

УДК 656.224.072.44

*Марценюк Л.В., к.е.н., доцент кафедри економіки та менеджменту, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
м. Дніпропетровськ*

*Полішко Т.В. к.е.н., доцент кафедри економіки та менеджменту, декан факультету «Економіко-гуманітарний», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,
м. Дніпропетровськ*

ПРИКЛАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТУРИСТИЧНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В РІЗНИХ КРАЇНАХ СВІТУ

Martseniuk L. V., Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, c. Dnipropetrovsk
Polishko T.V., Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, c. Dnipropetrovsk

The Examples of Rail Travel in Different Countries

Анотація.

В даний час дуже актуальною є проблема відновлення рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, адже внаслідок хронічного недофінансування з боку держави та відсутності вільних коштів у Укрзалізниці не відбувалися оновлення та модернізація рухомого складу та інфраструктури в повному обсязі десятки років. В результаті ступінь зносу рухомого складу сягає близько 90 %.

Завоювати довіру потенційних вітчизняних та іноземних інвесторів – головне завдання, що стоїть перед ПАТ «Українські залізниці». Підвищення обсягів пасажирських перевезень можливе за рахунок надання нових видів послуг, наприклад, залізничних екскурсій.

Залізничні туристичні перевезення є дуже популярними у багатьох країнах світу. Своїм власникам туристичні залізниці приносять неабиякі доходи. Вважаємо, що в Україні є необхідні передумови розвитку туристичної діяльності, а саме: велика кількість об'єктів історико-культурного та рекреаційного значення, багата історія та традиції. Також є розвинена транспортна мережа, яка потребує модернізації та достатня кількість готелів та ресторанів, які теж потребують вкладання коштів задля підвищення рівня сервісу, що надаються туристам.

Метою статті є аналіз методів організації туристичних перевезень залізничним транспортом різних країн світу.

Приклади успішного функціонування туристичних поїздів та туристичних залізниць у провідних країнах світу можна взяти за основу при формуванні аналогічних послуг в Україні. Вивчення позитивного досвіду інших країн сприятиме швидкому та вдалому впровадженню залізничного туризму в Україні, завоюванню довіри з боку інвесторів, які повірять, що розвиток залізничного туризму в Україні – це соціально необхідний та економічно вигідний проект.

В результаті запропонованих автором заходів очікується зростання пасажиропотоку на залізниці, підвищення іміджу українських залізниць, залучення додаткових коштів на оновлення застарілої інфраструктури та рухомого складу, створення нових робочих місць.

Summary.

Today is a very urgent problem upgrade rolling stock and railway infrastructure. As a result of chronic underfunding of the state and the lack of available funds to UZ occur renovation and

modernization of rolling stock and infrastructure in full decades. As a result, the degree of wear of rolling stock is around 90 %.

Winning the trust of potential domestic and foreign investors - the main task facing the Public Joint Stock Company «Ukrainian Railways». Increasing the volume of passenger traffic is possible through the provision of new services, such as rail tours.

Railway transportation travel is very popular in many countries. Tourist railway brings considerable income. We believe that in Ukraine there are prerequisites of tourism activities, among them a large number of historical and cultural and recreational values, rich in history and tradition. There is also a well-developed transport network, a sufficient number of hotels and restaurants that require investing to improve the level of service provided to tourists. The article is to analyze the methods of transport by rail travel around the world. Examples of successful operation of train travel and tourist railways leading countries of the world can be taken as the basis for the formation of similar services in Ukraine. Studying the positive experience of other countries will promote railway tourism in Ukraine, restore the confidence of the investors believe that the development of railway tourism in Ukraine - it is socially necessary and economically profitable business project.

As a result of expected growth in passenger traffic on the railroad, improving the image of Ukrainian railways to attract additional funds to upgrade infrastructure and rolling stock.

Ключові слова: залізниця; турист; залізничний туризм; пасажирські перевезення; туристичний поїзд

Keywords: railway; tourist; railway tourism; passenger transportation; tourist train

Вступ

У світі є багато прикладів успішного функціонування туристичних поїздів. Туристичні поїзда різних країн розрізняються своєю конструкцією, методом організації перевезень, якістю послуг, які надаються туристам впродовж подорожі та іншими параметрами. На вказані величини значною мірою впливає ширина колії, яка прокладена в тій чи іншій країні, в тім чи іншій регіоні. Найбільш популярною (60 % від загальної довжини в світі) є європейська колія розміром 1435 мм, на другому місці – російська колія (1520 мм) 17 %, на третьому – капська (1067 мм) – 9 %, на четвертому – метрова (1000 мм) – 7 %.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питання розвитку залізничного туризму у світі достатньо розкрито у Інтернет-джерелах. Є структурована інформація про успішні проекти різних країн, наприклад, «Найкрасивіші залізничні маршрути світу» або «Найзахоплюючі залізничні подорожі», але в цих оптимістичних списках Україна поки що не фігурує. Перспективами розвитку залізничного транспорту та туризму займалися багато вітчизняних [1-10] та іноземних [11-15] науковців, але що стосується питань розвитку туристичних перевезень в Україні саме залізницями, то цю тему майже не розкрито.

