

Л. В. МАРЦЕНЮК

Організація залізничного туризму  
в Україні

2017

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ  
ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

Л. В. МАРЦЕНЮК

# Організація залізничного туризму в Україні

МОНОГРАФІЯ

ДНІПРО  
2017

УДК 338.488.1:656.224.072.44  
ББК 65.433:39.18

Рецензенти:

д-р екон. наук, доц. *В. В. Бобиль* (Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна),  
д-р екон. наук, проф. *І. В. Токмакова*  
(Український державний університет залізничного транспорту),  
д-р екон. наук, доц. *О. В. Каховська* (Придніпровська державна академія будівництва та архітектури)

Рекомендовано до друку вченою радою  
Дніпропетровського національного університету  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна  
(*протокол № 5 від 26.12.2017*)

УДК 338.488.1:656.224.072.44

**Марценюк Л. В.** Організація залізничного туризму в Україні  
[Текст] : монографія / Л. В. Марценюк; Дніпропетр. нац. ун-т заліз-  
нич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро, 2017. – 351 с.  
ISBN 978-966-8471-85-8

Монографія присвячена питанням підвищення економічної ефективності залізничних пасажирських перевезень за рахунок впровадження туристичних перевезень широкими та вузькими коліями. Запропоновано методичні підходи, теоретичні висновки й практичні рекомендації, які можуть бути використані в процесі організації туристичних перевезень широкими та вузькими коліями й дозволять підвищити ефективність управлінських рішень.

Для наукових працівників, викладачів, аспірантів, магістрів і студентів вищих навчальних закладів.

Іл. 47. Табл. 47. Бібліогр.: 308 назв.

© Л. В. Марценюк, 2017

© Дніпропетр. нац. ун-т залізнич. трансп.  
ім. акад. В. Лазаряна, оригінал-макет,  
2017

ISBN 978-966-8471-85-8

## ЗМІСТ

РОЗДІЛ 1. ПЕРЕДУМОВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ .....	5
1.1. Туризм як засіб розширення життєвого простору особистості .....	5
1.2. Аналіз існуючих класифікацій видів туристичної діяльності.....	35
1.3. Залізничний туризм в Україні як джерело додаткових надходжень від пасажирських перевезень.....	72
1.4. Приклади функціонування туристичних залізниць в Україні та світі .....	94
РОЗДІЛ 2. НАПРЯМИ ДОСЯГНЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПАНІЙ.....	131
2.1. Інноваційний розвиток підприємств, що мають на меті організацію залізничних туристичних перевезень з використанням існуючих широких та вузьких залізничних колій .....	131
2.2. Вивчення попиту на залізничні туристичні перевезення .....	139
2.3. Визначення економічної ефективності залізничного туризму .....	178
РОЗДІЛ 3. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЕФЕКТИВНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ, ЩО ЗАЙМАЮТЬСЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТУРИЗМОМ ВУЗЬКИМИ КОЛІЯМИ .....	196
3.1. Загальні принципи організації залізничного туризму вузькими коліями.....	196
3.2. Визначення особливостей формування доходів підприємств, що будуть займатися залізничним туризмом .....	216
РОЗДІЛ 4. ІНСТРУМЕНТАРІЙ ОЦІНКИ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ПІДПРИЄМСТВ, ЩО ЗАЙМАЮТЬСЯ ОРГАНІЗАЦІЄЮ ТУРИСТИЧНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ .....	241
4.1. Розробка сценаріїв розвитку залізничного туризму широкими коліями.....	241
4.2. Розрахунок витрат на експлуатацію, утримання та ремонт залізничної інфраструктури та рухомого складу .....	271

4.3. Принципи розрахунку витрат на туристичні перевезення вузькоколійними залізницями .....	275
4.4. Розробка економіко-математичної моделі для оптимального планування сфери залізничного туризму в Україні .....	305
ВИСНОВКИ .....	328
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....	330

## **Передумови розвитку залізничного туризму**

### **1.1. Туризм як засіб розширення життєвого простору особистості**

Термін «життєвий простір» було введено в науковий обіг наприкінці 30-х років ХХ ст. К. Хаусхофером. Він пов'язував його з геополітичними проблемами. Використання цього терміна в теоріях географічного детермінізму й геополітики пов'язано із синтезом ідей життя та цивілізаційного простору. У роботах класиків геополітики простір – це безперервне життєве тіло етносу, здатне до розширення чи стиснення залежно від дій держави [290].

Поняття «життєвий простір» було запропоноване К. Левінім у концепції топології та теорії поля [114], у якій було зроблено спробу об'єднати два підходи: дослідження сприйняття простору як сукупності об'єктів у гештальт-психології; дослідження «особистісного» простору як сфери ідентичності індивіда в психоаналітичній психології. У цьому аспекті теорію К. Левіна можна інтерпретувати як «Я в сприйманому просторі».

Він зображував життєвий простір у вигляді овалу, у центрі якого розташоване коло, що символізує внутрішній світ людини. Таким чином, життєвий простір охоплює особистість і її психологічне оточення, які утворюють єдине психологічне поле. Отже, К. Левін вважав, що життєвий простір – це сукупність співіснуючих та взаємопов'язаних факторів, які визначають поведінку індивіда в конкретний час.

Як тільки людина народжується, вона має дуже обмежений життєвий простір, кордонами якого є колиска. Поступово дитина підрастає і її життєвий простір розширюється – спочатку до меж кімнати, двору, потім дитячого садка, вулиці, школи тощо. Далі молода людина може вільно пересуватися містом (разом з батьками або сама), подорожувати теренами своєї батьківщини, а потім знайомитися з іншими

країнами. Таким чином до певного віку життєвий простір людини постійно розширюється, але після набуття деякого досвіду та формування світогляду, як правило це відбувається в похилому віці, людина починає його звужувати, змінюючи цілі своїх подорожей та кількість поїздок. Умовно сказане вище можна зобразити графіком на рис. 1.1.

Іноді життєвий простір називають психологічним простором. На думку І. П. Шкуратової [276], життєвий простір підпорядковується психологічним законам, які суттєво відрізняються від фізичних. Вона вважає, що життєвий простір особистості визначається не стільки матеріальними благами, скільки знаннями про світ і можливістю впливати на процеси, які в ньому відбуваються. Вона стверджує, що розміри життєвого простору не є постійними: вони можуть збільшуватися в міру дорослішання, досягають свого максимуму в середні життя й поступово зменшуються до старості.

На переконання О. О. Бодальова, характеристика життєвого простору проявляється в таких явищах [32]: масштабності простору, вираженій у тому, що залишається в пам'яті й актуалізується у свідомості людини з навколишньої дійсності; рівні пов'язаності змістовного наповнення життєвого простору минулим і майбутнім; прямій залежності того, що містить у собі життєвий простір, від сформованості особистості людини.

Чинниками, що визначають ці характеристики, на думку О. О. Бодальова є вікова категорія, а також природно-соціальне оточення, професія, освіченість, статус, спосіб життя, індивідуальні особливості.

Науковець О. В. Головащенко [50] розцінює туризм як форму соціальної активності та прояв свободи сучасної особи; акцентує увагу на тому, що туристська діяльність людини та її результат обумовлюють вирішення таких важливих соціальних завдань як повноцінне відтворення людини як біосоціальної істоти в умовах монотонної праці і повсякденності, надання особистості нових емоційних та естетичних вражень і засвоєння нею передових форм соціального досвіду. Ми підтримуємо автора в тому, що розвиток туризму є одним з найбільш ефективних національних капіталовкладень в розвиток особистості.

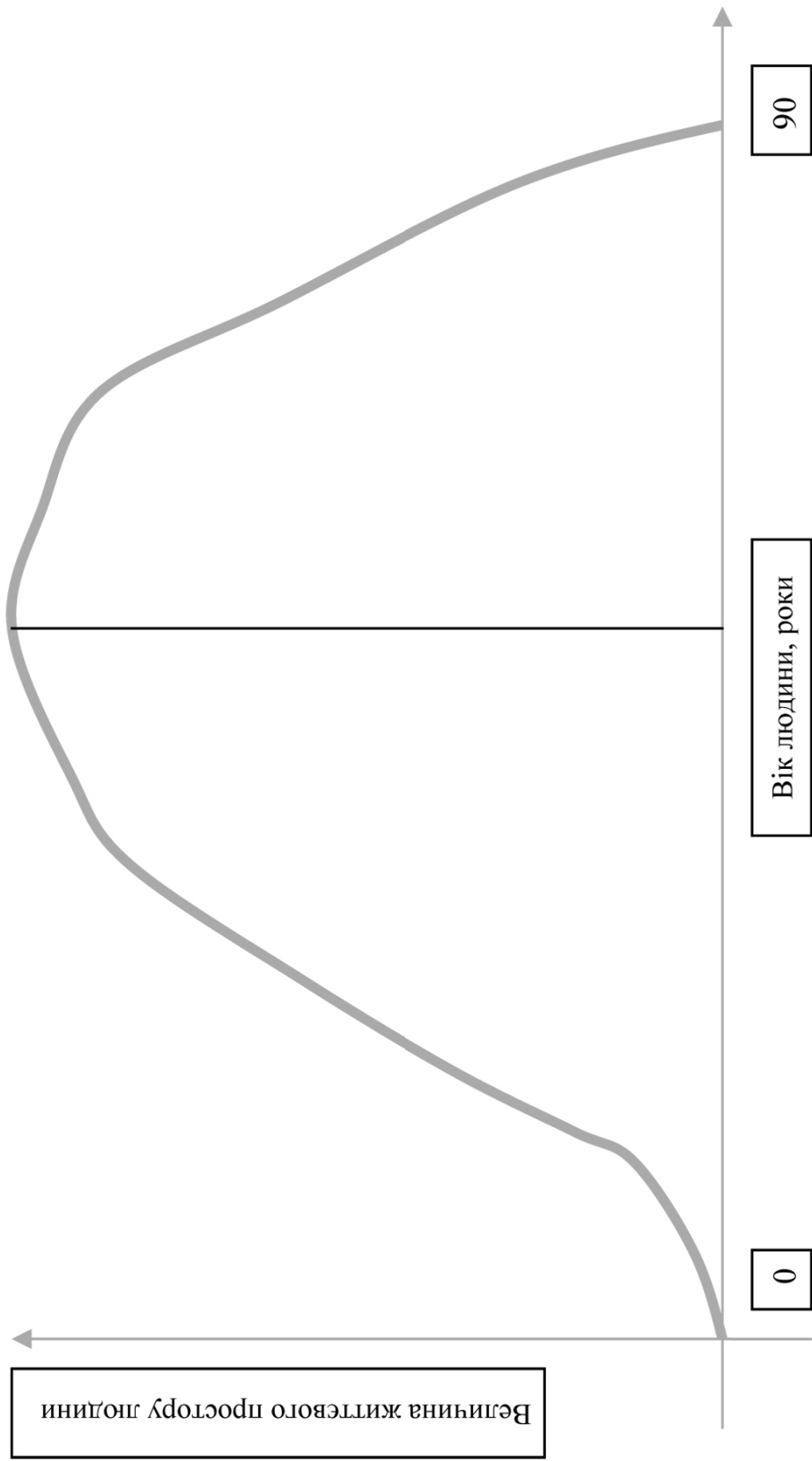


Рис. 1.1.1. Графік зміни життєвого простору людини впродовж її життя.  
*Джерело: розробка автора*

Дж. Келлі [95] істотно підкріпив уявлення дослідників про індивідуальний характер образу світу, розробивши теорію особистісних конструктів. Вона базується на методології конструктивного альтернативізму, згідно з якою кожна людина сприймає світ по-своєму. Одиницями цієї системи є критерії, за якими людина порівнює й оцінює об'єкти навколишньої дійсності. Дж. Келлі стверджує, що на нас впливають не події, а наша інтерпретація цих подій, яка залежить від нашої системи уявлень.

Проте Ю. М. Швалб [271, с. 217] дає таке тлумачення простору: «Простір – це місце докладання зусиль людини, скерованих на осмислену й цілеспрямовану зміну умов власного існування».

У свою чергу К. Уїлбер [256], досліджуючи життєвий простір, зробив припущення, що проблеми, які виникають у конкретної особистості, прямо залежать від того, де вона проводить межу між собою та дійсністю. Чим ширша сфера самоототожнення, тим більшу частину світу людина визнає своєю.

Важливе значення для нашого дослідження мають також роботи німецького психолога гуманістичного спрямування Х. Томе [306]. Він стверджує, що індивід перебуває в постійній взаємодії з навколишнім світом, насамперед соціальним. Людина весь час щось створює у світі та в результаті такої єдності зі світом одночасно перетворює щось у собі.

Проаналізувавши поняття «життєвий простір» у філософсько-психологічному аспекті, ми з'ясували, що останнім часом зростає науковий інтерес до вивчення особистості як суб'єкта власної життєдіяльності для розуміння взаємозв'язків людини та її зовнішнього оточення.

З огляду на сказане виникає запитання: «Чи можна впливати на зміну величини життєвого простору людини і що для цього потрібно?». Безперечно, людина може збільшити свій життєвий простір, подорожуючи з будь-якою метою. Отже, допомогти їй у цьому може туризм або ділові та інші подорожі (рис. 1.2).

Впровадження нової стратегії – розвитку залізничного туризму на ринку – є інноваційним процесом. Тому слід дослідити його з наукових позицій.

