдыха. По мнению автора, это может быть железнодорожный туризм.

Результаты. Туристические маршруты могут быть проложены как из крупных городов восточной и центральной Украины на западную Украину, так и внутри региона, или двух-трех близлежащих регионов. Если говорить о западной Украине, то там можно восстановить существующую и построить новую линию узкоколейных железных дорог. Именно по ним можно было бы отправлять туристические поезда. Например, руководство Ивано-Франковской области видит в развитии «узкоколеек» рациональное зерно [7].

Ученые Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна совместно со специалистами «Укрзалізниця» в 2015 году провели ревизию существующих узкоколейных железных дорог Закарпатья. В 2016 году должно быть принято решение по реконструкции существующих и строительстве новых линий. Масштабный проект позволит обновить устаревшую инфраструктуру, создать новые рабочие места, привлечь интерес общественности к культурно-историческому наследию украинской нации [8].

В Украине помимо семи объектов, внесенных в список исторического наследия ЮНЕСКО, в каждой области есть что посмотреть. Все зависит от уровня готовности местных властей того или иного региона привлечь инвестиции в развитие внутреннего туризма [2].

Так, в *Винницкой области* туристам будет интересен Бушанский скалистый храм, усадьба Николая Пирогова; в *Волынской* — Оконские источники карстовых вод, Замок Любарта, Комплекс историко-культурных памятников Владимира Волынского, Чудотворная икона Холмской Божьей Матери; в *Днепропетровской* — Мавриинская площадь, Могила кошевого атамана И. Сирко, Церковь рождения Богородицы; в *Донецкой* — Соледарское озеро, архитектурный заповедник в Святогорске; в *Житомирской* — Каменное Село, Церковь Святого Василия Великого, Музей космонавтики имени С. П. Королева; в *Закарпатской* — Синее озеро, Замок «Паланок», Музей леса и сплавы на Черной Реке, Михайловская православная церковь, Невицкий замок; в *Запорожской* — музей-заповедник «Каменная Могила», заповедник-остров «Хортица», промышленно-энергетический комплекс «Днепрогэс»; в *Ивано-Франковской* — Манявский водопад; в *Кировоградской* — Черное Озеро, Музей «Писанка», Пещерный комплекс; в *Луганской* — Мергелевая гряда, во *Львовской* — дом В. И. Даля, памятник «Борцам революции», Олесский замок, Свиржский замок, Подгорецкий замок, Креховский монастырь; в *Николаевской* — заповедник «Ольвия», археологический памятник «Дикий сад»; в *Одесской* — Вилково («Украинская Венеция»), Одесский государственный академический театр оперы и балета, Потемкинская лестница; в *Полтавской* — Кочубеевские дубы, музей Н. В. Гоголя, музей И. П. Котляревского, Николаевская церковь (Диканька); в *Ровенской* — Базальтовые Столбы, Острожский замок, Троицкий Монастырь; в *Сумской* — Яб-

лоня-колония, памятник мамонту, Круглый двор, Сафрониевский монастырь; в *Тернопольской* — Пещера Оптимистическая, Пещера Вертеба, Бучацкая ратуша, Свято-Успенская Почаевская лавра, Зарваницкий духовный центр, заповедник «Замки Тернопольщины»; в *Харьковской* — Меловые горы, Поющие террасы, Покровский монастырь; в *Херсонской* — остров Джарилгач, в *Хмельницкой* — затопленный городок Бакота, Парк «Аскания-Нова»; в *Черкасской* — Буцкий каньон, в *Черновецкой* — Буковинские водопады, заповедник «Хотинская крепость», дендрологический парк «Софиевка», в *Черниговской* — Деснянская оболонь, Антониевы пещеры; в *Киевской*: Национальный заповедник «Переяслав», Дендрологический парк «Александрия», Свято-Покровская церковь [9].

Безусловно, это не полный перечень историко-культурных памятников, которые есть в Украине. Помимо посещения исторических мест, туристам могут быть предложены мастер-классы популярного в той или иной местности ремесла, кулинарные традиции, народные обряды и прочее.