Завдяки зусиллям Закарпатської громади та керівництва західних областей у плідній співпраці із залізничниками та науковцями з Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна у найближчому майбутньому заплановано реалізацію амбітного проекту з відкриття туристичних маршрутів по вузькоколіїним лініям Закарпаття. У рамках виїзних оглядів експертною групою встановлено, що об'єкти колійного господарства, пасажирської інфраструктури, рухомого складу та допоміжних виробництв, задіяних у функціонуванні вузькоколіїної залізниці, знаходяться в занедбаному стані та потребують значних оновлень і капітального ремонту. Спеціалісти пропонують відновлення існуючих та будівництво нових залізничних ліній. Крім того, розроблено новий рухомий склад для організації туристичних перевезень, а також запропоновані перспективні туристичні маршрути з урахуванням прогнозованої кількості туристів, і відповідно, із очікуваним рівнем прибутку.

Вважаємо, що розвиток залізничного туризму – це один із перспективних напрямків вкладання інвестицій, адже саме за допомогою цієї послуги можливе зростання пасажиропотоку на залізниці та залучення додаткових коштів на її оновлення.

Мета

Метою статті є огляд існуючих у світі залізничних туристичних маршрутів, їхнє порівняння, виявлення переваг та недоліків. Ця інформація може бути корисною для тих, хто в подальшому планує займатися розбудовою залізничного туризму в Україні як широкими, так і вузькими коліями.

Виклад основного матеріалу

Один із найвідоміших і найпопулярніших у світі туристичний поїзд – це розкішний поїзд «Східний експрес» компанії «Орієнт Експрес» вже більше ста років вважається одним із найкращих поїздів класу «люкс», славиться багато оформленими купе, елегантною кухнею і люб'язним персоналом. Його пасажери відвідують найпривабливіші міста світу, подорожуючі з Лондона до Венеції або з Парижа в Будапешт, з Бухареста в Стамбул.

В складі поїзда є 66 купе трьох різних класів комфорту: 36 пульманівські, 28 – підвищеного комфорту та – 2 президентські. Усі купе обладнані коштовними меблями, сейфом, туалетом, душем або ванною, кондиціонером, телевізором, постільною білизною, побутовим електрообладнанням (наприклад, феном). Також в складі поїзда є два вагони-ресторани та вагон-бар з музикальним живим супроводом. Вартість квитка залежить від обраної тривалості (в середньому, дві тисячі доларів за один день подорожі) [1].

Швейцарія може бути цікава туристам, яким до вподоби залізничні подорожі. Так звані панорамні маршрути, тобто екскурсії в поїздах з панорамними вікнами, проходять крізь всю країну. Є маршрут на різний смак і гаманець. Наприклад, великим попитом у туристів користується Швейцарський шоколадний поїзд, який йде за маршрутом Монтре-Грюйер-Брок та у зворотному русі. Подорож може проходити на смак замовника – або у пульманівському вагоні першого класу «Прекрасна епоха» будівництва 1915 року або у сучасному панорамному вагоні. Спочатку поїзд привозить туристів у Грюйер, де на залізничній станції їх вже чекає автобус, на якому подорожуючих доставляють на екскурсію до замку в Грюйере, а також відомої на весь світ фабрики з виробництв сиру. Після цього групу туристів автобус знову довозить до поїзда і пасажери їдуть у наступне місто – Брок. Там туристів знову ж таки автобусом привозять на відому шоколадну фабрику фірми «Нестле». Після цього туристи повертаються на станцію відправлення – в Монтре. Цікаво, у вартість квитка входять також кава з булочками.

Ще один популярний туристичний маршрут залізницею можна проїхати на експресі «Вільгельм Телль». Він з'єднує центральну Швейцарію і Тичино. Подорож поєднує відпочинок на залізничному та водному транспорті. Спочатку туристів катають на катері по озеру Люцерн. З міста Люцерн до Флуен катер пливе майже чотири години. Туристи насолоджуються вишуканою їжею та прекрасними видами за бортом. По прибуттю у місто Флуен туристів вже чекає комфортабельний панорамний туристичний поїзд. Двогодинна подорож в ньому продовжиться через долину Реус, туристи побачать небезпечні скали. Далі пасажирів чекає незабутній пейзаж, що відкривається зі всесвітньо відомого перевалу Готтард, що знаходиться приблизно на висоті 1100 метрів над рівнем моря, та подорож по 15-кілометровому тунелю до міста Гоченнен, потім до Тичино, й далі – назад до Лугано.

Не меншою популярністю у туристів користується й експрес під назвою «Золотий перевал», що проходить за маршрутом: Люцерн (Цюрих) – перевал Брюнінг – Інтерлакен – Цвайзімен – Монтре (Женева). Він з'єднує центральну Швейцарію із Женевським озером. Поїзд, який складається із вагонів першого та другого класів, зупиняється в місті Русинер, де туристи відвідують замок Гранд Шале, відомий своїми 113 вікнами. Замок розташований поблизу станції, тому тут для перевезення туристів до місця екскурсії автобус додатково не залучають. Впродовж подорожі туристи побачать самий

високогірний район Швейцарії, побачать гори висотою майже 4 тисячі метрів, а також чудові водоспади.

