


Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗ Толякова О.М.

УДК 338.48 (477)

КЛАССИФІКАЦІЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОДОРОЖІЙ ПО ВУЗЬКИМ КОЛЯМА

Марценюк Л.В., к. е. н., доцент (ДНУЗТ)

Автором розроблена нова класифікація туристичних подорожей по вузьким залізничним коліям, яка включає шість варіантів їх організації, а саме: однодень та додове туристичні екскурсії, короткострокові туристичні подорожі до 5 днів (з частковим та повним сервісом), та багатоденні туристичні подорожі до 14 днів (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

КЛАССИФІКАЦІЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ ПО УЗКОКОЛЕЙНЫМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

Марценюк Л.В., к.з.н., доцент (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.

© Марценюк Л.В.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 54, 2016

247
CLASSIFICATION OF TOURIST TRAVEL BY NARROW GAUGE RAILWAY

Martseniuk L.V., Candidate of Economic Sciences (DNURT)

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 вузькім коліям України має суттєве відмінність від туристичних перевезень по широкій колії та вузькім коліям інших країн, оскільки ширина вузької колії пасажирського вагону в Україні (при колії 750 мм) не дозволяє забезпечити повний комфорт у цих поїздів.

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

Постановка проблеми. На відміну від українського, закордонний вузької коліїй рухомий склад має більшу шириною кузова і ніколи 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 біології роботи щодо організації залізничних туристичних перевезень по широким та вузьким коліям. В цій роботі автор даної статті прийняв активну участь в розробці економічної частини проекту.

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

Туристична характеристика регіону. Існуючі вузькоколійні колії в даному регіоні є незамайним лісом, територією, залізними залишками історії та ін. Природне, історичне і культурне наслідство глибоко впливає на туристичну привабленість. Обов'язковою умовою розширення туристичного бізнесу є розвиток транспортної інфраструктури. У регіоні розвивається жодна діяльність, що забезпечує високі екологічні стандарти, надійність та безпеку перевезень, є залізничний транспорт.

Унікальним об’єктом Закарпатської області є вузької коліїй залізниця. Інфраструктура залізниць створювалася як часів Австро-Угорщини. Частини її збереглися на території України, Словаччини, Угорщини та Польщі. Ці ділянки можуть стати основою транспортної інфраструктури туристичного регіону заходи України. Створення на їх базі туристичних залізниць сприятиме високому ринковому реформуванню. Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» відповідно до норм європейського права. Крім того, розвиток інфраструктури транспортної та будівництво повного комплексу туристичної інфраструктури стає потужним поштовхом до розвитку економіки регіону.

Розв’язання цієї проблеми потребує досконалого техніко-економічного
обґрунтування. У зв’язку з цим проект є щодовим для міських громад, де він буде впроваджуватись. Мета туристичних подорожей по північним копіям Закарпаття – ознайомлення з природою регіону, місцевими історичними та культурними пам’ятками [1].

Аналіз останніх досліджень та публікацій.
Після одержання незалежності у 1991 році, Україна дистанцірована насяженість залізниць, яка забезпечує доступність цікавих для туристичного освоєння регіонів. Але кількість спеціалізованого рухомого складу для подорожей є недостатньою, практично відсутній спеціалізованій рухомій склад для травляних подорожей. Низький рівень комфорту та економічна недоступність його можливості (або можливий на даній 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 додаткові туристсько-еккурсійні поїздки. Організовано 5 туристичних поїздів, які обслуговували приблизно дві тисячі туристів;

2-й етап: з початку 1980-х років курсували графіки туристичних поїздів, тобто за регулярним розкладом, а також поїзди, призначено виключно для туристів;

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

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

Зароджувався відкривлення. 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 залізниці України, а саме: Пивденно-східній (Шепетівка, Гремче, Гусятин, Львівський (Яремче – Диятин – Івано-Франківськ, Коростень, Сарна, Ковель), Одеській (Чигирин, Ващаря, Христинівка, Погребище), ділянки яких найчастіше використовувалися в турах цих туристичних фірм, є цікавим для дослідження 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 погоди, 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 клієнтів від необхідності укладання договорів з декількома організаціями, що викохані, а також підвищення кількості вагонів, розробки маршруту проходження, надання харчування та інших послуг [6,7].