Научная новизна и практическая значимость. В статье предложен методический подход к определению оптимальных зон курсирования и выбора маршрута туристических поездов, который базируется на таких показателях, как максимально удобный срок поездки пассажира, уровень сервиса, удобство подвижного состава, наличие в путешествии определенного количества остановок и объектов историко-культурного или природного значения и спроса на них, которые позволят определить оптимальные с экономической точки зрения направления маршрутов и расстояние курсирования туристических поездов.

Развитие железнодорожного туризма в Украине позволит обновить парк пассажирских вагонов, увеличить пассажиропоток, повысить конкурентоспособность железных дорог в сравнении с другими видами транспорта, обновить инфраструктуру, регулярно наполнять бюджеты местных уровней от предоставления услуг туристам [10].

Выводы. Развитие собственного национального железнодорожного туризма в Украине на сегодняшний день является объективной необходимостью. Среди преимуществ организации туристических поездов можно выделить следующие: повышение конкурентоспособности железнодорожного транспорта, увеличение пассажиропотока, заинтересованность инвесторов в обновлении подвижного состава, инфраструктуры, отказ от многолетней практики перекрестного субсидирования пассажирских перевозок за счет грузовых, создание новых рабочих мест, организация доступного отдыха, повышение уровня культуры у населения и т.д.

Стоит отметить, что железнодорожный подвижной состав в Украине критически изношен. Степень износа составляет более 95%. Это означает, что если уже сегодня не принимать меры по наполнению бюджета железных дорог от пассажирских перевозок, то через пару лет на линию просто нечего будет выпускать. Если парк грузовых вагонов пополняется частично за счет частных операторов, то с пассажирскими вагонами все гораздо хуже — частному оператору пока не выгодно приобретать собственный подвижной состав. В связи с этим напрашивается вопрос о государственной поддержке на законодательном уровне

компаний, которые готовы заниматься туристическим бизнесом и развитием железнодорожного туризма [5].

Для развития железнодорожного туризма необходимо, в первую очередь, привлечь инвесторов для закупки новых и переоборудования имеющихся в наличии пассажирских поездов под туристические. Вагоны должны быть оборудованы купе с удобной мебелью, душевыми кабинами, санузлами. В составе поезда должны быть вагоны-рестораны, спортивные, детские уголки, наличие интернет-связи — одно из основных условий. Возможно предоставление различных услуг пассажирам в пути следования — от массажа до парикмахерских услуг.

Именно предоставление услуг высокого качества сможет привлечь потенциальных клиентов как отечественных, так и иностранных. Для привлечения иностранных туристов следует немало поработать на информационном поле — создание позитивного имиджа Украины, обеспечение безопасности туристов и высокий сервис — вот главные задачи, которые следует решить.

Согласно данным Комитета статистики Украины, за 2015 год пассажирооборот на железнодорожном транспорте составил более 32 млн. пас. км, на автомобильном — 31 973 млн. пас. км. По сравнению с 2000 годом, пассажирооборот на железнодорожном транспорте неизменно падает, на автомобильном — растет. Пассажиры выбирают комфорт и стремительно пересаживаются с поездов на автомобили и автобусы. Вернуть пассажира на железную дорогу возможно приемлемыми ценами и достаточным уровнем комфорта.

Остро стоит вопрос с обновлением подвижного состава. Эксплуатируемый в пассажирском движении парк локомотивов с 2004 года по 2014-й сократился с 615 до 400 единиц в среднем за сутки. Из ныне эксплуатируемых 300 единиц — это электровозы и 100 — тепловозы. Степень износа составляет более 95%. Если не предпринять усилия для развития внутреннего железнодорожного туризма в Украине и привлечения инвесторов для обновления инфраструктуры и подвижного состава, железнодорожная отрасль может оказаться на грани катастрофы.