Відома залізниця «Юнгфрау» надає доволі популярні туристичні послуги. Спочатку туристи відвідують гірський перевал Клайн-Шайдег, розташований на висоті 2061 метрів. Звідси поїзд піднімається на залізничну станцію Ейгерглетшер, де гостей чекає шикарний обід у ресторані. Подальший маршрут пролягає через тунель Айгер до станцій Айгерванд і Айсмір, на кожній з яких поїзд затримується на п'ять хвилин. Потім поїзд прибуває в Юнгфрауїох, з якого починається Великий льодовик, довжиною 22 кілометри, який є найдовшим крижаним потоком в Альпах і Вершиною Європи.

І наостанок, найбільш відомий та популярний в Швейцарії – це «Льодовиковий експрес» сполученням Церматт-Бриг-Адерматт-Кур-Давос, який організовує приватна компанія «Ретійська залізниця». Туристи можуть на свій вибір обрати тривалість подорожі – або усю від початкового до кінцевого пункту, і це триватиме сім годин, або приєднатися до групи туристів у будь-якому місті зупинки туристичного поїзда. До уваги туристів 291 міст, 91 тунель, відомий перевал Оберальп та заповідники Граубюндена. Поїзд рухається доволі повільно, зі швидкістю 36 кілометрів на годину.

Цікаво, що майже на всі туристичні поїзди в Швейцарії обов'язкове попереднє бронювання квитків, за яке пасажир теж повинен сплатити кошти. На свій розсуд туристи можуть також заздалегідь оплатити гарячий обід, при цьому бронювання місць у вагоні-ресторані обов'язкове [2].

Дуже популярний залізничний транспорт і в Індії. Щорічно залізниця перевозить приблизно шість мільярдів пасажирів. Квитки на звичайні поїзди доступні за своєю ціною. Залізниці знаходяться під керівництвом державної компанії «Індійські залізниці». Крім звичайних кас, є так звані туристичні каси, де можна придбати квиток на туристичний поїзд. В країні курсують чотири види пасажирських поїздів: швидкий «Шатабі», курсує між крупними містами. В складі поїзда два типи вагонів – тільки для сидіння + кондиціонування повітря та тільки для сидіння + підвищений комфорт.

Другий вид – швидкий «Радждхані», який з'єднує столицю Індії – Делі з іншими і містами країни. В складі поїзда вагони наступних класів: перший кондиційований, двохполочний кондиційований, трьохполочний кондиційований та вагон другого класу.

Третій вид – це експреси наступних видів: сидячий, не кондиційований спальний, не кондиційований другого класу.

До четвертого виду відносяться приміські поїзди з низьким рівнем сервісу – всередині вагона розташовані дерев'яні лавки, кондиціонера немає, вікна та двері постійно відкриті, навіть на ходу поїзда.

Для заможних іноземців в Індії пропонують залізничні подорожі на розкішних ретро-поїздах. Так, наприклад, в складі поїзда «Королівський Раджастхан на колесах» є 13 вагонів класу де люкс та один – класу люкс. В складі поїзда є також два вагони-ресторани, пральня, спа-салон, сувенірний магазин, бібліотека, вагон зі стільниковими іграми. Працює Інтернет та WI-FI. Подорож триває вісім днів. За цей період туристи зроблять зупинки в історичних містах Індії, де відвідають всесвітньо відомі музеї, палаци, і навіть, побувають на сафарі.

Вартість квитка – від 7 до 14 тисяч доларів на чоловіка. В квиток входить триразове харчування, медичне страхування та вхідні квитки у заплановані об'єкти екскурсійного відвідування і послуги англомовного гіда.

Також до уваги заможних туристів – розкішний поїзд «Експрес Махараджей», який за дев'ять днів доставить туристів з Делі до Бомбея. Окрім багаточисленних відвідувань музеїв, палаців, сафарі, поїздка на верб людовому каравані, і родзинка туру – обід у палаці махараджей Джамбугхода із можливістю спілкування з чотирма поколіннями справжньої королівської родини. В складі поїзді комфортабельні вагони (в кожному купе є туалет, душ, а у висококомфортабельних – справжня ванна) з кондиціонуванням повітря та

кнопкою виклику провідника, а також два вагони-ресторани, вагон-бар та вагон-гостинна. Максимальна кількість пасажирів, яку може вмістити цей поїзд – п'ятдесят осіб. Але внаслідок високої вартості квитка поїзд ніколи не буває заповнений вщент. Вартість квитка – від шести до 24 тисяч доларів за одну особу в двомісному купе, доплата за одномісне розміщення складає 100-відсоткову надбавку вартості квитка.

Ще один з туристичний поїздів, що пропонують до уваги туристів – «Легенди Індії», яким впродовж дев'яти днів прямує за маршрутом Бомбей – Делі. Туристи побачать печери, палаци, форти, а також стануть учасниками турніру по грі в поло на слонах. В складі поїзда комфортабельні вагони, а також два вагони-ресторани, вагон-бар та вагон-гостинна. Вартість квитків також включена вартість алкогольних напоїв. Вартість квитка – від шести до 24 тисяч доларів за одну особу в двомісному купе, доплата за одномісне розміщення складає 100-відсоткову надбавку вартості квитка.

Наступний поїзд, що заслуговує на увагу туристів – це ретро-поїзд «Палац на колесах». Впродовж дев'ятиденної подорожі туристи відвідають: Дели, Джайпур, Савай-Мадхопур, Читторгарх, Удайпур, Джайсалмер, Джодхпур, Бхаратпур, Агра. В складі поїзда всього 14 кондиційованих вагонів, в кожному вагоні по чотири купе, обладнаних туалетом та душем. Також в склад поїзда входять два вагони-ресторани та вагон-бар. В кожному вагоні працює своя кухня, де досвідчені повара приготують страви на замовлення пасажирів. Вартість квитка – майже 6 тисяч доларів за одну особу.

