

К ВОПРОСУ ОРГАНИЗАЦИИ ТУРИЗМА ПО УЗКИМ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ПУТЯМ

Бобыль В.В., Марценюк Л.В.

Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта
имени академика В. Лазаряна, г. Днепр

Введение. Железнодорожные экскурсии по узким путям очень популярны в мире [10]. Среди успешных железнодорожных туристических перевозок можно привести следующие примеры. Так, в Индии работает узкоколейная горная железная дорога Нилгири. Поездка занимает 5 часов при подъеме и 3 часа при спуске. Почти 46 километров железной дороги проходят через 208 поворотов, 16 туннелей и 250 мостов.

Еще одна известная узкоколейная железная дорога в мире - та, по которой проходит туристический поезд «Бернина Экспресс», сообщением Швейцария - Италия.

Железная дорога между Таиландом и Бирмой или «Железная дорога смерти». Длина маршрута - 415 км. Поезд при движении почти прижат к скалам и пересекает несколько шатких деревянных мостов. Туристы получают незабываемые впечатления во время прохождения через мост через реку Квай.

В Сербии для туристов предлагается два раза в день поездка на поезде «Ностальгия» на 13-километровой узкоколейной железной дороге между станциями Мокра Гора и Шарханом Витасом. Во время 30-минутной поездки туристы проедут через 20 туннелей.

В США действует железная дорога Джорджтаун, узкоколейная линия протяженностью всего лишь 7,2 км возвышается на высоте 200 метров над уровнем моря. Более века это очень популярная туристическая достопримечательность.

В Венгрии есть узкоколейные туристические железные дороги в нескольких городах. Они проходят через горы и долины, открывая для туристов живописные пейзажи.

Самая большая узкоколейная железнодорожная сеть находится в Японии.

В Аргентине самым известным среди туристов является так называемый «Поезд к облакам», который преодолевает 940 километров через Анды, соединяющий Чили с Аргентиной. Во время поездки поезд проходит через 29 мостов, 21 туннель и 13 виадуков. При этом поезд поднимается высоко в горах на высоту 4220 метров над уровнем моря.

В Украине действуют только четыре узкоколейные железные дороги, расположенные в Закарпатской области. Восстановление узкоколейных железных дорог в Украине может стать импульсом для привлечения инвестиций в потенциально привлекательный вид бизнеса, поскольку в развитых странах железнодорожные туристские перевозки приносят стабильный доход владельцам железных дорог. Привлечение дополнительных средств поможет обновить подвижной состав и железнодорожную инфраструктуру.

Цель исследования. Определить факторы, которые играют основную роль в развитии туристического движения на узких колеях

Анализ публикаций других ученых. Многие ученые занимаются проблемами и перспективами развития железнодорожного транспорта и туризма в Украине, но только ограниченное число публикаций посвящено теме железнодорожного туризма в Украине. Что касается публикаций, связанных с пассажирскими перевозками узкоколейными железными дорогами Украины, их практически нет. Поэтому исследования в этой области очень важны, поскольку транспорт является неотъемлемой частью туристических поездок, и именно железнодорожный транспорт является наиболее удобным с точки зрения обслуживания и доступным по цене билета.

В работе [1] предлагается методический подход к определению целесообразности и конкурентоспособности поездок по железным дорогам в разных направлениях. Он основан на определении и использовании коэффициентов насыщения направления, привлекательности тура и эффективных туристических издержек и позволяет организовать более конкурентоспособные железнодорожные поездки по сравнению с остальными.

В результате анализа объемов пассажирских перевозок в Украине автор приходит к выводу, что в связи со снижением объемов перевозок «Укрзализныця» имеет лишний подвижной состав, с помощью которого можно было бы организовать железнодорожные перевозки. Но мы не считаем, что устаревший подвижной состав подойдет для организации туристических перевозок, ведь пассажир в нынешних рыночных условиях выдвигает высокие требования к комфортности поездки.

В работе [2] предлагается ввести развитие железнодорожного туризма на основе кластеризации. Авторы считают, что развитие железнодорожного туризма в Украине невозможно без диверсификации железнодорожного транспорта в смежную отрасль - туризм. Авторы предлагают провести диверсификацию, создав транспортно-туристический кластер, который возглавит Министерство инфраструктуры.

Автор работы [3] также настаивает на диверсификации железнодорожного транспорта. В частности, в области пассажирских перевозок он предлагает расширить спектр услуг на станциях для получения прибыли. Он обращает внимание на тот факт, что Украина по-прежнему не имеет достаточного теоретического и практического опыта для успешной диверсификации предприятий железнодорожного транспорта.