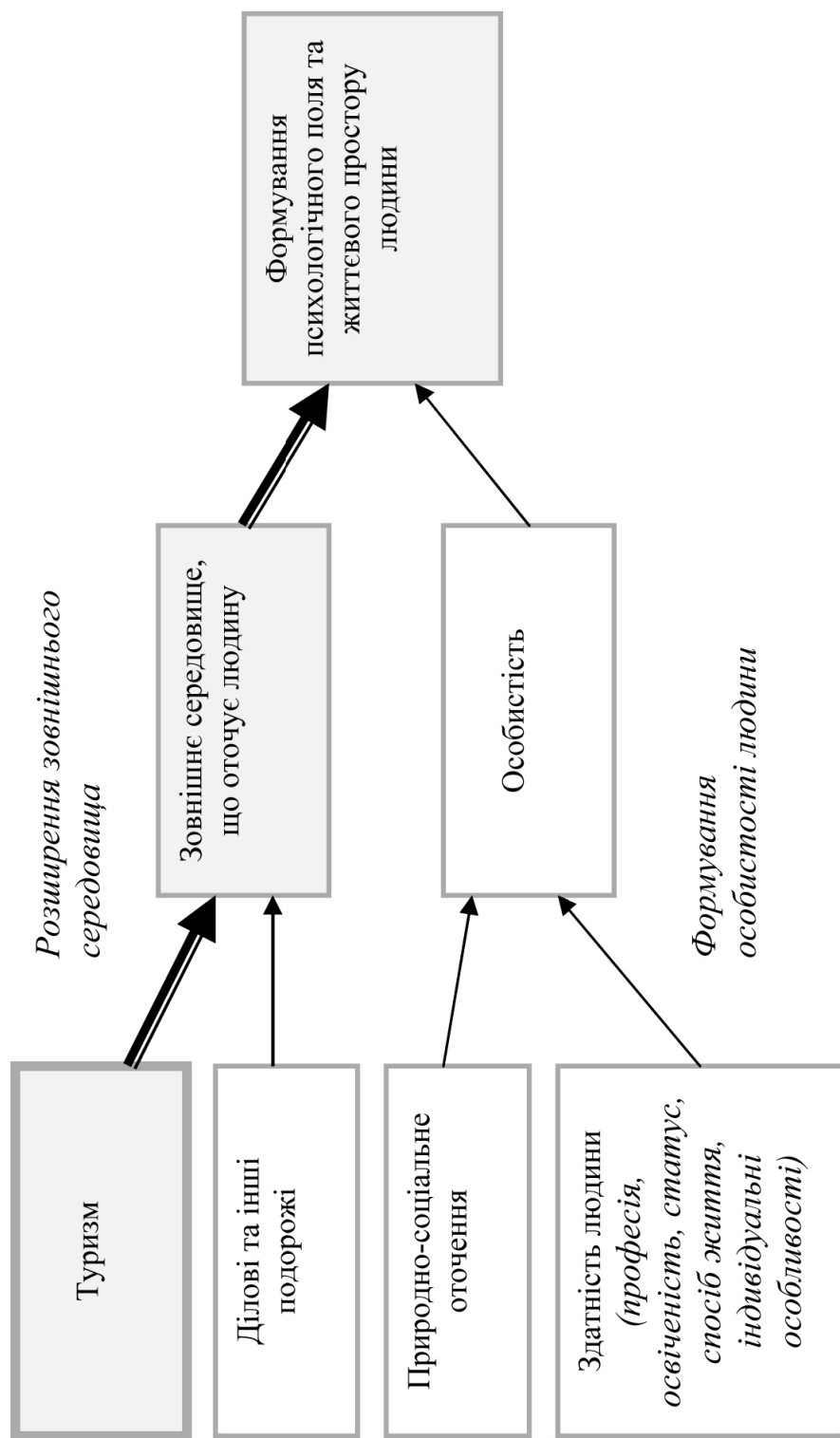


Рис. 1.2. Туризм як спосіб розширення життєвого простору людини.

Джерело: розробка автора

А. А. Томпсон та А. Дж. Стрікленд [244] формулюють стратегію (*strategy*) так: «... узагальнена модель дій, необхідних для досягнення встановлених цілей шляхом координації і розподілу ресурсів компанії. За своєю сутністю стратегія є набір правил для прийняття рішень, якими організація керується у своїй діяльності. Процес розробки стратегії включає:

1. Визначення корпоративної місії.
2. Розробку бачення корпорації та постановку цілей.
3. Формулювання й реалізацію стратегії, скерованої на досягнення цілей».

Стратегія впровадження залізничного туризму передбачає часткове захоплення ринку туристичних послуг та витіснення з нього деяких компаній, що займаються автомобільним туризмом. Для цього слід застосовувати стратегію наступу.

Ці ж дослідники [244] так трактують стратегію наступу (*offensive strategy*): вона пропонує активну, агресивну позицію фірми на ринку й має на меті завоювання та розширення ринкової частки.

У теорії стратегічного менеджменту [244] сказано, що побудова будь-якої стратегії складається з трьох основних завдань:

1. Визначення сфери діяльності та формування стратегічного бачення.
2. Постановка стратегічних цілей та завдань для їх досягнення.
3. Розробка стратегії для досягнення кінцевих цілей і результатів діяльності.

Саме ці три завдання, спрямовані на вирішення проблеми стратегії розвитку залізничного туризму в Україні в умовах сучасного ринку, досліджує автор.

Стратегія розвитку залізничного туризму має дві головні цілі:

1. Якісне забезпечення громадян України та інших країн туристичними послугами.
2. Супутній розвиток пасажирських залізничних перевезень.

Досягнення другої мети пов'язане з отриманням ПАТ «УЗ» додатково доходу від перевезень туристів та зниження питомої ваги витрат на пасажирські перевезення, що пояснюється ефектом масштабу. Оскільки у вартості залізничного тарифу частка витрат на утримання та експлуатацію інфраструктури за даними форми залізничної статистики 10 зал. складає від 22 до 25 % [260], то її питома вага у вартості

пасажирського квитка буде знижуватися при збільшенні кількості пасажирів, якими й будуть залізничні туристи.

Для послідовного осмислення стратегії розвитку залізничного туризму слід визначити поняття «ринок»: «ринок – це місце, де відбуваються операції із купівлі, продажу чи обміну товарів або послуг». Долан і Ліндсей визначають ринок, як «сцену, на якій відбувається більша частина сценічної дії». При цьому вони мають на увазі розгалужену мережу взаємопов'язаних процесів економічного вибору, які реалізуються сімейними господарствами, фірмами та урядами» [68].

«Будь-яка економічна теорія, на думку Долана і Ліндсея, складається з трьох тверджень: про цілі, про обмеження та варіанти вибору. Але розуміння структури економічної теорії було б неможливим без ключового припущення, яке допомагає зв'язати елементи в єдине ціле. Суть цього припущення полягає в тому, що люди обирають найкращий шлях для досягнення своїх цілей, виходячи з обмежень, з якими вони зустрічаються, тобто люди поводять себе раціонально» [68].

Виходячи з цієї теорії, пошук раціональної моделі управління будь-яким підприємством передбачає комплексне вирішення таких проблем:

- відповідність моделі управління організацією стану ринкових відносин та впливу чинників зовнішнього середовища;
- визначення стану ринкових відносин та перспектив їх розвитку;
- визначення тенденції розвитку сучасного ринку в даній галузі;
- визначення конкурентоспроможності підприємства або галузі та тенденцій його розвитку;
- визначення антикризових заходів залежно від дії сил зовнішнього середовища.

Слід сказати, що ринкові відносини були й в умовах регульованої економіки. В Україні ці відносини почали розвиватися після 1991 р. і зараз набули іншого значення: вони характеризуються як сучасний ринок. Тільки незначна частина країн світу досягли сьогодні рівня розвинутого ринку [20].

Реалізація стратегії розвитку залізничного туризму неможлива без інновацій. Термін «інновація» (з англ. *innovation*) означає нове науково-технічне досягнення, нововведення як результат новизни. Узагальнивши теоретичні дослідження, розпочаті українським вченим-економістом світового рівня Михайлом Туган-Барановським, австрійський

вчений Йозеф Шумпетер на початку ХХ ст. вперше ввів у науковий обіг терміни «інновація» та «інноваційний процес». У праці «Теорія економічного розвитку» (1911) він визначає п'ять типів нових комбінацій змін, або інновацій [278]:

- виробництво нового продукту чи відомого продукту в новій якості;
- впровадження нового методу виробництва;
- освоєння нового ринку збуту;
- залучення для виробничого процесу нових джерел сировини;
- проведення реорганізації (уведення нових організаційних форм).

Таким чином, предметом цих змін можуть бути: продукти, технологічні процеси, сировина, організація виробництва та нові ринки збуту. Згодом він публікує працю «Ділові цикли», де робить висновок про те, що «інновація означає зсув (зміщення) кривої граничної продуктивності». Характерно, що в майбутніх наукових дослідженнях основою будь-яких міркувань щодо поняття «інновація» стало саме це класичне визначення, запропоноване Й. Шумпетером.

Досліджуючи варіацію основних понять інноваційної діяльності, розуміємо, що вживання терміна «інновація» дуже багатогранне: від занадто узагальнених (широких) трактувань до специфічних (звужених), які стосуються здебільшого технічних нововведень. Варто зазначити, що з розширенням підходу до аналізу цього терміна його визначення стає менш чітким.

У результаті виконаних досліджень можна зробити висновок, що існують два основні підходи щодо тлумачення цього терміна. Низка вчених розглядає інновацію саме як процес упровадження нових виробів, технологій, методів організації виробництва і праці та методів управління. Інші тлумачать інновацію як продукт, тобто як результат процесів упровадження нової техніки, технології, нового методу. Отже, невід'ємною ознакою інновації є науково-технічна новизна та можливість практичного застосування у виробництві. Можливість комерційної реалізації задуму є потенційною властивістю, для досягнення якої потрібні певні зусилля і час. У ринковій економіці основними складовими інноваційної діяльності є нововведення.

Нововведення передбачає вкладання коштів у економіку, завдяки чому відбувається приріст наукових досягнень. При втіленні в життя це пов'язується з таким поняттям, як інноваційно-інвестиційний про-

цес. Проміжок часу, починаючи від появи ідеї до закінчення періоду використання нововведення (інновацій), визначають як життєвий цикл інновації, який з урахуванням послідовності виконання робіт є інноваційним процесом.

*Інноваційний процес* – це комплекс етапів, стадій, дій, пов'язаних з ініціюванням, розробленням і виготовленням продукції, технологій, що мають нові властивості, які ефективніше задовольняють існуючі потреби або такі, що з'являються чи можуть з'явитися. Складовою інноваційного процесу, що поєднує науку, техніку, підприємництво тощо, є інноваційна діяльність. *Інноваційна діяльність* – це комплекс практичних дій, спрямованих на використання науково-технічних результатів для отримання нових або поліпшення існуючих виробів, технологій, методів управління тощо [212]. Для ефективного впровадження інноваційного проекту потрібні три обов'язкові умови [80; 81; 212]. Першою з них є наявність підкріпленого купівельною спроможністю попиту, фактичного чи потенційного, або ж можливості формування попиту (для принципово нових послуг, серед яких і є залізничний туризм), тобто наявність ринкового потенціалу, який визначає можливість ринку сприйняти інновації певного типу і спрямованості, що може розробити й запропонувати на ринку конкретний товаровиробник.

Якщо проаналізувати статистичні дані з туристичних перевезень за останні роки, то можна виявити негативну тенденцію, яка полягає у суттєвому зменшенні залізничних туристичних послуг [233]. Після 1991 р. вони майже зникли, за винятком незначних обсягів трансферних перевезень туристів до туристичних об'єктів. Це пояснюється відсутністю спеціалізованого рухомого складу для туристичних перевезень, який виконує функції готелю (наявність у вагонах зручних купе для відпочинку пасажирів, душових кімнат, вакуумних туалетів, систем кондиціювання повітря, телебачення, Інтернету) та ресторану, а також дефіцитом звичайних купейних вагонів, які можна використовувати для туристичних перевезень низької цінової категорії.

Маркетингові дослідження, які були виконані Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту, показали, що в Україні є певний попит на туристичні перевезення залізничним транспортом, оскільки вони надійніші, безпечніші та комфортніші за автомобільні (розд. 3). Крім того, зараз є попит на залізничний туризм в Україні з боку європейських країн і є потенційні інвестори,

які бажають вкласти кошти в будівництво вузькоколіїних туристичних залізниць Закарпаття. Другою умовою є можливість втілення досягнень науки і техніки в конкретні послуги, здатні задовольнити запити споживачів – інноваційний потенціал розроблювача інновацій. На сьогодні наукові розробки з впровадження в Україні залізничного туризму майже відсутні, оскільки Укрзалізницю та її правонаступника ПАТ «УЗ» ця проблема не цікавить і на ці інновації зовсім не виділяють кошти. Проте в Дніпропетровському національному університеті залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна було виконано науково-дослідну роботу [83] щодо впровадження в Україні залізничного туризму, зроблено економічне обґрунтування цих досліджень, які показали їх економічну ефективність, що спонукало Верховну Раду України видати Постанову «Про рекомендації парламентських слухань на тему: «Розвиток туристичної індустрії як інструмент економічного розвитку та інвестиційної привабливості України» [213]. Третьою умовою є технічна й економічна можливість інноватора розробити, виготовити і просувати інновації на ринку, а також їх економічна доцільність – виробничо-збутовий потенціал. Щодо технічної та економічної можливості в Україні є значний потенціал, а саме: кілька вагонобудівних заводів, які можуть якісно вирішити проблему будівництва вагонів нового покоління для перевезення туристів. Є також пропозиції від закордонних інвесторів щодо проектування та будівництва спеціалізованого туристичного поїзда в їх країнах. Таким чином, стратегія розвитку залізничного туризму в Україні має шанси на успіх, оскільки наявні всі три складові інноваційного процесу (рис. 1.3).