Також в Індії ходить туристичний поїзд за маршрутом Ченнаї-Рамешварам, який проїжджає по морському мосту Рамешварам, що побудований над Індійським океаном. Туристам відкривається захоплюючий краєвид.

Росія теж має декілька вдалих прикладів організації туристичних поїздів. Так, у всьому світі функціонує відомий розкішний поїзд «Золотий Орел». Подорож тривалістю п'ятнадцять днів дає можливість побачити майже усю Росію, від Москви до Уралу. Туристи побувають на екскурсіях у Москві, Казані, Єкатеринбурзі, Новосибірську, Іркутську, Улан-Уде, Улан-Баторі, Владивостоку, а також здійснять п'ятигодинну подорож вздовж озера Байкал. Загалом поїзд проїжджає майже 11 тисяч кілометрів, долаючи вісім годинних поясів. Вартість квитків залежить від класу вагонів – срібний, золотий або імператорський – 23, 28 або 33 тисячі доларів за одну особу. У вартість, окрім харчування, ночівлі у готелі в одному місті та екскурсій включені також послуги лікаря. Поїзд складається із 12 спальних вагонів, кожне з п'яти купе в вагоні обладнане туалетом, душем, полами з підігрівом, кондиціонером, телевізорами. Загальна площа кожного купе залежить від класу: «імператорського» - 11 м², «золотого» – 7 м², «срібного» – 5,5 м².

Цей же туристичний поїзд, «Золотий Орел» декілька разів на рік пропонує туристам міжнародну подорож під назвою «Каспійська Одисея». За шістнадцять днів туристи побувають в Арменії (їх чекає екскурсія по Єревану, поїздка на курорт Діліжан, дегустація справжнього армянського коньяку), Грузії (екскурсія по Тбілісі, Кахетії, місту Горі), Азербайджані (екскурсія по Баку, поїздка до Гобустанського археологічного заповідника), далі туристичний поїзд за 14 годин на поромі пересікає Каспійське море і туристи опиняться вже у Туркменістані, де туристів чекає екскурсія по Ашхабаду, відвідування біломармурових палаців та палаючого газового кратеру Дарваза, наступного дня, вже в Узбекистані туристи побачать мечеті в стародавньому місті Ічан-Кали, відвідають Самарканд та Ташкент, а потім їх чекає подорож по столиці Казахстану. Вартість квитка: від 21 тисячі доларів до 44 тисяч. В цю суму включено ночівлю у готелях на шляху прямування туристичного поїзда, вартість вхідних квитків в об'єкти екскурсійного запланованого відвідування, триразове харчування із алкогольними напоями, медична страховка та послуги гіда.

Є в Росії і міжнародний двотижневий туристичний тур сполученням Москва-Пекін на поїзді «Імператорська Росія». У складі поїзда вагони з купе чотирьох класів комфортності – від стандартного (4 тисячі євро з чоловіка) до елітного (майже 10 тисяч євро). Елітний

вагон складається із п'яти купе, обладнаних туалетом, душем, умивальником. Також в купе є крісло, стіл, телевізор, вбудована шафа для одягу та багажу.

В 2016 році туристам запропонували ще один залізничний туристичний маршрут під назвою «Великий чайний шлях», який проходить більше трьох тисяч кілометрів по Транссибірській магістралі від Маньчжурії до Сибіру, тобто охоплює частину території Росії, Китаю та Монголії. В кожному місті поїзд буде робити зупинку на два дні для проведення екскурсій для пасажирів. В складі поїзда дев'ять вагонів різних класів. Вартість квитка – від 2,5 тисяч рублів.

Серед нових туристичних маршрутів, що російська залізниця відкрила туристам у 2016 році, дводенна подорож на ретро-паровозі «Срібне намисто Росії» на вугільній тязі сполученням Санкт-Петербург-Псков. В складі поїзда вагони трьох класів.

В Африці успішно курсують потяги-готелі, які мають назву «Гордість Африки» та «Блакитний експрес» приватної залізничної компанії «Ровос Рейл», яка успішно функціонує з 1989 року. Двотижневий маршрут довжиною приблизно 1,6 тисяч кілометрів включає відвідування наступних місць: спочатку Дар-ес-Салаам (ПАР), потім заповідник Селус, що знаходиться вже в Танзанії, далі екскурсія на водоспад Чисимба у Замбії, потім найвідоміший у світі водоспад Вікторія, далі – відвідування заповіднику Мадикве в ПАР, де можна побачити великі популяції слонів, носорогів, і навіть, гепардів, потім оглядова екскурсія по Преторії, відвідування алмазної столиці – Кімберлі, і наостанок, туристи відвідають Кейптаун. Окрім оглядових екскурсій туристам запропонують безліч розваг від сафарі до польоту на гвинтокрилі над водоспадом, рафтингу або гольфу до екстремального банджи-джампінгу. Цікаво, що в місці початку залізничної екскурсії пасажирів особисто зустрічає власник залізничної компанії Rovos Rail Рохан Вос. В складі поїзда курсують два вагони-вітальні, два вагони-ресторани, спальні вагони з шикарно обладнаними купе (площею від 7 до 16 квадратних метрів, зі шкіряними диванами, сейфами, шафами, кондиціонерами, душем або ванною, золотими люстрами, срібними столовими приборами), та вагон-бар зі зручною оглядовою площадкою. Вартість квитка варіюється від майже 12 тисяч доларів до 21 тисячі у двомісних купе. За одномісне розташування потрібно доплатити в залежності від класу купе від 4,5 до 6 тисяч доларів. Вартість входить триразове харчування (в тому числі екзотичні страви зі страусу, антилопи та інші), послуги англомовного гіда [3].