Сьогоден ПАТ "Українська залізниця" необхідно розвивати сфери додаткових комплексних послуг, які дозволяють отримувати залізницями прибутки і не будуть підпадати під поточну тарифікацію основних послуг залізничного транспорту. При цьому доцільним є застосування стратегії диверсифікації, яка громується на розвитку нового виду діяльності для залізничного транспорту, – туристичних перевезеннях [5].

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

Для задоволення зростаючих потреб в сервісному і туристичному обслуговуванні залізниці повинні мати можливість формувати різні туристські продукти за формулою "погода + ...": "погода + готель", "погода + екскурсії", "погода + спектакл"; "погода + футбольний матч", "погода + виставка", "погода + індустрійський туризм" 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 займалася
також і іноземні вченi [20-23], але методики, що запропоновані ним, в чистому вигляді є неприйнятими 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 невідомих частин.
Безумовно, кожен зі згаданих вчених висвітлює істотній вклад у дослідження з вивчення питань, але потрібно відзначити, що більшість з них акцентували свою увагу на загальних питаннях підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, в основному, це дослідження стосувалися перевезень по широкій залізниці чи колії. Досить мало є досліджень стосовно розвитку туристичних перевезень саме у вузьколійчих залізницях. В науковій літературі останніх років немає нової, узагальненої, класифікації туристичних перевезень саме у вузьколійчих залізницях України.

Метою дослідження є розробка класифікації можливих варіантів організації туристичних подорожей з використанням вузьких залізничних колій, а також розробка нової класифікації залізничних туристичних перевезень залежно від структури подорожі, комфортності угонів і призначения 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 маршруту напряму залежить від структури подорожі та комфортності рухомого складу [4, 8, 15].

Зараз на теренах Закарпатського регіону курсує на невелику відстань Каратський трамвай для проведення одноденніх туристичних екскурсій, якого не має необхідного комфорту [9, 13, 17].

Завдяки цьому проводити в подальшому розвиток туризму неможливо. Тому для врахування сучасних потреб населення на рис 1 представлена схема узагальненої вузьколійчої залізниці, що залежить від місця подорожі, комфортності подорожі та попиту на туристичні подорожі вузькими коліями.

Рис. 1. Схема вузьколійчих залізниць в Закарпатському регіоні України. Джерело: розробка ДНУЗТ

Вісник економіки транспорту і промисловості № 54, 2016
250
Моделі представлених вагонів передбачають комфортні умови для подорожі, наявність вакуумних туалетів, кондиціювання 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.

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

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

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

Вісник економіки транспорту і промисловості № 54, 2016
251
Купейний вагон у своїй структурі має три купе на два місця з поліцями для відпочинку туристів під час подорожі та вакуумний туалет для інвалідів, душ, телебачення, розетки для підключення ноутбуків.
Рис. 6. Вузькоколійний купейний вагон 1-го класу. Туалет для інвалідів та душем. Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)

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

Рис. 7. Вузькоколійний вагон-буфет. Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)

Вісник економіки транспорту і промисловості № 54, 2016  
253
У вагоні-ресторані можна харчуватися одночасно дванадцяти туристам. Для цього передбачено роздача та шість столов.

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

Вісник економіки транспорту і промисловості № 54, 2016

254
дручних крісел, стіл, кавоварка та холодильна скрині для напоїв і продуктів, розетки для підключення ноутбуків, телефонів та гаджетів, с телебачення.

Рис. 10. Модель спеціального вагону.
Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗ)
організовувати такі перевезення сумісно з іншими транспортними компаніями. Крім того ПАТ «УЗ» може надавати право доступу до інфраструктури вузьколінійних залізниць окремим туристичним компаніям для проведення двобоїних туристичних подорожей. Тривалість таких експерсій не може бути більшою ніж дві доби (40 годин) з організацією харчування протягом подорожі в міських ресторанах, кафе або колибах та ночівлі у міському готелю [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 використовуються для відпочинку 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 вузьколінійних залізниць окремим туристичним компаніям для проведення туристичних поїздок.

- Вагон-карандаш. Вони в основному використовуються для відпочинку на розрахунок 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 вузьколінійних залізниць від ПАТ «УЗ». Тривалість таких експерсій може бути до 14 діб з організацією харчування протягом подорожі в міських ресторанах, кафе або колибах та ночівлі у міському готелю.

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

При організації одноденного та довгострокових експерсій залізниця може викладати як самостійний оператор, який надає послуги з перевезення туристів в зручних вагонах, організації експерсії у суворо встановленої організації харчування в міських ресторанах, кафе, інтернету та ін.