Дослідження суспільного розвитку в Україні показало, що воно не є рівномірним. Спостерігаються досить тривалі періоди уповільненого розвитку, що відбувається зараз, під час проведення антитерористичної операції на Донбасі та анексії Криму, а нововведення (в основному, поліпшуючі, оскільки радикальні нововведення, що випереджають час, не знаходять застосування) лише незначним чином змінюють їх.

Звідси виникає багато запитань, що пов'язані з нестабільним зовнішнім середовищем та недосконалим ринком у країні:

1. Чи своєчасно зараз займатися стратегічним розвитком залізничного туризму?

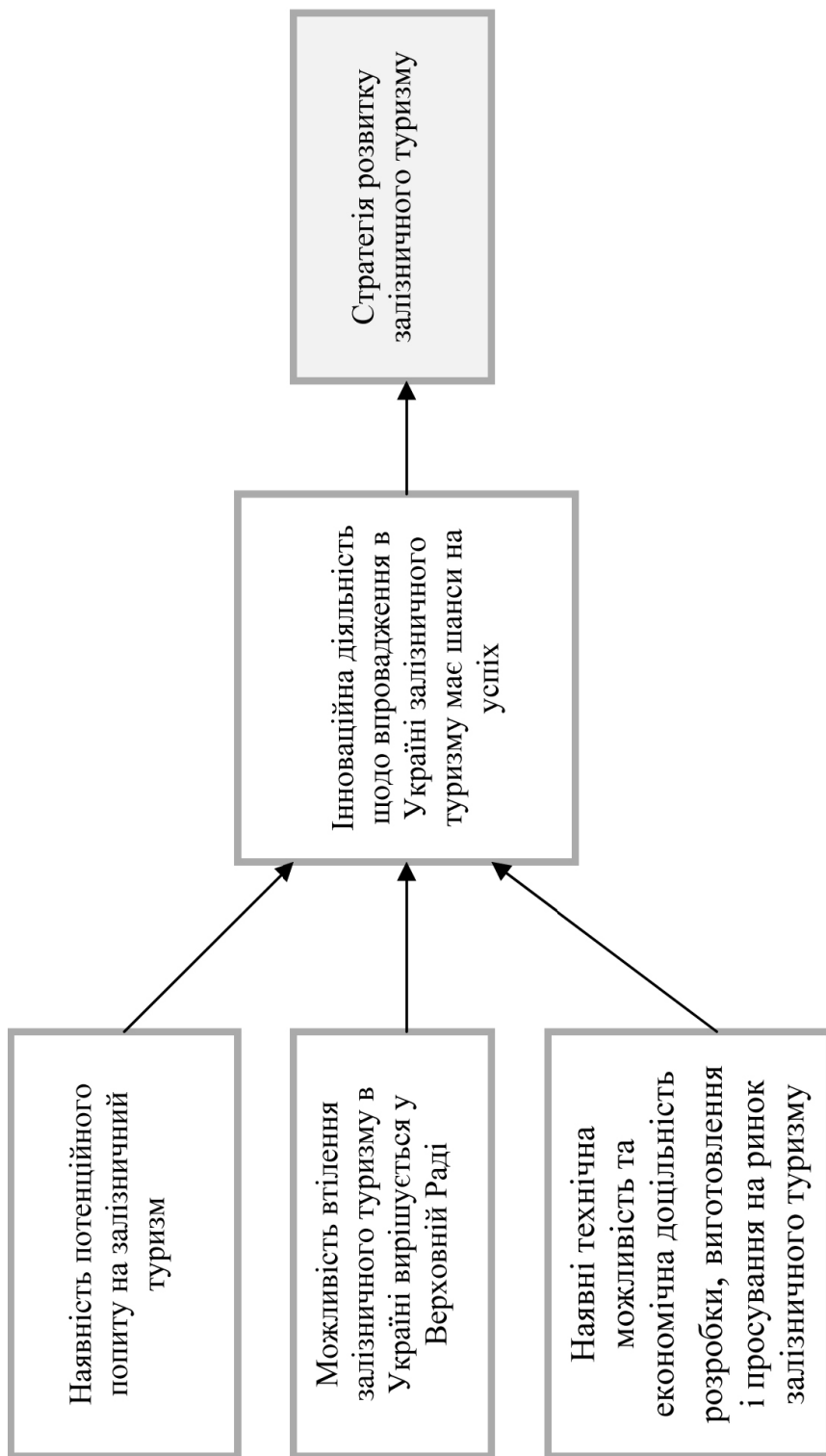


Рис. 1.3. Інноваційна стратегія розвитку залізничного туризму в умовах сучасного ринку.

*Джерело: розробка автора*

2. Чи є необхідні кошти для реалізації інноваційного проекту, пов'язаного із залізничним туризмом?

3. Чи готовий сучасний ринок до реалізації інноваційного проекту?

Для їх вирішення скористаємося моделлю циклічності соціально-економічного розвитку, що була вперше запропонована М. Кондратьєвим [101]. Дослідник причину циклічності (великих циклів кон'юнктури, або довгих хвиль Кондратьєва тривалістю 40–60 років) вбачав у науково-технічних відкриттях і можливості їх застосування. На основі аналізу величезних масивів статистичної інформації за період 100–150 років стосовно динаміки цін, заробітної плати, відсотка на капітал, обігу зовнішньої торгівлі, цін на золото, обсягів виробництва промислової продукції тощо вчений розробив цілісну теорію, яка пояснює хвилеподібні коливання економічної динаміки трьох видів – короткі цикли (3–3,5 роки), середні цикли (7–11 років), великі цикли (54–55 років), а також загальний тренд розвитку економіки за аналізований період (рис. 1.4).

Згідно з М. Кондратьєвим, циклічний розвиток соціально-економічних процесів є закономірним явищем. Він, безперечно, пов'язаний з науково-технічним прогресом і спричинений різного роду нововведеннями, які розподіляються в часі нерівномірно й з'являються групами (кластерами), при цьому науково-технічні зміни тісно пов'язані із соціально-економічними.

М. Кондратьєв у своїй роботі «Довгі цикли кон'юнктури» [101] зазначав, що хвилеподібні рухи являють собою процес відхилення від станів рівноваги, до яких прагне економіка. Він показав, що існує кілька рівноважних станів, порушення яких викликає різні хвилеподібні рухи:

1. Рівновага «першого порядку», пов'язана з ринковим попитом та пропозицією. Відхилення від неї породжують короткострокові коливання з періодом 3–3,5 роки, тобто цикли зміни товарних запасів.

2. Рівновага «другого порядку», яка досягається в процесі формування цін виробництва шляхом міжгалузевого переливання капіталу, вкладеного, головним чином, в устаткування. Відхилення від цієї рівноваги і її відновлення М. Кондратьєв пов'язує із циклами середньої тривалості.

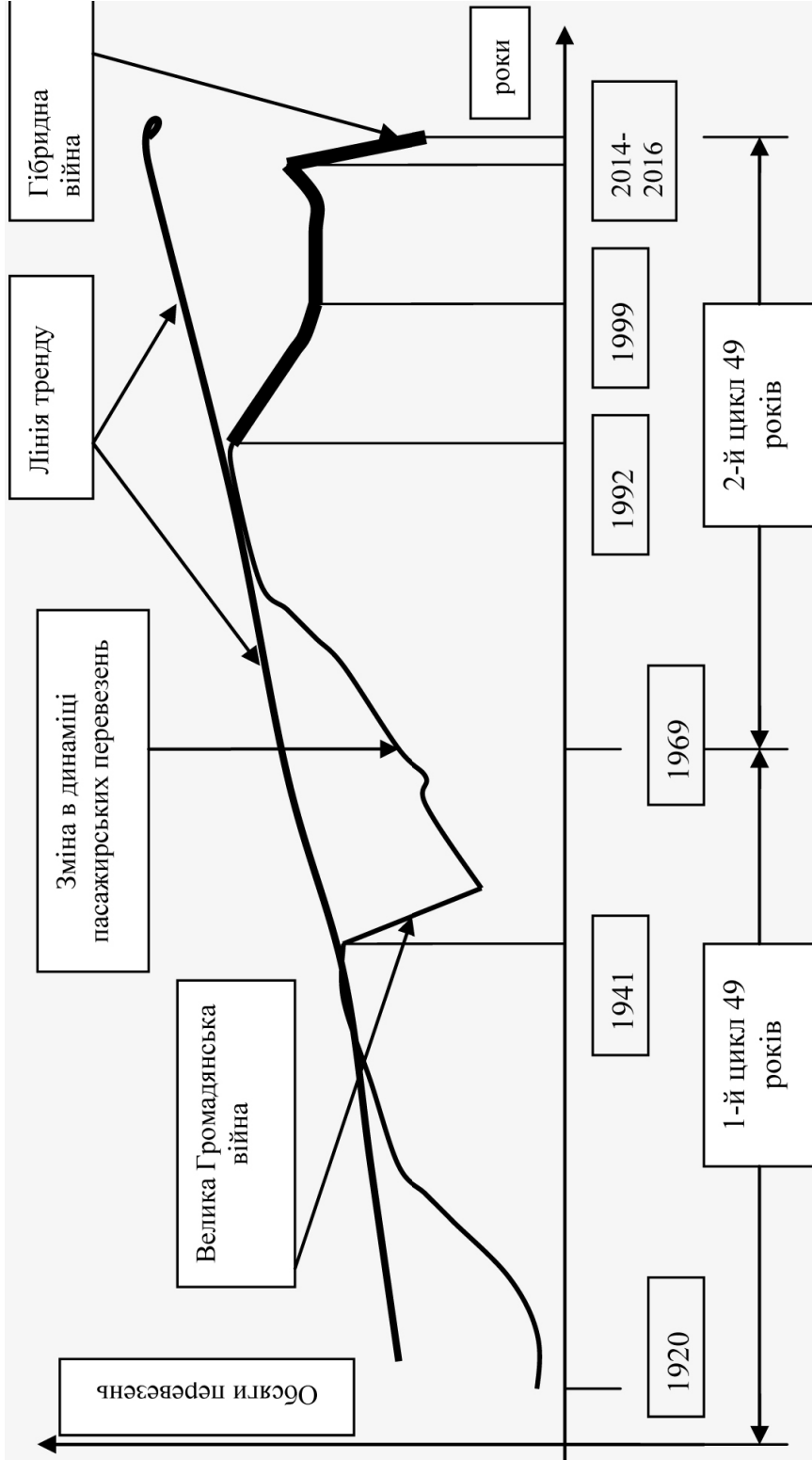


Рис. 1.4. Обсяги перевезень пасажирів з 1920 р. по теперішній час за великими циклами Кондратьєва.  
*Джерело: [101] з добробкою автора*

3. Рівновага «третього порядку» стосується «основних капітальних благ»: виробничих споруд, інфраструктурних споруд, кваліфікованої робочої сили, яка обслуговує конкретний технічний спосіб виробництва. Запас основних капітальних благ повинен перебувати в рівновазі з усіма факторами, що визначають існуючий технічний спосіб виробництва, зі сформованою галузевою структурою виробництва, існуючою сировинною базою й джерелами енергії, цінами, зайнятістю й суспільними інститутами, станом кредитно-грошової системи і т. д. Періодично ця рівновага порушується й виникає необхідність створення нового запасу «основних капітальних благ», які б задовольняли новий технічний спосіб виробництва, що складається. Згідно з М. Кондратьєвим, таке відновлення «основних капітальних благ», що відображає рух НТП, відбувається не плавно, а поштовхами і є матеріальною основою довгих хвиль кон'юнктури.

М. Кондратьєв показав, що перед початком висхідної частини довгої хвилі спостерігаються значні зміни умов господарської діяльності: поширення техніко-технологічних інновацій, зміни умов грошового обігу, посилення ролі нових країн тощо.

Відновлення й розширення «основних капітальних благ», що відбувається під час висхідної частини хвилі довгого циклу (довгої хвилі), радикально змінює й перерозподіляє продуктивні сили суспільства. Для цього потрібні величезні ресурси в натуральній і грошовій формі. Вони можуть існувати тільки в тому випадку, якщо були накопичені в попередній частині (спадній), коли зберігалось більше, ніж інвестувалося. У ці періоди спостерігаються значні соціальні потрясіння, війни, революції, реформи тощо. Саме цей період відбувається зараз в Україні – військові події, соціальні потрясіння, високий рівень безробіття, зубожіння населення країни, безліч реформ, зміна зовнішнього курсу, який спрямовано в бік Європи.

З огляду на сказане можна констатувати, що розробка нового інноваційного проекту відбувається дуже вчасно, оскільки це дозволить: розвинути туристичну інфраструктуру України та залучити до неї вітчизняних та закордонних туристів; поповнити державні та місцеві бюджети за рахунок туристів, які будуть залишатися в Україні, а не виїжджати в інші країни світу; створити нові робочі місця для населення та підвищити його прожитковий рівень; частково знизити збитковість пасажирського господарства за рахунок збільшення обсягів залізничних перевезень; розширити для мешканців України жит-

тевий простір, що дозволить підвищити інтелектуальний рівень кожної окремої особистості.