На іншому континенті – в Австралії туристичні залізничні перевезення теж не дуже розвинені. Особливістю австралійських залізниць є те, що її залізнична мережа складається із колій трьох різних стандартів – капської (1067), європейської (1435) та ірландської (1600 мм) ширини. Нестиковка є також і по стандарту електрифікації залізниць. Так, із п'яти штатів Австралії у двох залізниці електрифіковано постійним струмом, а у трьох – змінним. Всі ці неув'язки створюють істотні перешкоди для організації тривалих за своєю протяжністю туристичних маршрутів.

Якщо вести мову про форму управління залізницею, то можна сказати, що в Австралії залізниця була приватизована у 1997 році. З тих пір кожен штат фінансує свою дільницю залізниці та організовує пасажирські перевезення в своїй місцевості.

Туристичні перевезення залізницею організовані лише на трьох напрямках. Так, найстаріший, це туристичний поїзд «Ган», який працює ще з 1878 року (!). Поїзд долає маршрут в майже три тисячі кілометрів впродовж двох діб, проходячи через центр австралійського континенту. Для пасажирів передбачені дві великих зупинки – в місті Кетрін, де можна зіграти партію в гольф, та в Еліс-Спринг, де можна поїхати на сафарі на квадрациклах. В вагоні-ресторані клієнтам пропонують вишукані страви з кенгуру.

Ще один туристичний, але вже короткотривалий маршрут, проходить від Сіднея до Робертсона. На поїзді «Какаду 3801» пасажирів у старовинних вагончиках початку минулого століття мають можливість насолодитися водоспадами та тропічними лісами. В складі поїзда три вагони з місцями для сидіння та вагон-буфет. В голові поїзда дизельний локомотив. Вартість поїздки – до ста доларів. Тривалість подорожі – чотири години.

Також туристам пропонують подорож тривалістю 45 хвилин вгору по гірському масиву Макалістер по 37-кілометровій залізниці Куранда-Сценік.

Тропічні сади залізничної станції Куранда є відомою пам'яткою. Спускаючись вниз по схилу, залізничні колії проходять крізь Національний парк Баррон-Гордж. Туристичний поїзд зупиняється біля спостережного майданчика, з якого відкривається захоплюючий вид на водоспад Баррон. З вікна поїзда можна побачити безліч дрібних водоспадів, які знаходяться всього в декількох метрах від поїзда [4].

В Еквадорі туристам пропонують цікаву подорож на одній із самих високогірних та небезпечних залізниць у світі, яку прозвали «Авеню вулканів» або «Ніс диявола» тому що її шлях пролягає в зоні діючих вулканів. З початкової станції в Ріобамбе, яка розташована на високогір'ї, до міста Сімбамбе, що розташоване у джунглях, туристи можуть милуватися пейзажами або сидючи у вагонах, котрі майже всі, без вікон, або на даху тих самих вагонів. В складі поїзда сорок вагонів різного класу від економ до розкішних купе з панорамними вікнами. Вагони та рейки дуже старі, в голові потяга – локомотив з паровими або дизельними двигунами. Маршрут довжиною в тридцять кілометрів поїзд долає аж чотири години, тому що при підйомі наверх існують жорсткі правила обмеження швидкості руху. Вартість квитка складає від 3 до 20 доларів, причому місцеві мешканці сплачують менше, а туристи більше за один і той самий вагон [5].

В Шотландії туристам пропонують залізничну подорож на поїзді «Королівський шотландець». Маршрут тривалістю п'ять днів включає в себе відвідування віскарні в Единбурзі, морську прогулянку у місті Плоктон, екскурсію до Замку Балліндалох та інших цікавих історико-культурних об'єктів. В складі поїзда всього двадцять купе, обладнаних дорогими меблями та необхідними зручностями. Крім спальних вагонів, в складі поїзда є вагон-ресторан з власною міні-пекарнею та вагон-вітальня, в якому виступає музичний оркестр.

Також туристам пропонують подорож по Вестхайлендській лінії, яка вважається однією з найкращих у світі висотних подорожей залізницею. Ця магістраль з'єднує шотландський порт Малліген і місто Обен. Саме захоплююче місце – віадук Гленфіннан, який знаходиться на висоті 30 метрів і з якого можна спостерігати прекрасний вид на озеро Лох-Шил та цікаві види Британії: найвищу гору Бен Невіс, найбільше, протяжне і глибоке озера – Лох Ломонд, Лох Аве, Лох Морар відповідно, найвисотнішу залізничну станцію – Корруп і найзахіднішу станцію – Ерісейг [6].