Параллельно с решением вопроса «На чем?» нужно решать вопрос «Куда?». Разработка туристических маршрутов станет основой для планирования развития инфраструктуры в местах прибытия туристов. Это предполагает строительство гостиниц, магазинов, культурных центров. При этом в методическом подходе к определению оптимальных зон курсирования туристических поездов следует учитывать такие факторы, как максимально комфортная длительность поездки для пассажира (это могут быть туры выходного дня с посещением культурно-исторических мест, могут быть и недельные туры — с посещением горнолыжных курортов зимой и водно-оздоровительных летом), уровень сервиса, количество остановок в пути следования, и, наконец, спрос на определенный маршрут. Туристические поезда должны быть оборудованы таким образом, чтобы они могли заменить гостиницы в пунктах остановок, стать своеобразными «отелями на колесах», что в конечном итоге должно снизить стоимость поездки. Для привлечения туристов нужно проводить крупную рекламную кампанию, желательнее разработать систему скидок, предлагать накопительную систему опла-

ты тура, в связи с этим встает вопрос в обучении квалифицированных в области туризма и рекламы специалистов.

References:

1. Abdurazakova, Ya. M. Sovremenniy mezhdunarodnyy turizm: tendentsii i perspektivy / Ya. M. Abdurazakova // Vestn. AGTU. Ser. : Ekonomika. — 2010. — Т. 2. — Vyp. 2. — S. 159–166.
2. Barash, Yu. S. Rozvytok zaliznichnogo turizmu v Ukraïni / Yu. S. Barash // Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazaryana. — D., 2014. — Vip. 8. — S. 7–11.
3. Birzhakov, M. B. Industriya turizma: perezozki / M. B. Birzhakov, V. I. Nikiforov. — SPb : Gerda, 2007. — 528 s.
4. Golovashenko, O. V. Sotsialni funktsii i vydy turizmu v perekhidnomu suspilstvi / O. V. Golovashenko // Nova paradigma : Almanakh nauk. pr. Vip. 18. — Zaporizhzhya : Vid-vo ZDU, 2000. — S. 23–27.
5. Levkovska, L. Stan i perspektyvy rozvytku turizmu ta gotelnogo biznesu v Ukraïni / L. Levkovska // Yekonomika Ukraïni. — 2003. — № 6. — S. 31–36.
6. Lyubitseva, O. O. Rynok turistichnikh poslug / O. O. Lyubitseva. — K. : Alterpres, 2002. — 436 s.
7. Martsenyuk, L. V. Vplyv zaliznichnogo transportu na ekonomiku Ukraïni / L. V. Martsenyuk // Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazaryana. — D., 2012. — Vip. 42. — S. 274–278.
8. Martsenyuk, L. V. Osnovni zasady rozvitku transportnogo turizmu v Ukraïni / L. V. Martsenyuk // Nauka ta progres transp. Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. — 2013. — № 5 (47). — S. 24–32.
9. Rozvitok turizmu v Ukraïni [Yelektronniy resurs]. — Rezhim dostupu: <http://www.marshruty.in.ua/index.php/rozvytok-turyzmu-v-ukraini.php>. — Nazva z ekrana.
10. Strilets, V. I. Organizatsiya zaliznichnogo turizmu v Ukrayini yak chinnik pidvishchennya pributkovosti galuzi / V. I. Strilets // Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazaryana. — D., 2011. — Vyp. 1. — S. 114–117.
11. Fedorchenko, V. K. Istoriya turizmu v Ukraïni / V. K. Fedorchenko, T. A. Dorova. — K. : «Vishcha shkola», 2002 — 195 c.
12. European Tourism 2013 : Trends & Prospects [Yelektronniy. resurs]. — Rezhim dostupu: <https://abouttourism.wordpress.com>. — Nazva z ekrana.
13. Overview International Tourism [Yelektron. resurs]. — Rezhim dostupu: http://tourlib.net/wto/WTO_highlights_2009.pdf — Nazva z ekrana.
14. American-rails.com [Yelektron. resurs]. — Rezhim dostupu: <http://www.american-rails.com/gcry.html>