Вказані п'ять пунктів дають відповідь лише на перше запитання: «Чи своєчасно зараз займатися стратегічним розвитком залізничного туризму?»

У той же час здається, що дуже проблематично відповісти однозначно на друге запитання: «Чи є необхідні кошти для реалізації інноваційного проекту, пов'язаного із залізничним туризмом?». Якщо в держави немає коштів, необхідно їх шукати в багатих інвесторів. Зараз у вітчизняних олігархів є великі накопичення, які вони бажають інвестувати в привабливі інновації з високою рентабельністю.

Аналізуючи теорію довгих хвиль М. Кондратьєва, австрійський вчений Й. Шумпетер [278] переконливо довів, що причинами циклічності є процеси, що формують інновації. Він показав, що якщо винаходи розсіяні в часі порівняно рівномірно, то інновації (як історично безповоротні зміни способів виробництва) «накочуються» (і «відступають») хвилями. Основні положення його теорії інновації, що стосуються циклічності розвитку, можна сформулювати так: рушійною силою прогресивного розвитку в циклічному русі є не просто інвестування виробництва, а інвестування інновацій: нових товарів, техніки й технологій, методів управління, форм виробництва й просування продукції тощо; інновація розглядається як творче руйнування існуючих продуктивних сил і техніко-економічних відносин; життєві цикли окремих інновацій зливаються в пучки (кластери) інновацій.

Й. Шумпетер довів гіпотезу М. Кондратьєва, що перед початком зростаючої хвилі кожного великого циклу (інколи на самому його початку) спостерігаються значні зміни суспільно-економічного розвитку, зокрема суттєві зміни техніки й технологій виробництва і обміну (спричинені великими винаходами й відкриттями), умов грошового обігу, посилення ролі окремих країн у світовому господарському житті. Він показав, що саме в періоди депресії з'являються групи базисних інновацій («шторм» за Й. Шумпетером), які формують основи нового технологічного укладу.

Спираючись на положення теорій М. Кондратьєва і Й. Шумпетера, сьогодні в довгій хвилі М. Кондратьєва з позицій інноватики виділяють такі її частини: депресія (технологічний пат); економічне пожвавлення (базисні інновації); економічне зростання (поліпшуючі інновації); спад (псевдоінновації). Далі процес циклічно повторюється.

Тут, мабуть, слід відповісти на третє запитання щодо впровадження нового інноваційного проекту: «Чи готовий сучасний ринок для реалізації інноваційного проекту?». В Україні зараз немає розвинутого ринку, а той, що існує, вчені називають сучасним і він, безумовно, потребує удосконалення. Саме ці реформи зараз впроваджує Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця».

Ринок залізничних туристичних послуг буде формуватися за двома напрямками. Перший передбачає переключення частини клієнтів автомобільного туризму на залізничний транспорт, оскільки нові сучасні вагони більш надійні, безпечні, комфортні й не потребують проживання в готелях. Другий – це використання існуючих та нових вузьких колій в основному у важкодоступних районах Закарпаття та Західної України для залучення додаткових вітчизняних та закордонних туристів.

У роботі О. С. Камушкова [91] визначено, що туристична сфера як складова економічного комплексу країни характеризується такими властивостями й функціями: має свою індустрію виробництва та надання послуг туристам; створює туристичні послуги, формує турпродукт і здійснює їх реалізацію; формує ринок туристичних послуг різного рівня комплексності; виступає мультиплікатором зростання національного доходу, валового внутрішнього (національного) продукту, зайнятості населення, розвитку місцевої інфраструктури й підвищення рівня життя населення; є сферою, в якій дешево створюються робочі місця та забезпечується високий рівень ефективності та швидка окупність інвестицій; виступає ефективним засобом охорони навколишнього середовища та історико-культурної спадщини людства, що є матеріальною основою ресурсного потенціалу туризму, який утворює специфічну сферу діяльності; сумісна практично з усіма сферами, галузями й видами діяльності людини; має переваги в інтеграційних і глобалізаційних процесах, що відбуваються у світовому просторі.

Однією з найсуттєвіших тенденцій світового розвитку другої половини ХХ – початку ХХІ ст. стало глобальне розширення сфери туризму, яка характеризується тимчасовим і добровільним переміщенням масових людських потоків в інше географічне, природне та соціокультурне середовище з метою здійснення подорожі, підкреслює вчений Є. В. Слободенюк у роботі [229]. Автор наполягає на значущості туризму як особливого соціокультурного феномена, який

включає процес розширення горизонтів свідомості та «життєвого світу» соціального суб'єкта. Науковцем доведено, що сутність туризму як соціокультурного феномена полягає у реалізації особистої свободи як фундаментальної умови людського буття, а також у сприянні формуванню таких демократичних цінностей, як толерантність, плюралізм, відкритість, розбудові справедливої та солідарної міжнародної спільноти.

Є. А. Подольська підкреслює, що зміст будь-якого поняття виявляється внаслідок вивчення особливостей прояву основних функцій категорії, які визначають об'єкт або явище як форму буття, рід знання й результат мислення [202, с. 5].

Отже, у випадку ідентифікації сфери залізничного туризму зміст цього поняття впливає із його основних функцій (здійснення переміщень залізничним транспортом, трансферних перевезень туристів до туристичних об'єктів, туристичного обслуговування, організації харчування та проживання туристів) і з розуміння сутності та накопичення знань про особливості її побудови (функціональну, організаційну й ресурсну складові), а саме є наслідком:

– по-перше, сприйняття поняття «сфера залізничного туризму» як відомого (його розуміння). Загальні основи розвитку сфери залізничного туризму встановлюються внаслідок опосередкованого й узагальненого віддзеркалення істотних, закономірних зв'язків дійсності, наявності проблемних ситуацій та активного пошуку способів розв'язання поставлених завдань, а отже, є результатом мислення. Шляхом аналогій і дедукції, аналізу та синтезу, порівняння й класифікації, узагальнення та абстрагування окремих складових, застосування інших методів наукового пізнання формується загальне уявлення про туристичне обслуговування. У результаті цього сфера залізничного туризму сприймається як даність, розуміються її особливості та відмінності, ідентифікуються складові та відповідно до поставленого завдання вирішуються проблеми [55];

– по-друге, накопичення інформації про сферу залізничного туризму (знання про неї). Знання про туристичне обслуговування населення мають переважно емпіричне походження й формуються шляхом систематизації матеріалів практичної діяльності та здійснення теоретичних узагальнень, але в будь-якому випадку є наслідком накопичення результатів мислення [55].

Накопичення інформації про взаємозв'язки між окремими подіями, фактами, учасниками процесу туристичного обслуговування населення дозволяє виявляти й констатувати якісні та кількісні характеристики сфери залізничного туризму, з визначеним ступенем імовірності стверджувати про можливий розвиток явищ, закладає основу встановлення закономірностей, теоретичного опису та наукового пояснення практичних ситуацій, тобто забезпечує ідеалізоване та абстрактне сприйняття, опис і пояснення реальних подій, пізнання сутності цієї категорії, формалізацію складових;

– по-третє, створення й відчуття результатів функціонування сфери залізничного туризму (її буття). Сфера туристичного обслуговування існує незалежно від свідомості окремої особистості у формі предметної цілісності, створеної людьми у процесі та для забезпечення життєдіяльності суспільства (рис. 1.5).

Зміст терміна «сфера залізничного туризму» формується із сутності двох понять, пов'язаних та об'єднаних у загальному розумінні. Термін «сфера», зазначається у словнику іншомовних слів, застосовується в трьох випадках:

- по-перше, коли позначає поверхню кулі, тобто сукупність точок, рівновіддалених від центральної точки;
- по-друге, якщо окреслює межі поширення чого-небудь;
- по-третє, визначає коло осіб, об'єднаних спільністю соціального становища або занять [230, с. 871]. В економіці сфера відповідає певному виду діяльності [220, с. 414].

Поняття «залізничний туризм» охоплює всі процеси туристичного обслуговування людей з використанням залізничного транспорту (як трансфер для переміщення туристів до туристичних об'єктів або як готель на колесах протягом всієї подорожі) та ідентифікується в сукупності галузевих категорій завдяки розумінню сутності системоутворюючого компонента – змісту терміна «турист», тобто особи, що здійснює туристичну подорож з використанням залізничного транспорту. Однак, перш ніж дати визначення поняттю сфери залізничного туризму, треба встановити її місце в колі наукових інтересів. Тут доцільно використати дослідження, які були виконані В. П. Гудковою в роботі [55].

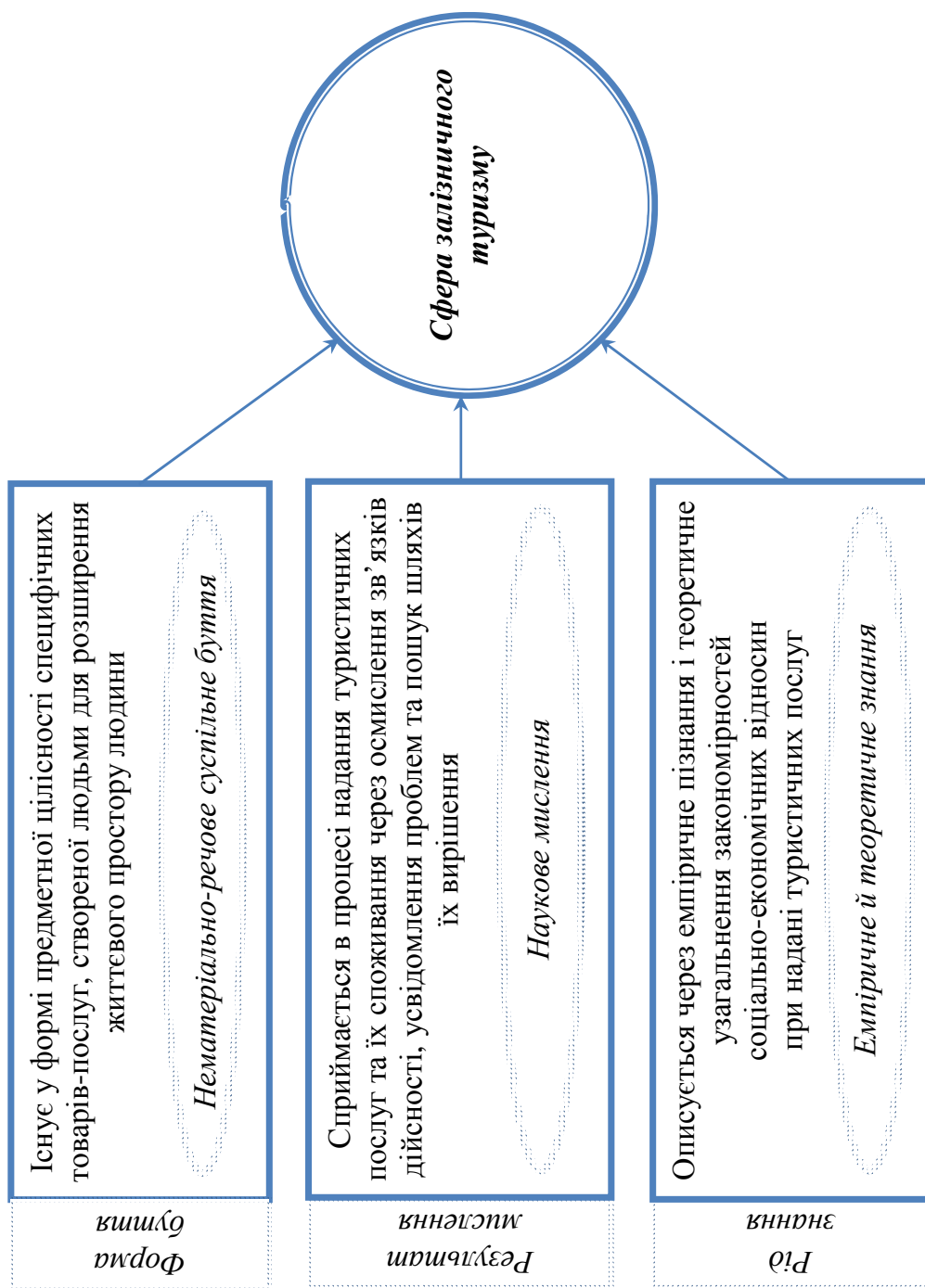


Рис. 1.5. Сфера залізничного туризму як економічна категорія.  
Джерело: [55] з добробкою автора

Відповідно до її досліджень можна зробити висновок, що сфера залізничного туризму, безумовно, має вагоме значення для економічних суб'єктів, індивідів, спільнот, держави, посідає важливе місце в суспільному середовищі й відіграє значну соціально-економічну роль. Взагалі, коли головним учасником відносин є людина, в особистому чи спільному розумінні її інтересів, питання задоволення споживчих вимог соціуму природно стають часткою суспільних досліджень. Сфера залізничного туризму існує в межах економічної системи для забезпечення вимог соціальної системи. У соціальній системі, вказано у філософському енциклопедичному словнику, під час впорядкованої та складно організованої взаємодії індивідів і спільнот, об'єднаних різноманітними зв'язками, специфічно соціальними за своєю природою [259], виникає потреба в підтримці відносин, прискоренні досягнення домовленостей, загальному комунікаційному забезпеченні, яка на фізичному рівні втілюється в наданні туристичних послуг.