В Норвегії залізничний туризм є достатньо розвиненим. Туристам пропонують шість туристичних маршрутів. Наприклад, однією із найбільш відомих є Бергенська залізниця, яка з'єднує Осло та Берген та є найбільш високогірним маршрутом у Європі. За сім годин поїзд проїжджає 470 км та робить 20 зупинок. Пасажири мають можливість подивитися на долину Халінгдал, на найбільше в Європі високогірне плато, а також на льодовик. Найвища точка маршруту знаходиться на висоті 1237 метрів над рівнем моря.

Вартість квитка коштує від 350 крон, в залежності від класу вагону: стандартний – вагон зі звичайними м'якими кріслами, бізнес-класу – крісла зі столами, або спальний вагон.

Другий маршрут пролягає по Фломській залізниці та розташований між станціями Мюрдал та Флом. Під час 20-кілометрового маршруту туристи можуть спостерігати за вікном прекрасні пейзажі: водоспади, річки, долини. Ця залізниця відноситься до однієї із самих крутих залізниць із звичайною шириною колії. На 18 метрів пробігу підйом складає 1 метр.

Третій маршрут, 100-кілометровий, пропонує Раумська залізниця. Пасажири можуть проїхати з Думбоса до Ондалснесе та побачити Тропу тролів, Стіну тролів, гори Ромсдалсхорн та річку Рауму.

Четвертий маршрут пропонує Північна залізниця. З'єднує Буде и Тронхейм та перетинає Полярне коло.

П'ятий маршрут, який може бути цікавим для туристів, це подорож залізницею Йербанен між Ставангером и Егерсунном протяжністю приблизно в десять кілометрів 7,5 миль вздовж узбережжя, а також через міста Ставангер, Санднес, Брюне и Егерсунн.

Остання залізниця, що заслуговує на увагу туристів, це залізниця Довребанен, що з'єднує Тронхейм й Ейдсволл. Поїзд перетинає гірничий хребет Доврефьелль.

Усі залізниці в Норвегії обслуговує державна компанія «Norges Statsbaner» [7].

В Канаді усіма залізницями керує державна корпорація VIA Rail Canada, в склад якої входять чотири регіональних компанії. Країну перетинають три основних залізничних маршрути: Торонто-Ванкувер (подорож займає 83 години, за які він долає відстань у 4,5 тисячі кілометрів, рейси – тричі на тиждень, вартість квитка – до 900 доларів), Квебек–Монреаль–Оттава–Кінгстон–Торонто–Вінздор (найбільш завантажений напрямок, щоденно відправляються близько тридцяти поїздів, час прямування – 5 годин, вартість квитка – 150 доларів), Монреаль–Галіфакс (шість рейсів на тиждень, тривалістю майже добу, вартість 260 доларів). В складі поїздів є вагони трьох типів: бізнес-класу (м'які сидіння, триразове харчування), економ-клас (без харчування) та спальний.

Річний пасажиропотік в Канаді досягає чотирьох мільйонів пасажирів. Канадці з повагою відносяться до історії залізничного транспорту в своїй країні, адже там функціонує шість потужних залізничних музеїв. Цікаво, що навіть в складі туристичних поїздів, що сьогодні курсують на теренах Канади, кожний вагон має своє ім'я, свою історію, свою так би мовити родословну, де записують найбільш поважних пасажирів вже друге століття поспіль [8].

В Японії залізничні подорожі дуже популярні. Через усю країну прокладено залізничні колії, по яких ходять супершвидкісні поїзди. Так, туристичні поїзда «Токайдо» рухаються зі швидкістю приблизно 300 км/год за маршрутом між Токіо и Осакою. Пасажири можуть роздивитися гори, міста, рисові поля.

Найшвидші в світі сучасні поїзда Сінкансен курсують за маршрутом «Токайдо» між Токіо і Осакою (швидше них тільки шанхайський «Магльов», на магнітному підвісі). Самий швидкісний з них – «Нодзомі» – подолає 515 км шляху за два з половиною години, зупиняючись тільки в Йокогамі, Нагої і Кіото.

Майже щорічно туристам пропонують нові цікаві маршрути. Так, нещодавно компанія JR Kyushu випустила в світ туристичний поїзд «Сім зірок», який охоплює за тематикою сім напрямків та робить сім зупинок під час подорожі (Кюсю-Фукуока, Оіта, Сага, Миядзаки, Нагасакі, Кагосима, Кумамото). В складі поїзда 7 вагонів, 14 шикарних купе, два люкси, три президентських люкси, вагон-ресторан та бар. Купе площею від 10 до 21 квадратних метрів обладнані сучасними меблями, технікою, душем, туалетом, підлогою с підігрівом. На вибір туристів подорож може тривати два дні (вартість квитка 1,5 тисячі доларів) або чотири дні (вартість квитка – 4 тисячі доларів).

Не менш цікавим для туристів може стати й 148-кілометровий маршрут Фукусіма-Сіндзе. Поїзд, який курсує між цими містами, включає три звичайних вагони та один вагон, обладнаний двома великими ваннами для ніг з гарячою водою, які розраховані на чотирьох осіб. Під час подорожі туристи можуть парити ноги та дивитися у панорамні вікна та милуватися краєвидами за вікном. Вміст поїзда – 143 пасажирів. Частота курсування – 120 днів на рік, головним чином, у вихідні та святкові дні.

Ще один туристичний поїзд, який може викликати захоплення у туристів – гастрономічний. В поїзді, що курсує між Кіото та Кобе, пасажирам запропонують скуштувати вишукані національні страви.