При організації багатоденного туристичного відпочинку з експерсійними поїздами Львівська залізниця може виступати у ролі організатора трансферу та одного з організаторів туристичних подорожей.
### Таблиця 1

<table>
<thead>
<tr>
<th>Вид туристичної подорожі</th>
<th>Призначення</th>
<th>Структура поїзда</th>
<th>Примітка</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Одноденні туристичні екскурсії</td>
<td>Проведення оглядовий екскурсій для відвідувачів в готелях, пансионатах західного регіону та закордонних туристів Європи.</td>
<td>Локомотив, оновлені вагони 1-го і 2-го класів, спеціальний вагон-електропоїзд, вагон-буфет</td>
<td>Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення,</td>
</tr>
<tr>
<td>Двогодинні туристичні подорожі (подорож вихідного дня)</td>
<td>Проведення оглядовий екскурсій для відвідувачів в готелях, пансионатах західного регіону України та закордонних туристів з сусідніх країн Європи.</td>
<td>Локомотив, нові вагони 1-го і 2-го класів, спеціальний вагон-електропоїзд, вагон-ресторан, вагон-салон</td>
<td>Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення,</td>
</tr>
<tr>
<td>Короткострокові туристичні подорожі до 5 діб (поїзд 2-го класу)</td>
<td>Проведення спеціальних короткострокових туристичних подорожей для туристів західного регіону України та закордонних туристів з сусідніх країн Європи.</td>
<td>Локомотив, сучасний рухомий склад: купейний вагон, вагони 1-го і 2-го класів, спеціальний вагон, вагон-ресторан, вагон-салон</td>
<td>Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення, купе для відпочинку стоячих, Wi-Fi, душову кімнату</td>
</tr>
<tr>
<td>Короткострокові туристичні подорожі до 5 діб (поїзд 1-го класу)</td>
<td>Проведення спеціальних короткострокових туристичних подорожей для туристів західного регіону України та закордонних туристів з сусідніх країн Європи в більш комфортних умовах.</td>
<td>Локомотив, сучасний рухомий склад: спальний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електропоїзд, вагон-буфет, вагон-ресторан, вагон-салон</td>
<td>Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення, купе для відпочинку стоячих, Wi-Fi, душову кімнату</td>
</tr>
<tr>
<td>Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (частковий сервіс)</td>
<td>Проведення спеціальних багатоденних туристичних подорожей по районах, західних і сусідніх країн Європи (по вузьким коліям) для українських та закордонних туристів.</td>
<td>Локомотив, сучасний рухомий склад: спальний вагон, купейний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електропоїзд, вагон-буфет, вагон-ресторан, вагон-салон</td>
<td>Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення, купе для відпочинку стоячих, Wi-Fi, душову кімнату</td>
</tr>
<tr>
<td>Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (повний сервіс)</td>
<td>Проведення спеціальних багатоденних туристичних подорожей по районах, західних і сусідніх країн Європи (по вузьким коліям) для українських та закордонних туристів в більш комфортних умовах.</td>
<td>Локомотив, сучасний рухомий склад: спальні вагони, купейний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електропоїзд, вагон-буфет, вагон-ресторан, вагон-казино</td>
<td>Вагони мають вакуумні туалети, кондиціювання, опалення, купе для відпочинку стоячих, Wi-Fi, душову кімнату</td>
</tr>
</tbody>
</table>