Сфера залізничного туризму, враховуючи важливе значення соціального та комерційного напрямку для суспільства, зумовлює посилення процесів соціалізації або комерціалізації відносин (рис. 1.6).

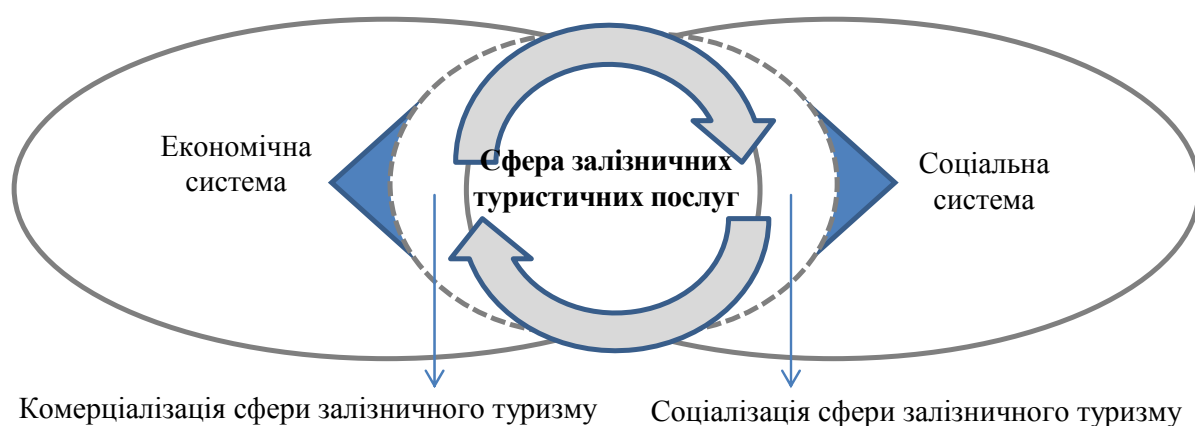


Рис. 1.6. Сфера залізничного туризму в соціально-економічному середовищі.

*Джерело:* [56] з доробкою автора

Для надання послуг залізничного туризму й відповідного туристичного обслуговування людей діють різноманітні суб'єкти господарювання, які використовують специфічні техніко-технологічні ресурси, працю професійно підготовлених робітників, мають відмінний від інших галузей механізм ціно- та тарифоутворення, обліку, стимулю-

вання та мотивації споживання, територіально розосереджений характер роботи, що у своєму загальному сприйнятті є необхідною, невід'ємною, обов'язковою та особливою часткою економічної системи як сукупності всіх видів економічної діяльності людей, яка спрямована на виробництво, розподіл, обмін і споживання товарів і послуг [70, с. 198].

Належність залізничного туризму до сфери обслуговування визначається характером кінцевого продукту, а саме тим, що він виявляє корисний ефект у процесі створення й набуває властивостей товарів-послуг згідно з відомими ознаками [56]. Корисний ефекти для споживача – саме цим характеризується туристична діяльність будь-якого підприємства, що має на меті надання транспортних та туристичних послуг. Туристичні та транспортні послуги неможливо накопичити, їх споживання відбувається одночасно у часі і просторі.

Узагальнюючи вищенаведене, можна стверджувати, що сфера залізничного туризму – це сукупність соціально-економічних відносин, пов'язаних із переміщенням та туристичним обслуговуванням туристів з використанням залізничного транспорту з індивідуальною або із суспільно необхідною метою. Вона конкретизується у визначеному колі соціально-економічних суб'єктів і видів діяльності, об'єднаних спільним завданням задоволення туристичних потреб населення.

З обґрунтування сутності поняття сфери залізничного туризму [56] випливає необхідність розгляду цієї категорії (точніше сукупності базових понять (рис. 1.7) через призму поділу економічних процесів на виробництво матеріальних і нематеріальних благ, на сферу виготовлення товарів і сферу надання послуг.

Кінцеві продукти діяльності сфери залізничного туризму (виготовлені й спожиті товари-послуги) дуже різноманітні, проте, залежно від різних критеріїв структурування, їх можна класифікувати за основними видами (рис. 1.8).

Сфера перевезень пасажирів за функцією перевезення поділяється на індивідуальні та суспільні потреби. Послуги сфери залізничного туризму можуть бути комерційними або соціальними, тобто, пільговими. Крім того, коли йде мова про сферу залізничного туризму, потрібно розрізняти послуги транспортного та туристичного обслуговування, а також супутні послуги.

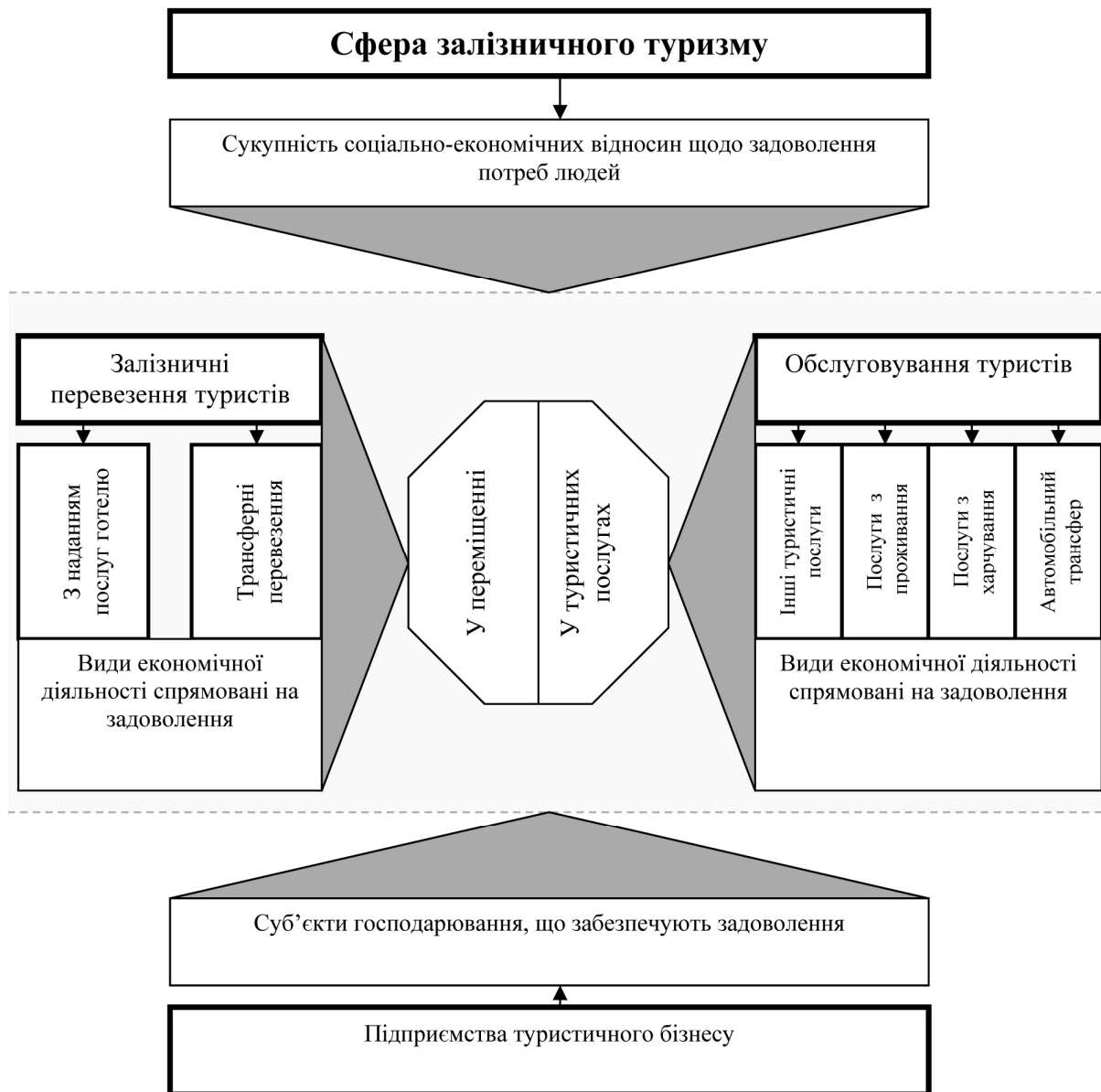


Рис. 1.7. Понятійно-категоріальний апарат сфери залізничного туризму.

*Джерело: [56] з доробкою автора*

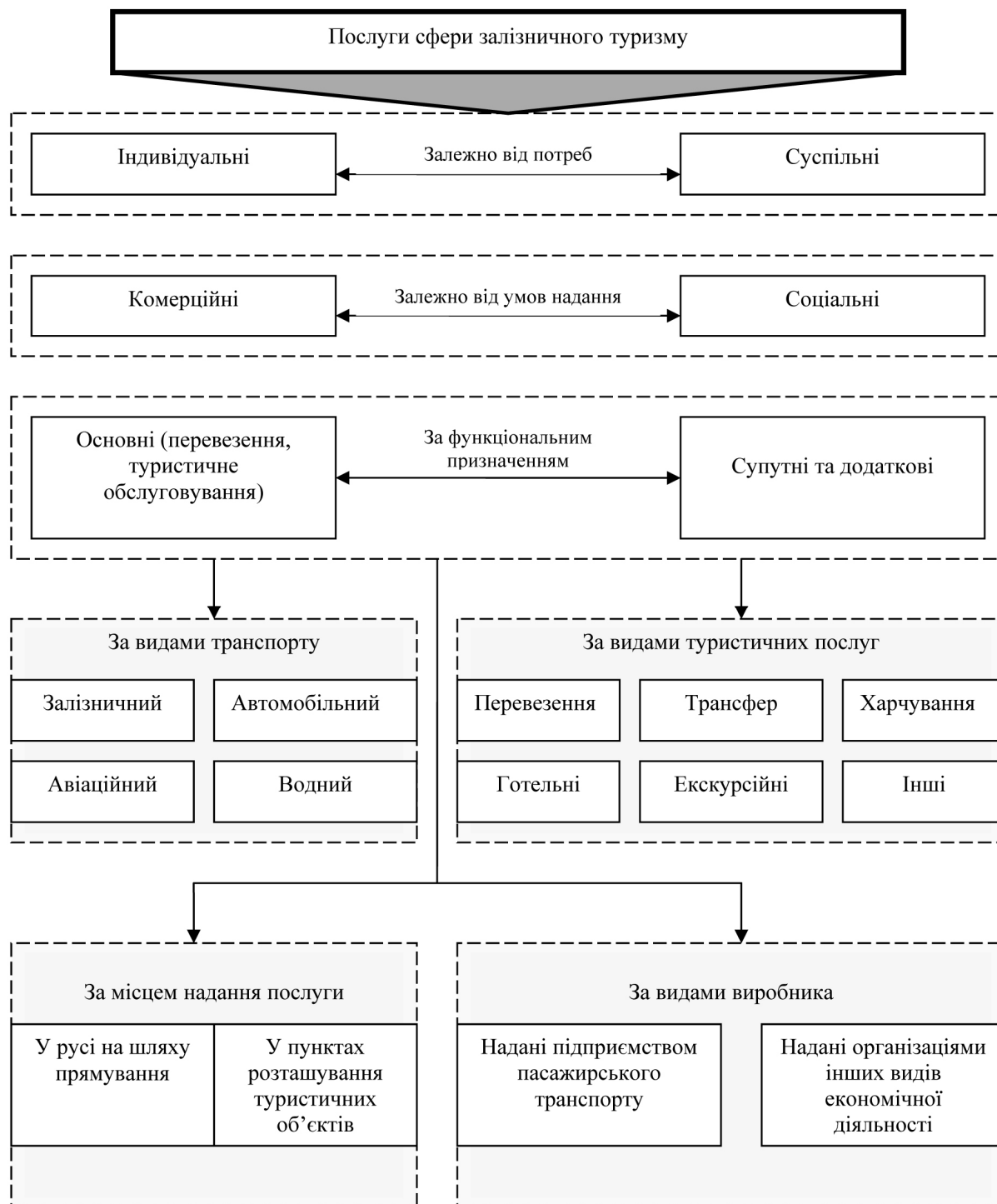


Рис. 1.8. Класифікація послуг сфери залізничного туризму.

*Джерело:* [56] з доробкою автора

Зараз в Україні та світі існує понятійний апарат, за яким визначено основні термінологічні поняття загального та залізничного туризму, але частина з них розроблена ще за часів колишнього СРСР в умовах відсутності ринкових відношень.

Наприклад, у [269] в системі транспортного забезпечення туризму пропонується розрізняти такі послуги, що надаються туристам під час подорожі:

– *туристичні перевезення*, що входять до основного комплексу туристичних послуг, які включаються в тур: доставка туристів від місця їх постійного мешкання до місця призначення та назад. Слід зауважити, що у тур не завжди включаються перевезення із доставкою туристів у зворотному русі. Наприклад, існують такі форми організації туристичних подорожей, за яких турист спочатку подорожує з пункту *A* в пункт *B* залізницею, а потім повертається в пункт *A* літаком;

– *трансфер* – надання транспортних засобів для забезпечення зустрічей-проводів туристів. На наш погляд, це визначення є не зовсім коректним. Трансферні перевезення мають значно більше призначення, оскільки вони можуть перевозити туристів від залізничного вокзалу до місця проведення екскурсії, і якщо потрібно, до місця ночівлі або харчування туристів. У зворотному напрямку ці перевезення мають намір доставити туристів до залізничного вокзалу або місця відстою туристичного поїзда;

– *транспортне обслуговування програмних заходів туру* – це екскурсійне обслуговування, виїзд на програмні заходи, відвідування околиць. На наш погляд, цей термін значно ширший, оскільки додатково включає обслуговування туристів у рухомому складі будь-якого транспортного засобу (туристичний поїзд, автобус, морське судно, річковий теплохід, літак та ін.), доставку туристів до туристичних об'єктів у трансфері з одночасним проведенням екскурсійного обслуговування.