Для любителів гострих відчуттів японці пропонують подорож на поїзді із привидами. Впродовж нічної 30-хвилинної подорожі від станції Шію Омів до Арасіямі туристів під тривожні звуки будуть лякати актори, перевдягнені у відьом та привидів. Вартість квитка складає 200 ієн, а для тих пасажирів, хто сам одягне костюм привода, подорож обійдеться вчетверо дешевше.

Пасажи́рські перевезення організовані шістьма компаніями Групи Японських залізниць – національної компанії. Крім цього, в країні працюють більше ста залізничних приватних компаній, що частково фінансуються місцевими адміністраціями [9].

Залізничний транспорт дуже розвинений у Китаї. Поїзда поділяються на чотири класи – швидкісні, швидкі, туристичні та експреси. Обслуговують поїзда державна Національна залізнична компанія.

Туристам пропонують різні залізничні тури тривалістю від семи до п'ятнадцяти днів. Серед популярних маршрутів: одинадцятиденний Гонконг–Шанхай–Лоян–Сиань–Пекін вартістю від 1360 доларів; дев'ятиденний Пекін–Шанхай–Гуйлінь–Гонконг – від 1210 доларів; семиденний – Пекін–Ченду–Пекін від 540 доларів. В вартість квитка включено триразове харчування та відвідування історико-культурних місць.

Популярні туристичні подорожні організовано й на Цінхай-Тібетській залізниці в Китаї. Вона є найбільш високогірною, адже 80 % маршруту проходить на висоті більше 4000 м. Вздовж колії – гори, які вкриті снігом навіть влітку. Щоб убезпечити туристів від гірничої хвороби, до їх послуг – спеціально обладнані поїзда з герметичними вагонами. Маршрут поїзд долає за 48 годин [10].

На американському континенті є три тривалі туристичні маршрути залізницею: «Транс-Канада» (десятидобовий поїзд з Ванкувера до Монреалю через Вінніпег і Оттаву), «Транс-Америка» (12 діб з Вашингтона в Лос-Анджелес через Чарльстон, Новий Орлеан, Сан-Антоніо, Ель-Пасо та ін.) і «Транс-Атлантика» (12 діб з Манагуа в Пуерто-Монт через Гуаякіль, Ліму і Сантьяго). В кожному поїзді є вагони різного класу, від чого залежить вартість квитка.

Крім того, в різних штатах до уваги туристів цікаві залізничні подорожі. Так, в Нью-Мексіко поїзд «Cumbres Toltec Scenic Railroad» перетинає і хиткі старі колії над прірвою, і гірський каньйон, і небезпечні виступи в скелях. В штаті Нью-Гемпшир пасажирам залізниці

Конвей

Синік

пропонують два історичних залізничних маршрути: лінія Норт Конвей в Конвей і лінія з Норт Конвей через Кроуфорд Ноче в Фабіан. На Алясці залізниця White Pass & Yukon Route є архітектурним пам'ятником. Висота споруди і досить старе обладнання робить подорож на потязі досить адреналінової прогулянкою. В штаті Колорадо є старий залізничний міст «Georgetown Loop Railroad», який знаходиться на місці колишнього срібного рудника, і їздять по ньому, в основному, туристи. Міст тримається на кволих палях на висоті близько тридцяти метрів [11].

Як видно із оглядового аналізу більшості існуючих у світі залізничних туристичних подорожей, рівень сервісу, безпека туристів, тривалість та вартість подорожі та інші характеристики суттєво відрізняються одна від іншої. Для більш наочного порівняння характеристик існуючих туристичних поїздів складено узагальнюючу таблицю (табл. 1).

Тут потрібно вставити таблицю, яку вислано окремим файлом 3 сторінки

Висновки

Проаналізувавши дані, приведені у таблиці, можна сказати, що не існує прямої залежності від типу власності залізниць та її затребуваністю у туристів. Найбільш популярні є поїзда, де параметри якість-ціна оптимальні. Але й на шикарні поїзда, з вартістю квитків від 20 тисяч доларів, є свої покупці – на такі тури квитки (у зв'язку із обмеженням кількості пасажирів у поїзді) замовляють заздалегідь, в деяких випадках навіть за рік до початку туру.

Як свідчать статистичні дані, у всіх країнах світу лише до 10 % туристичних подорожей здійснюється залізничним транспортом. В середньому, 30-40 % приходиться на особистий автомобіль, та стільки ж – на автобусні перевезення. Авіаперевезення займають в загальній структурі туристичних перевезень до 20 %. Але по оптимістичним прогнозам експертів, вже у найближчі роки доля залізничного транспорту у перевезенні туристів може зрости до 20, а то й 30 % в загальній структурі.

Також немає чіткої залежності стану рухомого складу та інфраструктури залізниць від форми їх власності. В задовільному стані є ті залізниці, в які вкладають кошти на їх оновлення. При цьому витрати на розвиток залізниць зазвичай окупаються після надання відповідних послуг їхнім клієнтам.

