

Л.В. Марценюк, к.е.н.

Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка Всеволода Лазаряна**СТВОРЕННЯ «ГОТЕЛІВ НА КОЛЕСАХ» – ШЛЯХ ДО ЗНИЖЕННЯ ВАРТОСТІ ТУРИСТИЧНОЇ ПОДОРОЖІ**

Враховуючи, що туристична галузь є однією з високодохідних у розвинених країнах світу, автор пропонує на рівні держави прикласти зусилля задля розвитку туризму в Україні. На думку автора, слід звернути увагу на розвиток залізничного туризму. Переобладнання існуючих та нових потягів під спеціальні туристичні, так звані «готелі на колесах», дозволить залучити пасажиропотік, адже турист зможе комфортно розміститися в купе і суттєво зекономити на послугах готелів на зупинках прямування туристичного маршруту.

В Україні потрібно організувати туристичні перевезення таким чином, щоб клієнт міг за якомога менші гроші отримати більше послуг.

Нарощування потенціалу пасажирських перевезень у цій сфері безпосередньо залежить від організаційних заходів та інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури й рухомого складу.

Таким чином, пріоритетом може стати не лише придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу переважно нового покоління, що відповідає європейським технічним нормам щодо залізничного транспорту, а й надання можливості приватним компаніям вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, враховуючи й Укрзалізницю.

Задля зростання туристичного потоку туристичні залізничні компанії мають звернути увагу на такі напрями розвитку: впровадження високошвидкісних магістралей, підвищення рівня сервісу у потягах, організацію тематичних поїздок залізницею.

Ключові слова: туризм; туристична подорож; залізничний туризм; транспортний туризм; пасажирські перевезення.

Постановка проблеми. Туристична подорож – це не просто пересування з пункту А в пункт Б, окрім часу на перевезення вона враховує час на відвідування екскурсій, на прийом їжі і, якщо подорож триває більше доби, час на відпочинок. В Україні потрібно організувати туристичні перевезення таким чином, щоб клієнт міг за якомога менші гроші отримати більше послуг.

Стан вивчення проблеми та аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання організації туристичної діяльності розглянуто у роботах вітчизняних вчених: Ю.С. Бараша, О.М. Гненного, В.І. Цибуха, А.П. Дуровича, Ю.К. Чередніченко та зарубіжних вчених: Р.Батлера, Н.Лейпера, С.Медліка та ін. Вони вивчали проблеми впровадження туристичних потягів на залізницях, можливості росту прибутковості пасажирського господарства за рахунок розвитку залізничного туризму. Але в їхніх роботах не приділено достатньо уваги напрямам оптимізації туристичної подорожі, а також факторам здешевлення туристичних послуг.

З метою визначення напрямів подальшого розвитку та функціонування транспортного сектору економіки України, розширення міжнародних транспортних зв'язків, ефективного використання транзитного потенціалу країни, проведення структурних реформ на транспорті Кабінетом Міністрів України затверджено Транспортну стратегію України на період до 2020 року.

Пріоритетними напрямками у подальшому розвитку залізничного транспорту є: реформування системи управління залізничним транспортом; впровадження рухомого складу нового покоління та модернізація існуючого; подальший розвиток залізничної інфраструктури; впровадження ринкового механізму; інтенсифікація та вдосконалення технологій перевезень пасажирів і вантажів; інноваційний розвиток і вдосконалення науково-технічного та кадрового потенціалу [3, с. 7–11].

В останні роки вже ведеться робота за вказаними вище напрямками, але підхід до їх вирішення постійно змінювався. Основними розробниками цих проблем були: фахівці Укрзалізниці Г.М. Кірпа, Ю.М. Федюшин, А.Д. Лашко, В.І. Сіраков, Г.Д. Ейтутіс, науковці ДЕГУТУ – Ю.М. Цетов, М.В. Макаренко, Є.М. Сич, Ю.В. Дьомін, науковці ДНУЗТ – Ю.С. Бараш, М.В. Гненний, О.М. Гненний, науковці УкрДАЗТ – В.Л. Дикань, О.Г. Дейнека та ін.

Метою дослідження є обґрунтування необхідності і можливості організації залізничного туризму на території України з урахуванням досвіду зарубіжних розвинених країн.

Викладення основного матеріалу. Транспорт є одним із головних чинників розвитку туризму. Саме на транспортні послуги припадає лівова частка вартості туристичної подорожі.

Транспортною подорожжю вважається організоване перевезення групи туристів за задалегідь узгодженим маршрутом певним видом транспорту. Залізничний туризм – подорож, що здійснюється залізницею на спеціалізованому залізничному транспортному засобі фізичними особами тривалістю від 24 годин до 1 року, але з ночівлею, з оздоровчою, професійно-діловою, релігійною та іншою метою, не пов'язаною з оплачуваною діяльністю [7, с. 56–64].