*Транспортна подорож* [94, с. 46] – це подорож організованої групи туристів або туристів-індивідуалів по розробленому маршруту з використанням певного виду транспорту.

Термін «транспортні подорожі» у [231, с. 55] – це подорожі за плановими туристичними маршрутами з використанням транспортних засобів: авіації, залізничного й автотранспорту, морських і річкових суден.

*Туризм* (за визначенням, прийнятим в українському законодавстві) [214] – це тимчасовий виїзд особи з місця проживання в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності в місці, куди особа від'їжджає.

Термін «туризм» у [231, с. 75] подано як надзвичайно багатогранне явище сучасного життя. Для одних це походи, наметові табори, подолання вершин, пісні біля вогнища; для інших – нові країни та враження, відпочинок або пригоди; для третіх – професія, бізнес. Тому туризм можна визначити як сферу діяльності людей, пов'язану з подорожами та мандрівками, що виконує функції політичного, економічного й культурного характеру. Усі функції проявляються як на рівні особистості, так і на рівні суспільства в цілому.

Туризм – сукупність явищ і взаємовідносин, що виникають при взаємодії туристів, постачальників, місцевих органів влади та місцевого населення в процесі туристичної діяльності. Подорожі, туризм – це комплекс споріднених сфер бізнесу. Найбільш близькою до туризму професією є робота туристських агентств. Безпосередньо залучені до туризму авіакомпанії, компанії з прокату машин, залізниці, автобуси, готелі й ресторани. До суміжних видів бізнесу також можна віднести фінансові структури, які фінансують розвиток сфери обслуговування та ін [94].

З точки зору О. М. Бобарикіної [30], туризм – це активний відпочинок, що впливає на зміцнення здоров'я, фізичного розвитку людини, пов'язаний із пересуванням за межі постійного місця проживання. Як економічна категорія, туризм розуміється як діяльність, що має важливе значення в підвищенні рівня зайнятості населення, збільшення податкових надходжень у бюджети різних рівнів, збільшенні доходів туристичних і суміжних підприємств та населення туристичних регіонів.

У роботі О. С. Молнар [181] туризм визначено як подорож, що передбачає досягнення визначених цілей. Цілі в даному випадку є багатовекторними: активний відпочинок, участь в ділових, наукових та культурних зустрічах, спортивний, оздоровчий, виховний, релігійний, екологічний, історичний, літературно-художній, навчальний, пов'язаний із задоволенням спеціалізованих інтересів тощо.

Туризм – тимчасове подорожування людини за межі місця проживання з метою пізнання, відпочинку, оздоровлення або з іншою метою, яка не передбачає зайняття оплачуваною діяльністю в місці чи

країні тимчасового перебування, шляхом вільного обрання форм і напрямків пересування, вважає Н. А. Опанасюк [187].

У роботі О. В. Апілат [5] визначена сутність та зміст індустрії туризму як комплексної системи, що забезпечує задоволення потреб під час тимчасового перебування людей у мандрівці. Серед основних критеріїв якості комплексної туристичної послуги автор виділяє наступні: туристично-екскурсійне обслуговування, інформаційне забезпечення, додаткові послуги, готельні послуги, послуги харчування, транспортні перевезення.

На наш погляд, на якість туристичної послуги значною мірою впливає економічна складова, яку автор не включив у перелік.

На думку А. О. Прочан [215] туристична послуга являє собою дію суб'єктів туристичної діяльності, спрямованих на задоволення потреб туристів стосовно їх вибору та складу туристичного продукту відповідно до мети подорожі та послуги суб'єктам туристичної галузі щодо розміщення, харчування, транспортного та іншого обслуговування.

У авторефераті М. Г. Бойко [33] також наголошено на якості туристичних продуктів, пропонується розширити функції туризму субфункцією «формування і задоволення споживчих потреб». При цьому автор пропонує формувати туристичну активність через привабливість країни, але, на жаль, у роботі визначено, що не дивлячись на досить високий туристичний потенціал (майже 4 бали із семи) України на фоні інших країн, туристичний імідж нашої країни дуже низький – лише 113 рейтингова позиція серед 133 країн внаслідок багатьох факторів, серед яких: незадовільний стан транспортної та туристичної інфраструктури, недосконале законодавство у сфері туризму, відсутність дієвих механізмів по залученню інвестицій та інші. Окремо автор наголошує, що найбільший вплив на формування споживчої цінності туристичного продукту мають показники: «гарантування безпеки подорожі» та «комплексність туристичного продукту», які є домінуючими для задоволення споживчих очікувань сучасного туриста. Вважаємо, що в цьому контексті саме туризм залізничним транспортом може, по-перше, гарантувати безпеку подорожі туристам у порівнянні з іншими видами транспорту, по-друге, упродовж залізничної подорожі турист отримує комплексний туристичний продукт, в який одночасно входить і перевезення, і екскурсія, і ночівля, і харчування.

У роботі М. М. Біль [28] поняття «туризм як об'єкт державного управління» автор пропонує трактувати як сферу життєдіяльності людини, пов'язану з перебуванням за межами постійного проживання, як правило, не з соціальними цілями, а також суб'єктів підприємницької діяльності, що забезпечують цей процес за рахунок реалізації туристичного продукту, а поняття «туристичний кластер» як об'єднання державних, наукових, освітніх, громадських та бізнес-структур, що здійснюють свою діяльність у туристичній та суміжних галузях, розташовані на сусідніх територіях, з чітко визначеними взаємозв'язками та структурою, результатом діяльності якого є новий чи удосконалений туристичний продукт. В останньому визначені, на наш погляд, доцільніше було б написати не «розташовані на сусідніх територіях», а: «розташовані на конкретній території», адже будь-який туристичний кластер не завжди розташований саме на сусідніх територіях, він може функціонувати і в межах однієї конкретної території. Для просування туристичного продукту на конкретній території автор пропонує створити туристичний паспорт регіону із зазначенням основних наявних характеристик. В перелік наявних характеристик регіону, на наш погляд, задля залучення більшого пасажиропотоку туристів, доцільно включити і заплановане розширення позитивних характеристик туристичного регіону.

У роботі В. Є. Шимкової [273] «туристичний сервіс» визначено як сукупність туристичних послуг, що забезпечується численними послідовними взаємопов'язаними процесами, спрямованими на обслуговування туристів під час їхніх подорожей за відповідними маршрутами, і виступає у формі задоволення персоніфікованого попиту туристів. Ми згодні з авторкою, яка наголошує, що тільки плідна взаємодія всіх інфраструктурних елементів різних рівнів (мікро-, мезо- та макро-) управління туристичним бізнесом зможе позитивно вплинути на розвиток туризму в Україні.

Залізничний туризм, вважають науковці В. І. Зорін та В. А. Квартальнов [86, с. 216] це подорож, що здійснюється залізницею на спеціалізованому залізничному транспортному засобі фізичними особами з тривалістю від 24 годин до 1 року або менше 24 годин, але з ночівлею, в цілях, не пов'язаних з оплачуваною діяльністю. Тут, на нашу думку, також є неточності. Залізнична подорож не може тривати 1 рік, оскільки попередні дослідження показали, що навіть у Росії,

де є дуже тривалі комфортні залізничні маршрути, поїздка не може мати тривалість більше 30–45 діб.

Залізничний туризм – це в'їзд або виїзд фізичних осіб залізничним транспортом за межі держави або всередині неї з оздоровчою, пізнавальною, рекреаційною, діловою та іншою метою за транспортним маршрутом на період курсування туристичного поїзда або знаходження туристів в інших поїздах, вважає науковець з Узбекистану Н. А. Ходжаєва [264].

Інше термінологічне поняття залізничного туризму наведено в роботі [63]: залізничний туризм – це подорож, що здійснюється залізницею на спеціалізованому залізничному транспортному складі фізичними особами в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових і інших цілях, не пов'язаних з оплачуваною діяльністю й за визначеним маршрутом, коли переміщення між місцями туристичної значущості поєднується із відпочинком туристів у поїзді та із забезпеченням основних побутових послуг в ньому. Таке трактування терміна «залізничний туризм» науковця А. О. Дергоусової не враховує надання туристичних послуг поза залізничним поїздом (готелями, апартаментами, ресторанами, кав'ярнями та іншими об'єктами туристичної інфраструктури) і звужено тільки залізничними перевезеннями.

Залізничний транспорт, на думку М. О. Сураєвої [239], є стратегічним ресурсом підвищення конкурентоспроможності економіки країни. Задля підвищення конкурентоспроможності потрібно застосовувати інновації. На думку автора, інновація – це складне багаторівневе поняття, аналіз та оцінку якого потрібно пов'язувати з конкретним інноваційним середовищем, з останнім передовим технологічним укладом, екологічними факторами, та в підсумку зі властивостями, що здійснюють перевагу суб'єкта економічного змагання. Автор пропонує управління інноваційним розвитком залізничного транспорту на підставі ситуаційного, системного та інноваційного підходів.

Окрім туризму розрізняють поняття «екскурсія». Так, *екскурсія* – це форма пізнання дійсності й розширення кругозору шляхом відвідування певних об'єктів. За змістом екскурсії бувають: оглядові, тематичні; за складом: індивідуальні, групові, для місцевого населення; за місцем проведення: міські, приміські, міжнародні; за способом пересування: пішохідні, з використанням транспортних засобів, комбіновані, зазначено у Законі України «Про туризм» [214]. У зв'язку з тим, що поняття «туризм» та «екскурсія» відрізняються одне від

одного, то й поняття «*турист*» та «*екскурсант*» теж несуть різне смислове навантаження. Турист – це тимчасовий відвідувач, який подорожує за межами місця його постійного перебування щонайменше 24 години (але не більше 12 місяців) з будь-якою метою, крім зміни постійного місця проживання та зайняття діяльністю, що оплачується з джерела в місці тимчасового перебування, вважає І. М. Писаревський [199]. Або інше визначення: турист – це особа, яка здійснює подорож по Україні або до іншої країни з не забороненою законом країни перебування метою на термін від 24 годин до 1 року без здійснення будь-якої оплачуваної діяльності та із зобов'язанням залишити країну або місце перебування в зазначений термін [214].

Екскурсант – це особа, яка перебуває в країні відвідування за таких самих умов, як турист, але менше 24 годин, а ще є і тимчасовий відвідувач – особа, яка подорожує до певного місця, яке розташоване за межами її звичайного середовища, на строк, який не перевищує 12 місяців; головною метою подорожі особи не є зайняття діяльністю, що оплачується з джерела в місці відвідування [214].

Також розрізняють *туристичну* та *екскурсійну діяльність*. Так, туристична діяльність – діяльність з надання різноманітних туристичних послуг, а екскурсійна діяльність – діяльність з організації подорожей, що не перевищують 24 години у супроводі фахівця – екскурсовода за заздалегідь складеними маршрутами з метою ознайомлення з пам'ятками історії, культури, природи, музеями [214].

Якщо мова йде про туризм або екскурсію, обов'язково потрібно сказати й про *маршрут*. Маршрут – це заздалегідь спланована траса пересування туриста протягом певного часу з метою надання йому передбачених програмою послуг, зазначає В. Г. Гуляєв [57].

На основі виконаних досліджень можна зробити висновок, що термінологічні поняття, які пов'язані із залізничним туризмом, потребують подальшого уточнення, а іноді й суттєвої зміни. Існує ще багато трактувань поняття «туризм». Для наочності їх порівняння подамо визначення туризму різними авторами у вигляді таблиці (табл. 1.1).

Якщо узагальнити подану в табл. 1 інформацію, можна визначити поняття «туризм» як відпочинок під час перебування за межами постійного місця проживання.

На основі попередніх вище досліджень можна запропонувати нове термінологічне формулювання залізничного туризму, яке уточнює

існуючу термінологію, що існувала до переходу залізниць на ринкові відношення.

*Залізничний туризм* – це вид економічної діяльності, який пов’язаний з наданням комплексу туристичних послуг з перевезення туристів у сучасних поїздах (з вагонами-готелями, ресторанами, буфетами, трансферами, спеціальним, салоном, ігротекою) широкою та вузькою колією, а також наданням інших послуг юридичними та фізичними особами, що займаються туристичним обслуговуванням (туроператори, турагенти, інші суб’єкти, що здійснюють екскурсійну діяльність, ресторани, кав’ярні, готелі, апартаменти).