Вісник економіки транспорту і промисловості № 54, 2016
### Таблиця 2

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

**Джерело:** розробка автора

<table>
<thead>
<tr>
<th>Вид туристичної подорожі</th>
<th>Помер варіанту туристичної подорожі</th>
<th>Сфера впливу туроператора</th>
<th>Види туристичних операторів, що їздять при наданні послуг</th>
</tr>
</thead>
<tbody>
<tr>
<td>Одноденні туристичні екскурсії</td>
<td>1</td>
<td>Туристичні перевезення у межах вузьких колій та супутньої туристичної інфраструктури, що розташована вздовж залізниці у межах автомобільного транспорту</td>
<td>Власник вузької колій, власник туристичного рухового складу та власники супутньої туристичної інфраструктури</td>
</tr>
<tr>
<td>Двовіденні туристичні подорожі (подорожі вихідного дня)</td>
<td>2</td>
<td>Туристичні перевезення у межах вузьких колій та супутньої туристичної інфраструктури, що розташована вздовж залізниці у межах автомобільного транспорту</td>
<td>Власник вузької колій, власник туристичного рухового складу та власники супутньої туристичної інфраструктури</td>
</tr>
<tr>
<td>Короткострокові туристичні подорожі до 5 діб (поїзд другого класу)</td>
<td>3</td>
<td>Будь-які туристичні перевезення, що виконуються по території України і додатково включають туристичну інфраструктуру, що обслуговується вузькими коліями як оглядові екскурсії</td>
<td>Власник вузької колій, власник туристичного рухового складу, власники супутньої туристичної інфраструктури та будь-які відчінні та закордонні туристичні оператори</td>
</tr>
<tr>
<td>Короткострокові туристичні подорожі до 5 діб (поїзд первого класу)</td>
<td>4</td>
<td>Будь-які туристичні перевезення, що виконуються по території України і додатково включають туристичну інфраструктуру, що обслуговується вузькими коліями як оглядові екскурсії</td>
<td>Власник вузької колій, власник туристичного рухового складу, власники супутньої туристичної інфраструктури та будь-які відчінні та закордонні туристичні оператори</td>
</tr>
<tr>
<td>Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (частковий сервіс)</td>
<td>5</td>
<td>Будь-які туристичні перевезення, що виконуються по території України та країн Європи по вузьким залізничним коліям</td>
<td>Власник вузької колій, власник туристичного рухового складу, власники супутньої туристичної інфраструктури та будь-які відчінні та закордонні туристичні оператори</td>
</tr>
<tr>
<td>Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (повний сервіс)</td>
<td>6</td>
<td>Будь-які туристичні перевезення, що виконуються по території України та країн Європи по вузьким залізничним коліям</td>
<td>Власник вузької колій, власник туристичного рухового складу, власники супутньої туристичної інфраструктури та будь-які відчінні та закордонні туристичні оператори</td>
</tr>
</tbody>
</table>

**Висновки.**

Прincipi організацiї туристичних подорожей. З табл. 1 та 2 випливають рiзнi принципи організацiї туристичних перевезень з використанням вузьких залiзничних колiй.

**Baplant 1** — найменш прибутковий це однонаден одногодовий екскурсійний перевезення, мета яких ознайомити туристів з мальовничою природою Закарпаття та супутньою туристичною інфраструктурою, яка розташована вздовж залiзничної колiї.

Вісник економiки транспорту i промисловостi № 54, 2016

258
В перевезеннях може бути задіяний старовинний рухомий склад переобладнаний для зручної поїздки, панорамного огляду навколишнього краєвиду та організації харчування, або новий залізничний поїзд. Тривалість експедиції - 10-14 днів. Протягом подорожі передбачено не менш двох-трьох зупинок для огляду туристичних пам'яток, харчування в ресторані, кафе або в міськіх кофіш. Після одноденної експедиції група туристів повертається до станції, де була розпочата експедиція.

Варіант 2 - відображається від попереднього варіанту тривалістю оглядової експедиції. Термін 2 дні доби. Поїзд відправляється від початкової станції маршруту та слідує до проміжної станції, де група туристів відпочинає в міському готелі, а з ранку відправляється далі або у зворотному напрямку. При цьому під час роботи кожен день кілька зупинок для ознайомлення туристів з природою, закарпаття, термальними та заповідними осередками, пам'ятками історії, проведення дегустації вин та ін.

Варіанти 3 та 4 відображаються від варіантів 1 і 2 тим, що головним туром операцій в цьому разі виступає стороння закордонна чи українська туристична компанія, яка за договором з зализничним ту р о ператором і власником рухомого складу виконує лише частину туристичних подорожей по вузьким коліям закарпаття як додаткову оглядову експедицію або як трансфер.

Варіант 5 передбачає самостійні багатодні експедиції, які відбувають відомі зірковим та вітчизняними і зализничними туристичними операторами, які підприємство з власниками вузьколінійної залізниці, рухомого складу та супутньої туристичної інфраструктури. Тривалість таких подорожей може бути від 5 до 14 днів. Така організація туристичних перевезень передбачає більш досконалу здатність з огляду на природу України та сусідніх країн, де є вузькі колії, міськими осередками, замками, визначними історичними пам'ятками, проживання у готелях, депутації вин, активний відпочинок, катання на льоду у горах та рибалку. Комплекс послуг передбачає зупинку на кілька днів у вказаних місцях на термін, який самостійно обирає туристи, а вузьколінійна залізниця за встановленим заздалегідь графіком буде перевозити їх з одного місця в інше за іншого. Для цього на залізниці будуть курсувати компактні поїзди в складі яких буде три або чотири вагони. Структура поїзда буде відповідати загальному терміну поїздки, кількості зупинок на маршруті та терміну перебування туристів у визначених місцях відпочинку.