Подорожі поділяються на одноденні, короткотривалі та багатоденні. Якщо мова йде про одноденні подорожі, то мається на увазі, що вони починаються рано-вранці і закінчуються ввечері. При цьому у вагонах туристичного потягу не передбачено спальних ліжок. Туристи займають свої місця за столиками вагона-ресторану, де є можливість не лише спожити їжу, а де туристам пропонують і послуги екскурсорода, і послуги артистів. Туристи доїжджають до конкретного пункту призначення, це може бути як об'єкт культурно-історичного показу, так і природні дива або пікнік у затишному дивовижному куточку [5].

Під час нетривалих залізничних турів пасажери розміщуються в купе. Це можуть бути і звичайні купе, а можуть бути класу «люкс» із усіма зручностями. Подорож організована таким чином, щоб вночі пасажири спали, а вдень змогли побачити якомога більше цікавого.

Щодо багатоденних подорожей, то вони відрізняються різноманітністю. У такому випадку туристи можуть бути в дорозі і вдень. При цьому вагони деяких туристичних потягів обладнані прозорим оглядовим дахом [1, с. 269–281].

Зараз у світі все більшою популярністю користуються залізничні круїзи (туристичні подорожі потягом по замкнутому кільцевому маршруту із запланованими зупинками для проведення екскурсій, при цьому потяг використовують як «готель на колесах») [4, с. 413–424].

Так першою компанією в світі, що організувала туристичні подорожі залізницею, є американська компанія «Вагон Лі», яку заснували брати Пульман. Вони пропонують відомі всім класичні залізничні подорожі: «Східний Експрес», «Блакитний потяг», «Золота стріла», «Транссибірський експрес» [10].

Серед популярних на сьогодні туристичних маршрутів можна виділити такі: «Андалузський експрес» в Іспанії (тиждень туристи проживають у вишуканих вагонах, зроблених «під старовину»); «Східний експрес», який має декілька маршрутів у Європі, що виходять із Москви або Лондона чи Стамбулу; «Транс-Канада», «Транс-Америка» та «Транс-Атлантика», які користуються високим попитом у Америці та Канаді [9].

У національних парках деяких країн туристам пропонують оглядові екскурсії на старовинних потягах. Наприклад, в США функціонує «Залізниця Йотсматських гір», популярні залізничні тури і в Скелясті гори Монтани, є тури і Аляскою; «Тур в Мексиканське піднебесся» по горах приваблює туристів у Мексиці; найбільшу колекцію діючих локомотивів та вагонів вузькоколійки пропонують подивитися туристам в Індонезії; а в Африці діють чотири довготривалі туристичні маршрути, один з них – двадцятиденна подорож залізницею з Кейптауна до столиці Танзанії [2, с. 87–89].

Якщо повернутися до України, то тут у галузі пасажирських перевезень суттєвих зрушень за останні роки не відбулося. Організаційна структура нереформована, закупівля нового рухомого складу відбувається дуже повільно. Тому значна увага з боку держави має бути приділена розвитку транспортної інфраструктури, зокрема залізничному транспорту, тому що розвиток транспортної інфраструктури є каталізатором економічного зростання України.

Недостатнє бюджетне фінансування програм модернізації й будівництва об'єктів інфраструктури разом з незначними приватними інвестиціями призвели до значного зносу основних фондів, що на залізничному транспорті складає майже 90 %.

Основні причини згаданих проблем: недостатнє державне фінансування на розвиток транспортної інфраструктури; недосконалість законодавчої та нормативно-правової бази; нереалізованість програми реформування залізничного транспорту та Укрзалізниці.

У найближчому майбутньому потрібно поліпшити якість наявних і збудувати нові об'єкти транспортної інфраструктури для потреб економічного розвитку й підвищення якості життя громадян. Для цього слід вирішити такі завдання: збільшувати фінансування розвитку інфраструктури, що перебуває в державній власності; створити привабливі умови для залучення приватних інвестицій; удосконалити структуру управління на залізничному транспорті.

Для збільшення фінансування розвитку інфраструктури необхідно: збільшити бюджетне фінансування програм модернізації й розвитку об'єктів транспортної інфраструктури на 10 % щорічно; ліквідувати пільгові тарифи на пасажирські перевезення.

Окремо слід вказати на спробу налагодити швидкісний рух для пасажирських потягів. Передбачено впровадження між Києвом і більшістю обласних центрів та найбільшими містами України курсування денних потягів з терміном перебування в дорозі 4–7 годин (на заміну 10–12 годинам нічних потягів) і з застосуванням вагонів підвищеної комфортності. Вже курсують швидкісні денні потяги зі сполученням Київ–Харків, Київ–Львів, Київ–Дніпропетровськ та Київ–Одеса. Однак, уживаючи термін «швидкісне пасажирське сполучення»,

треба зауважити, що максимальна (а не маршрутна) швидкість українських швидкісних потягів становить 100–120 км/год, у той час як в Європі цей показник складає 160 км/год. та більше [8, с. 114–117].

Процес успішної інтеграції залізниць України в систему континентальних транспортних сполучень і нарощування потенціалу пасажирських перевезень у цій сфері безпосередньо залежить від організаційних заходів та інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури й рухомого складу.

Таким чином, пріоритетом має стати не лише придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу переважно нового покоління, що відповідає європейським технічним нормам щодо залізничного транспорту, а й надання можливості приватним компаніям вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, враховуючи й Укрзалізницю.