Таблиця 1.1

**Визначення поняття «туризм» з позиції різних науковців.**

*Джерело: [2; 42; 86; 109; 110; 214]*

Визначення	Джерело
Тимчасовий виїзд особи з місця постійного проживання з оздоровчою, пізнавальною, професійно-діловою та іншою метою без здійснення оплачуваної діяльності та із зобов’язанням залишити країну або місце перебування в зазначений термін	[214]
Загальне поняття для всіх форм тимчасового виїзду людей з місця постійного проживання з оздоровчою метою або з метою задоволення пізнавальних інтересів у вільний час чи з професійно-діловою метою без зайняття оплачуваною діяльністю в місці тимчасового перебування	[109]
Особлива форма переміщення людей; вид мандрівки; перебування за межами постійного місця проживання; форми розумового та фізичного виховання; популярна форма організації відпочинку; галузь господарства	[86]
Різновид рекреації, активного відпочинку, «...під час якого відновлення працездатності поєднується з оздоровчими, пізнавальними, спортивними та культурно-розважальними цілями»	[110]
Велика економічна система з різноманітними зв’язками між окремими елементами в рамках як народного господарства окремої країни, так і зв’язків національної економіки зі світовим господарством у цілому	[2]
Суспільно-організована економічна діяльність, спрямована на виробництво товарів і послуг для задоволення потреб людей, які знаходяться за межами постійного місця проживання	[42]

Щодо термінологічного поняття «*трансферні перевезення*», то його слід трактувати так – це вид транспортної діяльності, який має на меті перевезення туристів від будь-якого основного виду транспорту до місць проведення планового відпочинку (екскурсій, спокійного та активного відпочинку, ночівлі, ресторанів, магазинів та ін.) у прямому та зворотному напрямку й виконується туристичними та малими автобусами, автомобілями, малою авіацією, катерами та моторними човнами.

## **1.2. Аналіз існуючих класифікацій видів туристичної діяльності**

Зараз в Україні існує багато варіантів класифікацій туристичної діяльності за різними ознаками.

Спочатку слід розглянути ті з них, які офіційно використовуються в Україні.

1. За видами суб'єктів туристичної діяльності:

- туристичні оператори; туристичні агенти;
- суб'єкти, що здійснюють екскурсійну діяльність.

2. За послугами сторонніх організацій, які надаються при виробництві туристичного продукту:

– з розміщення і проживання: готелі, апартаменти; приватний сектор;

– з транспортного обслуговування: залізничний транспорт; повітряний транспорт водний транспорт; міський транспорт; екскурсійні автобуси; оренда автомобілів;

– з харчування;

– з медичного страхування;

– з екскурсійного обслуговування (без транспортних послуг);

– з візового обслуговування; за послугами культурно-освітнього, культурно-дозвільного характеру, організацій культури;

– за іншими послугами, що використовуються при виробництві туристичного продукту;

3. За статусом реєстрації:

– юридичні особи;

– фізичні особи-підприємці.

#### 4. За міграцією через кордон:

- в'їзд іноземних громадян в Україну – за країнами, з яких вони прибули;

- виїзд громадян України за кордон – за країнами, до яких вони виїжджали.

Провідні наукові видання та фахівці додатково класифікують туристичну діяльність за видом подорожі залежно від мети поїздки (рис. 1.9).

У роботі О. І. Моран [182] удосконалено класифікацію видів туризму за метою подорожі, автор доповнив її інформаційно-навчальним видом туризму, що, на думку автора, дає можливість виявити особливості та визначити відмінності у підходах до його розвитку.

На наш погляд, підходи до розвитку туризму повинні бути універсальними для будь-якого виду туризму, адже процес використання різноманітних заходів щодо розвитку різних видів туризму є досить трудомістким та може бути неефективним у сучасних умовах. Є й інші класифікації видів туризму залежно від різних ознак, які систематизовано в табл. 1.2.

Виходячи із загальноприйнятої класифікації видів туризму та враховуючи специфіку залізничних перевезень, А. О. Дергоусовою [63] було запропоновано таку класифікацію видів залізничного туризму:

- за часом: одноденний (екскурсійний); короткочасний (2–3 дні); багатоденний (від 3 днів);

- за територіальною належністю: міжнародний; у рамках країни; у рамках однієї залізниці;

- за сезонністю: сезонний; міжсезоння;

- за цілями: пізнавальний; лікувально-оздоровчий; професійно-навчальний;

- за типом побудови маршруту: лінійні, або прямі; радіальні, або стаціонарні; кільцеві;

- за використанням видів транспорту: залізничним транспортом; поєднання з іншими видами транспорту – автомобільним, водним, повітряним;

- за ступенем забезпеченості транспортною інфраструктурою: власний рухомий склад; орендований рухомий склад інших операторів;

- за власністю доходних надходжень: повна власність; власність інших операторів;

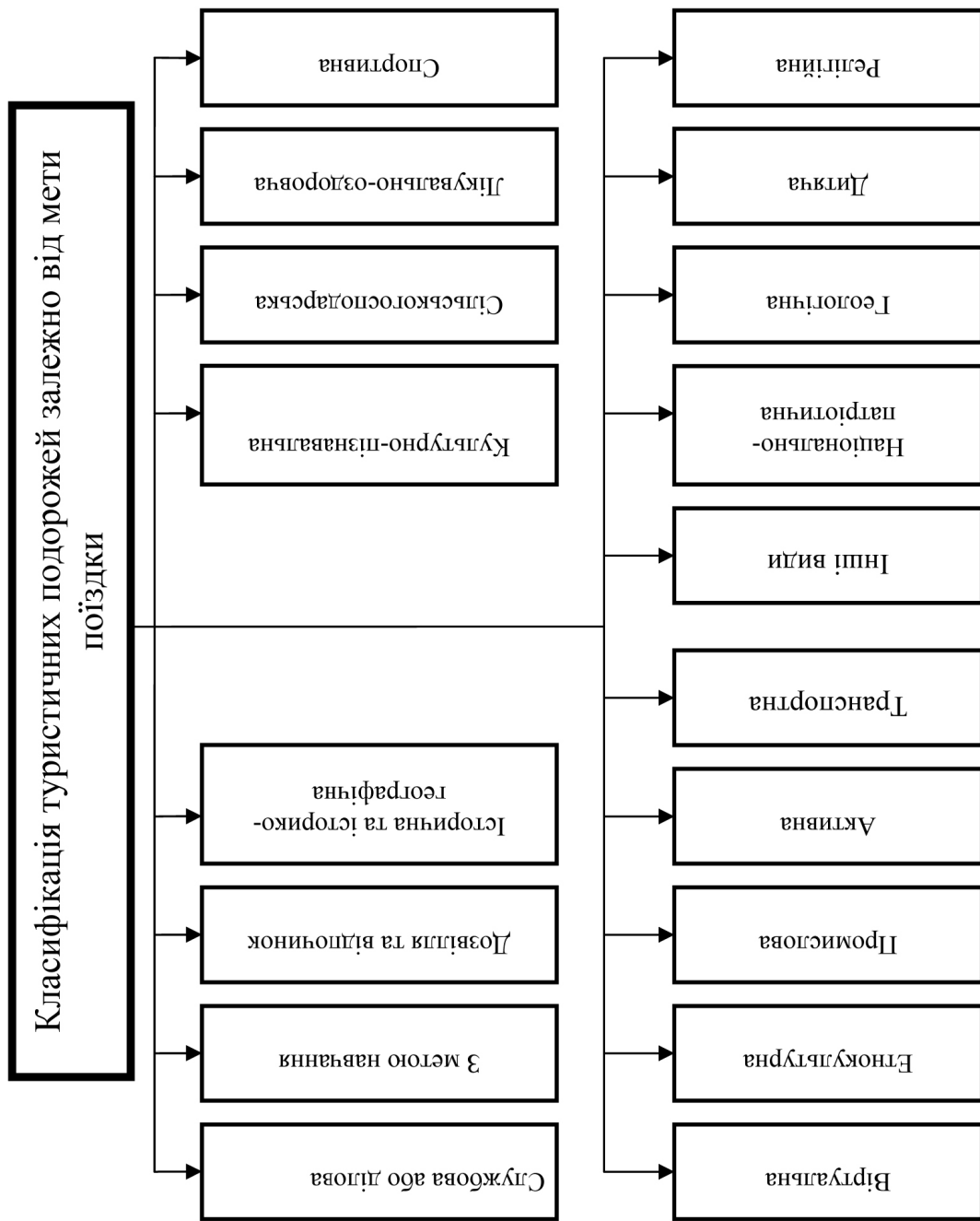


Рис. 1.9. Класифікація туристичних подорожей залежно від їх мети.

Джерело: [1; 55; 63; 94; 96; 258; 275] систематизовано автором

– за повнотою туристичного обслуговування: комплексне обслуговування залізничним транспортом; партнерське співробітництво; обслуговування іншими операторами;

– за ступенем концентрації пасажирів: подорож туристичним поїздом; подорож у туристичному вагоні за розкладом пасажирського поїзда;

– за циклічністю: випадковий; сезонний; періодичний; постійний.

Ця класифікація є досить важливою, оскільки в Україні це перша спроба структурувати залізничні туристичні подорожі. Але вона потребує подальшого удосконалення за такими напрямками:

– класифікацію слід розширити з урахуванням курсування поїздів окремо широкою та вузькою коліями, а також трансферних перевезень;

– маршрути туристичних поїздів не слід обмежувати окремою залізницею, оскільки зараз ПАТ «УЗ» є окремою юридичною особою, а залізниці перейменовано у регіональні філії. До того ж туристичний маршрут поїзда ніяк не залежить від структури управління залізничним транспортом;

– автор суттєво скоротила перелік цілей, за якими формуються туристичні маршрути (див. рис. 1.9).

*Таблиця 1.2*

### **Класифікація видів і форм туризму за різними ознаками.**

*Джерело: [55; 63; 94; 96; 171; 182; 258; 275]*

Класифікація	Ознака
За цілями діяльності	Маршрутно-пізнавальний, спортивно-оздоровчий, самодіяльний, діловий, курортний, лікувальний, фестивальний, мисливський, екологічний, екстремальний, релігійний, навчальний, науковий
За використанням транспортних засобів	Автомобільний, залізничний, авіаційний, водний, велосипедний, комбінований, кінний, піший, з використанням екзотичних видів транспорту
За географією	Міжнародний, місцевий, прикордонний, регіональний
За формою участі	Індивідуальний, груповий, сімейний
За сезонністю	Активний туристський сезон, міжсезон, несезон

Класифікація	Ознака
За цілями діяльності	Маршрутно-пізнавальний, спортивно-оздоровчий, самодіяльний, діловий, курортний, лікувальний, фестивальний, мисливський, екологічний, екстремальний, релігійний, навчальний, науковий
За використанням транспортних засобів	Автомобільний, залізничний, авіаційний, водний, велосипедний, комбінований, кінний, піший, з використанням екзотичних видів транспорту
За географією	Міжнародний, місцевий, прикордонний, регіональний
За формою участі	Індивідуальний, груповий, сімейний
За сезонністю	Активний туристський сезон, міжсезон, несезон
За спрямованістю туристичних потоків	Внутрішній, виїзний, в'їзний
За віком	Зрілий, молодіжний, дитячий, змішаний
За тривалістю	Ододенний, багатоденний, транзитний
За масштабом охоплення	Внутрішньорегіональний, міжрегіональний, кругосвітний
За ступенем мобільності	Пересувний, стаціонарний, змішаний
За економічним принципом	Елітний, комерційний, соціальний, заохочувальний
За формою організації	Плановий, спонтаний

Крім наведених вище класифікацій видів і форм туристичної діяльності слід розглянути існуючу класифікацію туристичних маршрутів (табл. 1.3).

Для оптимального вирішення питання організації туристичної діяльності з використанням різних видів транспорту слід чітко визначити зони їх раціонального застосування.

Авіаційний транспорт (рис. 1.10) є специфічним видом туристичних перевезень, оскільки використовується для доставки туристів до місць відпочинку за допомогою рейсових та чартерних літаків окремих авіакомпаній.

Найбільш розвинутий в Україні туризм з використанням автомобільного транспорту (рис. 1.11). Він застосовується за чотирма напрямками туристичної діяльності: трансферні перевезення, материковий туризм, оглядовий туризм та самодіяльний туризм.

Перший вид використовується для перевезення туристів у готелі, аеропорти та на вокзали спеціальними автобусами; другий – для надання комплексу туристичних послуг, але потребує додатково організації харчування та проживання туристів у готелях, інколи у автобусах; третій вид автомобільного туризму застосовується як допоміжний для відпочиваючих у готелях, а саме: проведення оглядових екскурсій, для поїздок туристів у магазини та місця відпочинку.

Окремо слід розглядати самодіяльний туризм, який виконується власними або орендованими автомобілями для поїздок окремих туристів територією України та за кордон. Цей вид туризму тяжко піддається плануванню, оскільки статистика за даними перевезеннями майже відсутня.

Залізничний туризм можна застосовувати за чотирма основними напрямками (рис. 1.12): круїзний, оглядовий, трансферні перевезення та перевезення вузькими коліями.