Список використаних джерел

1. Гненний О.М. Методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом. – Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.». – Дніпропетровськ, 2015. – Вип. 10. – С. 7–14.
2. Гоблик-Маркович Н.М. Підвищення інвестиційної привабливості регіону на основі формування туристичного кластеру/ Н.М. Гоблик-Маркович // Вісник Хмельницького Національного Університету. Економічні науки. – Хмельницький. – 2010. – №5, Т4 (166) – С. 76-79.
3. 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.
4. Козубова Н. В. Оцінка потенціалу внутрішнього ринку туристичних послуг : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Н. В. Козубова; НАН України, НДЦ індустр. проблем розвитку. – Харків, 2015. – 20 с.
5. Коробйова Р.Г. Потенціал розвитку залізничного туризму в Україні. – Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна, – № 20, 2015 р. – С. 70-74.
6. Кузнецов В.Г., Пшінько П.О., Кліменко І. В., Гуменюк А. В., Загорюлько С. М.. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколійних лініях Закарпаття. – Наука та прогрес транспорту. – Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – №4(58), 2015. – С. 23-33.
7. Новіцька І.В. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України. Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 41, 2013. – С. 114-117.
8. Остап'юк Н.І. Кон'юнктуроворні фактори туризму / Н.І. Остап'юк // Моделювання регіональної економіки : Збірник наукових праць. – Вип. 3(1). – Івано-Франківськ: Плай, 2010. – С. 127–133.
9. Стойка В.О. Актуальні проблеми та перспективи розвитку туристичної галузі як пріоритетного напрямку інвестування соціальної сфери / В.О. Стойка // Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки і управління. – 2011. – № 1 (9). – С. 96-104.
10. Хаустова В.Є., Горбатова Є.Ф. Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні. – Проблеми економіки. – №2, 2010 р. – С. 28-33.
11. American-rails.com [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.american-rails.com/gcry.html>
12. Rail routes in France [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://about-france.com/scenic-railways.htm>
13. 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.
14. 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.
15. Pratt S. Economic linkages and impacts across the Talc. / S. Pratt // Annals of Tourism Research. – 2011. – 38 (2). – P. 630-650.
16. 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.

REFERENCES

1. Hnennyi O.M. Metodichni pidkhody do otsinky ekonomichnoi efektyvnosti investytsii u rozvytok turystychnykh perevezen zaliznychnym transportom [Methodological approaches to assessing the economic efficiency of investments in the development of tourist traffic by railway transport]. *Problemy ekonomiky transport* [Problems of Transport Economics], 2015, issue 10, pp. 7-14.
2. Hoblyk-Markovych N.M. Pidvyshchennia investytsiinoi pryvablyvosti rehionu na osnovi formuvannia turystychnoho klasteru [Increase of investment attractiveness of the region on the basis of tourist cluster formation]. *Visnyk Khmelnytskoho Natsionalnoho Universytetu. Ekonomichni nauky* [Bulletin of Khmelnytsk National University. Economic Sciences], 2010, no. 5, vol. 4 (166), pp. 76-79.
3. Derhousova A.O. *Formuvannia stratehii rozvytku zaliznychnoho turyzmu* Kand, Diss. [Formation of the development strategy of railway tourism. Cand. Diss.]. Kharkiv, 2012. 216 p.
4. Kozubova N.V. *Otsinka potentsialu vnutrishnoho rynku turystychnykh posluh*. Avtoreferat Diss. [Evaluation of domestic market potential of tourism services. Author's abstract.]. Kharkiv, 2015. 20 p.
5. Korobiova R.H. Potentsial rozvytku zaliznychnoho turyzmu v Ukraini [Development potential of railway tourism in Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Proc. of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2015, issue 20, pp. 70-74.
- Transportni systemy ta tekhnologii perevezen* [Transport systems and technologies of transportations]
6. Kuznetsov V.H., Pshinko P.O., Klimenko I.V., Humeniuk A.V., Zahorulko S.M. Perspektyvy rozvytku zaliznychnoho turyzmu Ukrainy na vuzkokoliinykh liniyakh 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.
7. Novitska I.V. Yevropeyskyi dosvid u rozvytku zaliznychnoho transportu i turystychnoi haluzi Ukrainy [European experience in the development of railway transport and tourism industry in Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti* [Bulletin of transport and industry economics], 2013, issue 41, pp. 114-117.
8. Ostapiuk N.I. Koniunkturotvorni faktory turyzmu [Market-forming factors of tourism]. *Modeliuvannia rehionalnoi ekonomiky* [Regional economics modeling], 2010, issue 3(1), pp. 127-133.
9. Stoika V.O. Aktualni problemy ta perspektyvy rozvytku turystychnoi haluzi yak priorytetnoho napriamu investuvannia sotsialnoi sfery [Current problems and prospects of tourism industry development as a priority direction of social sphere investment]. *Naukovyi visnyk Chernihivskoho derzhavnogo instytutu ekonomiky i upravlinnia* [Scientific Bulletin of Chernihiv State Institute of Economics and Management], 2011, issue 1(9), pp. 96-104.
10. 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.
11. American-rails.com. Available at: <http://www.american-rails.com/gcry.html> (Accessed 28 April 2016).
12. Rail routes in France. Available at: <http://about-france.com/scenic-railways.htm> (Accessed 28 April 2016).
13. 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, vol. 36, pp. 1-11.
14. Khanal B.R., Gan C., Becken S. Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis. *Tourism Economics*, 2014, no. 20 (1), pp. 171-194.
15. Pratt S. Economic linkages and impacts across the Talc. *Annals of Tourism Research*, 2011, no. 38 (2), pp. 630-650.

16. Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? *Tourism Management*, 2014, no. 40, pp. 126-136.