Висновки та перспективи подальших досліджень. У всіх країнах найважливішим напрямом реформи є забезпечення рівного доступу всіх перевізників (як державних, так і приватних) до транспортної інфраструктури (залізничної мережі, вокзалів тощо). У приватизації ж інфраструктури немає необхідності. У багатьох країнах вона залишається в державній власності (наприклад, спеціально утвореної інфраструктурної компанії).

Для розвитку залізничного туризму в Україні можна організувати декілька туристичних залізничних компаній, основна мета яких – мати прибуток, який можна отримати лише за умов суттєвого зниження витрат на перевезення за рахунок логістичного підходу до процесу перевезень, ефективної тарифної політики, належного виконання своїх обов'язків та створення позитивного іміджу.

Враховуючи середній щомісячний дохід українців до чотирьох тисяч гривень, зрозуміло, що не кожен з них як турист здатен сплачувати в середньому шістьсот гривень за ніч у двомісному номері, наприклад, у Львові або Києві, тому потрібно переобладнати існуючі пасажирські вагони під комфортабельні купе зі зручностями.

Потрібно оптимізувати туристичну подорож залізничними потягами за рахунок використання сучасного рухомого складу, який здатний повністю замінити відпочинок вночі та вдень у готелі, що дозволить збільшити час на проведення екскурсій або збільшити їх кількість і знизити вартість туристичної подорожі, оскільки відпочинок у готелі потребує додаткових коштів.

Також потрібно організувати доступні пункти харчування як у потязі, за допомогою вагонів-ресторанів, так і в пунктах зупинки.

Згідно з даними Державної служби статистики України, у зв'язку з анексією Криму, обсяг пасажирських перевезень у 2015 році, порівняно з 2014 роком, знизився приблизно на 10 %. Отже, в невикористовуваному резерві є пасажирський рухомий склад. Саме його, за допомогою як вітчизняних, так і іноземних інвесторів можна переобладнати в сучасні «готелі на колесах», які згодом поставити на залізничні туристичні маршрути.

Туристична індустрія має бути спрямована не лише на отримання комерційного, а й соціального ефекту. Підвищення інтересу з боку як вітчизняних, так і іноземних туристів дозволить відновити та зберегти культурно-історичну спадщину українського народу, а також підвищити імідж нашої країни у світовому інформаційному просторі.

У статті вперше запропоновано метод оптимізації туристичної подорожі залізничними потягами за рахунок використання сучасного рухомого складу, який здатний повністю замінити відпочинок вночі та вдень у готелі, що дозволить збільшити час на проведення екскурсій або збільшити їх кількість і знизити вартість туристичної подорожі, оскільки відпочинок у готелі потребує додаткових коштів.

Залізниця, безумовно, є надійним та зручним засобом переміщення туристів як на рейсових регулярних лініях, так і на чартерних потягах місцевого та дальнього сполучення. Тому задля зростання туристичного потоку туристичні залізничні компанії мають звернути увагу на такі напрями розвитку: впровадження високошвидкісних магістралей, підвищення рівня сервісу у потягах, організацію тематичних поїздок залізницею та інші.

Список використаної літератури:

1. *Абрамов В.В.* Історія туризму : підручник / *В.В. Абрамов, М.В. Тонкошкур*. – Х. : ХНАМГ, 2010. – 294 с.
2. *Передумови створення транспортно-логістичних кластерів у межах міжнародних транспортних коридорів / Є.С. Альошинський, Є.І. Балака, Г.О. Сіваконева, С.О. Світлична // Матеріали дев'ятої Міжнародної науково-практ. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України».* – Коктебель : УкрДАЗТ, 2013. – С. 87–89.
3. *Бараш Ю.С.* Розвиток залізничного туризму в Україні / *Ю.С. Бараш // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В.Лазаряна.* – Д., 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.
4. *Гуляев В.Г.* Організація туристичних перевозок / *В.Г. Гуляев*. – М. : Фінанси і статистика. – 2001. – 512 с.

5. Развитие железнодорожного туризма [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.Ozd.ru/sport_i_turizm/razvitie_zheleznodorozhnogo_turizma.html.
6. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://vsviti.com.ua/collections/18902>.
7. *Писаревський І.М.* Туризм як національний пріоритет : монографія / *І.М. Писаревський*. – Х. : ХНАМГ, 2010. – 284 с.
8. *Стрілець В.І.* Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / *В.І. Стрілець* // Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В.Лазаряна. – Д., 2011. – Вип. 1. – С. 114–117.
9. American-rails.com [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.american-rails.com/gcry.html>.
10. Rail routes in France [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://about-france.com/scenic-railways.htm>.

МАРЦЕНЮК Лариса Володимирівна – кандидат економічних наук, доцент кафедри економіки та менеджменту Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка Всеволода Лазаряна.

Наукові інтереси:

- проблеми економіки залізничного транспорту у сфері вантажних та пасажирських перевезень;
- транспортний туризм;
- сталий розвиток країни, регіонів, підприємств.

Тел.: (093) 934–18–03.

E-mail: rwinform1@rambler.ru.

Стаття надійшла до редакції 19.08.2015.