Мы считаем, что главным недостатком нашей страны в контексте развития внутреннего и въездного туризма и железнодорожного туризма в частности является отсутствие свободных средств для модернизации подвижного состава и инфраструктуры и низкого доверия инвесторов к нестабильной политической и экономической ситуации в стране.

Работа [4] определяет перспективы развития железнодорожного туризма в Украине на закарпатских узкоколейных железных дорогах. Объекты дорожной, пассажирской инфраструктуры, подвижного состава и вспомогательных подразделений, задействованных в функционировании узкоколейной железной дороги, находятся в аварийном состоянии и нуждаются в существенной модернизации и капитальном ремонте.

В настоящее время туристические объекты по-прежнему не востребованы из-за неразвитости инфраструктуры туристических услуг, и инфраструктура не восстанавливается из-за отсутствия интереса инвесторов, поскольку государство их не стимулирует. Среди направлений улучшения ситуации на украинском рынке туристических услуг авторы предлагают следующие шаги: обновление инфраструктуры, развитие программ социального туризма, совершенствование информационной политики, реконструкция туристических объектов и др. [6].

Основными компонентами, влияющими на выбор потенциального туриста для поездки по конкретному маршруту, являются достопримечательности, или, как их называют авторы, «факторы притяжения», которые привлекают туристов к назначениям, а также развлечений и удобства [8].

Мы считаем, что помимо конкретных исторических, культурных, медицинских или других мест привлечения туристов и уровня обслуживания на выбор маршрута влияет стоимость поездки.

Неразрешенные аспекты проблемы. Каждый из вышеупомянутых ученых внес значительный вклад в решение проблем транспорта, туризма и устойчивого развития страны. Но факторы, влияющие на развитие туристического трафика на узких колеях, все еще не определены точно. Нет четких рекомендаций относительно классификации туристических поездок по узкой колее в зависимости от цели поездки, типа подвижного состава, сроков путешествия и зон обслуживания. А также нет единого методологического подхода, основанного на принципе определения фактического количества пассажиров и доходов от туристических перевозок на определенных маршрутах.

Методы исследования. Теоретической и методологической основой исследования являются положения экономической теории, теории управления, корпоративного управления. В статье использовались системные, диагностические и оптимизационные подходы, которые заложили основу для всестороннего изучения стратегии развития железнодорожного туризма.

Результаты исследований. В работе [1] были представлены исследования, согласно которым, согласно опросу 3000 респондентов, было установлено, что 74% респондентов позитивно относятся к железнодорожному туризму; 6% респондентов отрицательно относятся к железнодорожному туризму; 20% респондентов подтвердили свое негативное отношение к железнодорожному туризму. Что касается периода поездок на железнодорожном пути, то 25% респондентов предпочитают однодневные туристические поездки, 37% респондентов интересуются короткой поездкой 2 или 3 дня, а 19% респондентов интересуются многодневными путешествиями. При этом 19% респондентов не могли точно ответить на этот вопрос.

В Закарпатской области туристы могут найти почти все вышеупомянутые виды железнодорожных поездок на узких колеях, таких как: активный отдых в горах зимой и летом; приключенческий туризм, чтобы исследовать природу региона в течение всего года; лечебный туризм в термальных водах; посещение заповедных озер и рек, исторических замков, монастырей и других достопримечательностей.

Возникает вопрос: «Кто является потенциальными клиентами железнодорожного туризма на узких марах?» Мы можем ожидать значительный спрос на однодневные туристические маршруты со стороны гостей местных закарпатских отелей.

Спрос на короткие рейсы (до 5 дней) по узкоколейным железным дорогам можно ожидать не только от гостей закарпатских отелей, но и от жителей всех регионов Украины и европейских стран.

На данный момент невозможно подтвердить наличие спроса на железнодорожные туристические поездки сроком до 14 дней, поскольку на территории узкоколейной железной дороги нет требуемого количества экскурсионных площадок. Это станет возможным только тогда, когда туристическая база Закарпатья будет более развита, а туроператор организует дополнительные поездки по узкоколейным железным дорогам вдоль территорий соседних с Украиной стран.

По мнению экспертов Всемирной туристской организации, оптимальная пропорция развития туризма – это ситуация, когда один иностранный турист прибывает в страну из-за границы, четыре человека путешествуют по территории своей страны, и один турист выезжает за границу. Для реализации этой пропорции возможности железнодорожного транспорта могут быть полностью использованы практически во всех видах туризма.

Учитывая последние события, которые произошли в Украине в течение 2014-2016 годов, а именно: гибридная война, отмена визового режима для поездок в некоторые европейские страны и существенное снижение доходов населения, объемы туристического трафика значительно сократились. Произошла переориентация туристических потоков с Крыма на Закарпатье.