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

Варіант 6 - відображається від варіантів 5 комфортністю рухомого складу, а саме: збільшується кількість купейних вагонів, кількість вакуумних туалетів, душів, холодильників, включаючи додатково вагон-кашон, але за комфортністю ці поїзди значно поступаються туристичним поїздам, що будує поїздати по ширшій колії. Тому назвати ці пасажирські перевезення купейними не можливо. За фінансовими доходами цей варіант найбільш дохідний але дуже витратний.

Структура будь-якого туристичного поїзда передбачає основу кількість вагонів різного призначення залежно від населеності та класності поїзду. Наприклад у складі туристичного вузьколінійного поїзду для одноденних оглядових поїздок обов'язково мусять бути два вагони - перший та другий клас, 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 до першого класу класів визначається залежно від попиту на них (рис. 12).

Рис. 11. Структура поїзда 2-го класу для одноденого оглядового туризму Джерело: розробка автора.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 54, 2016

259
Проблеми транспортного комплексу України

Рис. 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 поліцями для відпочинку та вакуумним туалетом і душем. Кількість вагонів відповідно першого та другого класів визначається залежно від попиту на них (рис.13).

Рис. 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).

Рис. 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-касіно.

Рис. 15. Структура поїзда 1-го класу для багатоденної туристичної подорожі (частковий 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

Вісник економіки транспорту і промисловості № 54, 2016

260
турестичні подорожі до 5 дб (з частковим та повним сервісом), та багатоденні туристичні подорожі до 14 дб (з частковим та повним сервісом), які будуть організовані різними туристичними операторами України та Європи, що дозволить будь-яким турагентам тонкіше визначати сферу своєї діяльності та розраховувати їх економічну ефективність.

Практична цінність. У туристичних операторів України та країн Європи з'являється 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


УДК 338.47:656.2(477)

УДОСКОНАЛЕННЯ ДІЯЛЬНОСТІ З ПРОТИДІЇ ТА НЕЙТРАЛІЗАЦІЇ ЗАГРОЗ ВІД НЕСАНКЦІОНОВАНОГО ВТРУЧАННЯ В СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

Чередниченко О.Ю., к.е.н., доцент, старший викладач
(ІПІОК СБУ НЮУ ім. Ярослава Мудрого)

В статті досліджено ситуацію щодо незаконного втручання в діяльність залізничного транспорту та визначено види загроз і чинники сприяння несанкціонованим втручанням в системі економічної безпеки ПАО «Укрзалізниця». Зроблено висновок щодо необхідності використовування нових підходів, методик і механізмів забезпечення протидії несанкціонованим втручанням в діяльність залізничного транспорту з урахуванням світового досвіду, українських реалій, наукових підходів та результатів аналізу нововведень власного досвіду. Запропоновано комплекс заходів, направленних на удосконалення роботи з протидії та нейтralізації загроз від несанкціонованого втручання на залізничному транспорті.

Ключові слова: безпека, загрози, несанкціоновані втручання, комплекс заходів, залізничний транспорт, реформування.

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПО ПРОТИВОДЕЙСТВИЮ И НЕЙТРАЛИЗАЦИИ УГРОЗ ОТ НЕСАНКЦИОНИРОВАННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА В СИСТЕМЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРЖНОГО ТРАНСПОРТА

Чередниченко А.Ю., к.э.н., доцент, старший преподаватель
(ИПОК СБУ НЮУ им. Ярослава Мудрого)

В статье исследована ситуация в сфере незаконного вмешательства в деятельность железнодорожного транспорта и определены виды угроз и факторы содействия несанкционированным вмешательством в системе экономической безопасности ПАО «Укрзалізниця». Сделан вывод о необходимости использования новых подходов, методик и механизмов обеспечения противодействия несанкционированным вмешательствам в деятельность железнодорожного транспорта с учетом мирового опыта и украинских реалий, научных подходов и результатов анализа имеющегося собственного опыта. Предложен комплекс мероприятий.

© Чередниченко О.Ю.

Вісник економіки транспорту і промисловості № 54, 2016

262