Исходя из вышесказанного, можно сделать вывод, что основную роль в развитии туристского движения на узких колеях играют следующие факторы:

1. Наличие развитой железнодорожной инфраструктуры.

2. Наличие развитой туристической инфраструктуры.

3. Наличие мест для активного и пассивного отдыха.

4. Наличие туристов в местных отелях, которые являются потенциальными клиентами туристической компании.

5. Наличие спроса на туристические услуги по железной дороге

6. Наличие современного подвижного состава.

7. Проведение эффективной рекламной кампании.

8. Высокий уровень сервиса.

9. Гибкая тарифная политика.

Можно предложить несколько вариантов организации туристического движения на узких колеях в зависимости от потока туристов, срока поездки и назначения туристических поездок:

- Малый трансфер. Перевозка небольшого количества туристов специальным вагоном со станции широкой колеи до оздоровительного центра, гостиницы или любого туристического объекта;

- Малый туристический трансфер. Перевозка небольшого количества туристов специальным вагоном из отеля до любого туристического объекта и между ними;

- Большой трансфер. Перевозка большого количества пассажиров узкоколейным поездом от станции широкой колеи до оздоровительного центра, гостиницы или любого туристического объекта;

- Большой туристический трансфер. Перевозка большого количества пассажиров между туристическими объектами;

- Туристические поездки малым трансфером. Перевозка небольшого количества неорганизованных туристов специальным вагоном на определенных туристических маршрутах не более одного дня;

- Однодневные туристические поездки.

- Долгосрочные туристические поездки (до 14 дней).

Выводы. На основе проведенных исследований можно сделать вывод, что:

Впервые в Украине было предложено классифицировать туристические поездки по узким колеям в зависимости от цели поездки, типа подвижного состава, продолжительности путешествия и зон обслуживания. Это позволяет заранее планировать необходимое количество туристических поездов в зависимости от количества туристов и местных жителей, которые будут пользоваться туристической железной дорогой в ежедневных целях (проезда на работу/учебу и обратно).

В настоящее время активность железнодорожного транспорта снижается, поскольку для его деятельности недостаточно инвестиций. Украинские и зарубежные инвесторы, а также представители органов местной власти готовы вложить средства в организацию туристических железнодорожных перевозок по узкой колее.

Окончательный выбор туристического трафика должен быть обоснован методологическим подходом, основанным на принципе определения фактического количества пассажиров и доходов от

туристических перевозок на определенных маршрутах и экономических расчетах. Вышеуказанный методологический подход будет предложен в следующих исследованиях авторов данной статьи.

References

1. Derhousova A.O. *Formuvannia stratehii rozvytku zaliznychnoho turyzmu* Kand, Diss. [Formation of the development strategy of railway tourism. Cand. Diss.]. Kharkiv, 2012. 216 p.
2. Balaka Ye.I., Sivakoneva H.O. Orhanizatsiinyi aspekt vidrodzhennia ta rozvytku zaliznychnoho turyzmu na osnovi klasteryzatsii. [Organizational cluster-based aspect of reviving and developing railway tourism.] *Technology Audit and Production Reserves*, 2014, no. 1/2 (15), pp. 41-44.
3. Deineka O.H. Naukovi pidkhody do dyversyfikatsii pidpriemstv zaliznychnoho transportu. [Scientific approaches to diversification of railway transport enterprises.] *The Bulletin of Transport and Industry Economics*, 2012, no. (38), pp. 163-165.
4. Kuznetsov V.H., Pshinko P.O., Klimenko I.V., Humeniuk A.V., Zahorulko S.M. Perspektyvy rozvytku zaliznychnoho turyzmu Ukrainy na vuzkokoliinykh liniakh Zakarpattia [Prospects for Ukrainian railway tourism development on Transcarpathian narrow-gauge lines.] *Nauka ta prohres transportu – Science and Transport Progress*, 2015, no. 4 (58), pp. 23-33.
5. Khaustova V.Ye., Horbatova Ye.F. Problemy rozvytku turystychnoi haluzi v Ukraini [Development problems of tourism industry in Ukraine]. *Problemy ekonomiky – Economics Problem*, 2010, no. 2, pp. 28-33.
6. Nilnoppakun, A. & Ampavat, K. Integrating Cultural and Nostalgia Tourism to Initiate a Quality Tourism Experiences at Chiangkan, Leuy Province, Thailand. In: *2nd global conference on business, economics, management and tourism*. Prague. 2015.
7. 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*, 2014, no. 36, pp. 1-11.