*Таблиця 1.3*

### **Класифікація туристичних маршрутів за різними ознаками.**

*Джерело: [55; 63; 94; 96; 182; 258; 275]*

Класифікація	Ознака
За змістом	Маршрутно-пізнавальний, спортивно-оздоровчий, самодіяльний, діловий, курортний, лікувальний, фестивальний, мисливський, екологічний, екстремальний, релігійний, навчальний, шоп-туризм
За формою власності виду транспорту	Власний транспорт турфірми, орендований турфірмою транспорт, особистий транспорт туристів
За засобом пересування	Автобусні, водні, авіаційні, залізничні, комбіновані
За побудовою траси	Лінійні, радіальні, кільцеві
За сезонністю	Цілорічні, сезонні
За типами	Тематичні, оздоровчі, похідні, комбіновані
За тривалістю	Багатоденні, одноденні, погодинні

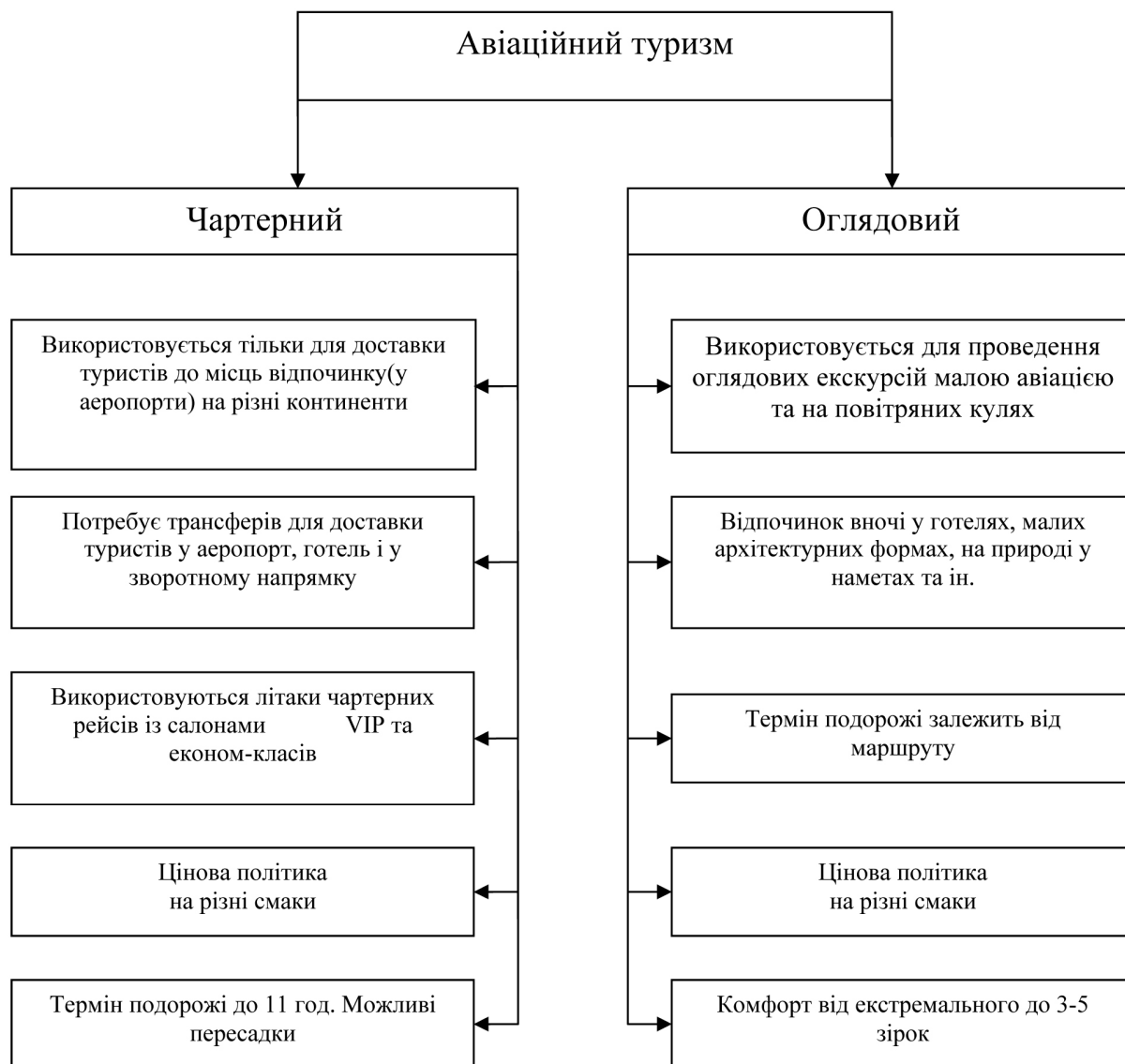


Рис. 1.10. Характеристика туристичних подорожей авіаційним транспортом.  
*Джерело: розробка автора*

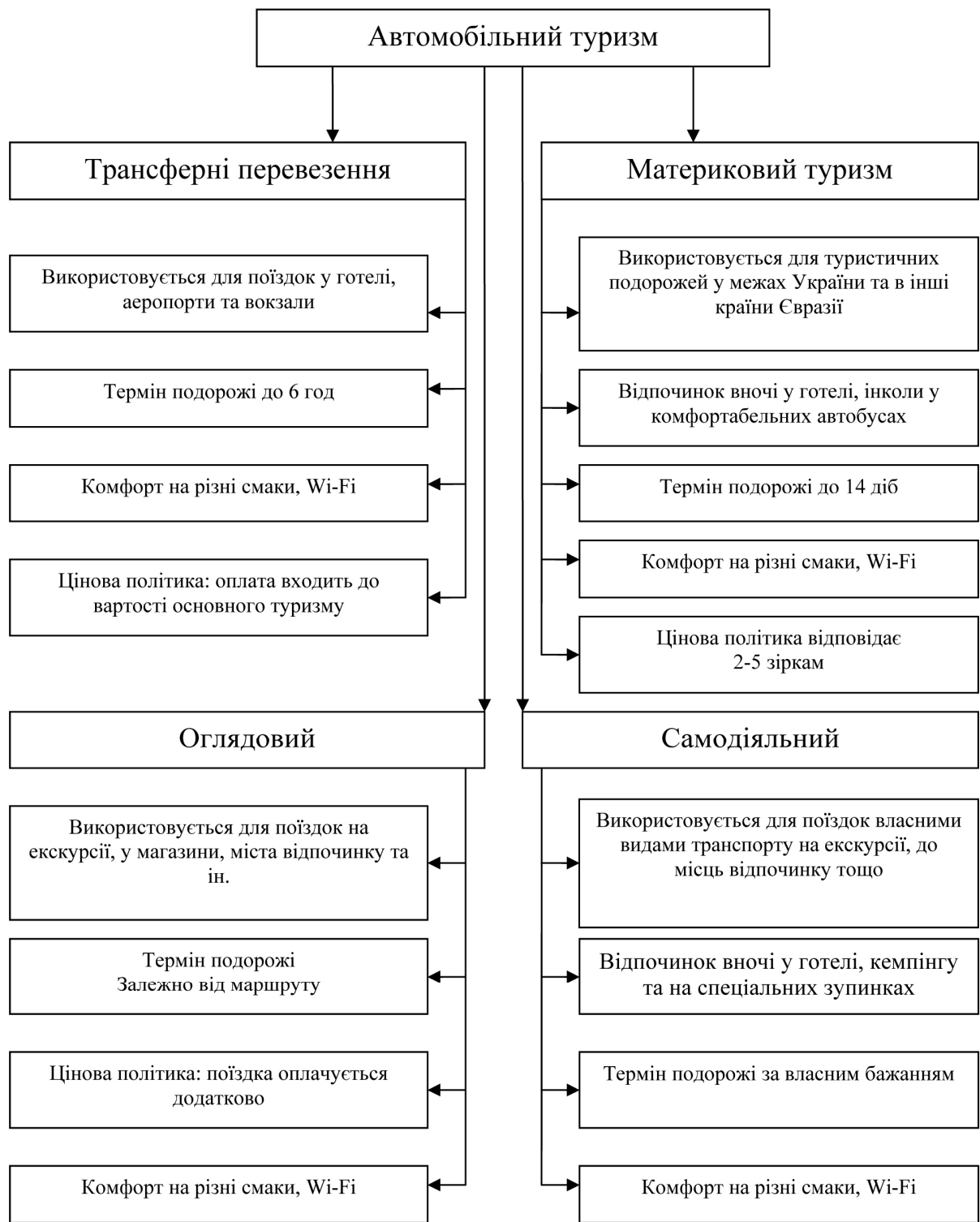


Рис. 1.11. Класифікація туристичних подорожей автомобільним транспортом.

Джерело: розробка автора

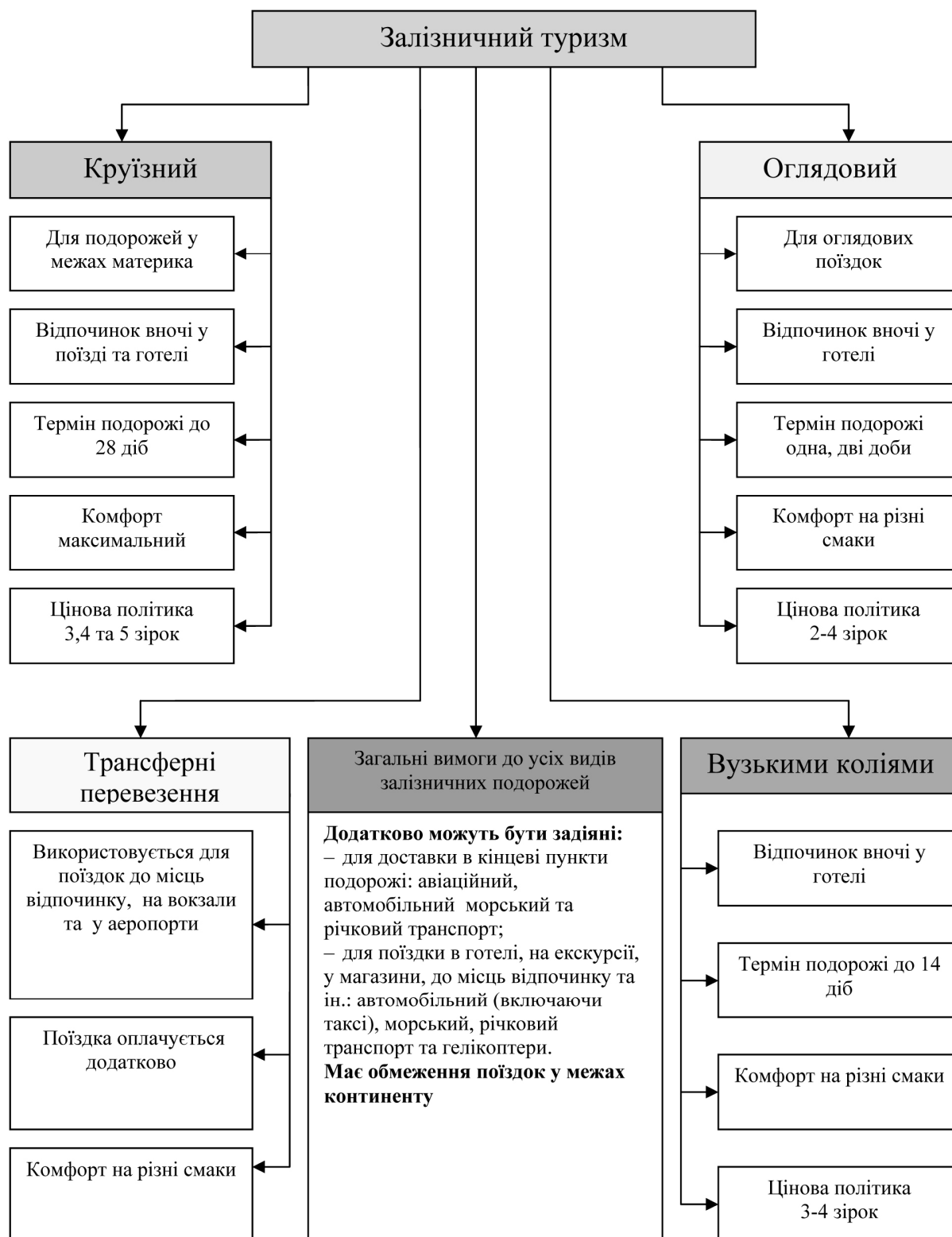


Рис. 1.12. Класифікація туристичних подорожей залізничним транспортом.

*Джерело: розробка автора*

Круїзний (термін запропоновано автором) використовується майже в усіх розвинутих країнах світу для туристичних подорожей. Цей вид залізничного туризму дозволяє надавати весь комплекс туристичних послуг з одночасною організацією ночівлі туристів, ресторанним обслуговуванням, супровід гідами в рухомому складі, обладнаному мережею Інтернет, телебаченням та стабільним мобільним зв'язком.

У свою чергу круїзний залізничний туризм можна поділити:

– на круїзний туризм з повним сервісом, цінова політика – 4, 5 зірок;

– круїзний туризм з частковим сервісом, цінова політика – 2, 3 зірки.

Круїзний туризм з повним сервісом передбачає наявність у поїзді купейних вагонів з максимальним комфортом на 2, 3 та 4 місця, вагонів-ресторанів, вагона-ігротеки (вагона-дискотеки (увечері)/ігротеки (вдень)), вагонів з баром та салоном-перукарнею.

У вагонах обов'язково мусить бути: система кондиціонування повітря; електричне опалення; вакуумні туалети; душові кімнати; багатоканальне телебачення; радіофіковані купе: холодильники; кімната для прання, сушки та прасування білизни; пральні машини; Wi-Fi; міні-бари; мобільний зв'язок; спеціальний зв'язок між персоналом поїзда; купе для відпочинку обслуговуючого персоналу.

Круїзний туризм з частковим сервісом передбачає у складі поїзда купейні вагони з частковим комфортом на 2, 3 та 4 місця та вагони-ресторани та вагони з баром. У вагонах обов'язково мусить бути: система кондиціонування повітря; електричне опалення; вакуумні туалети; душові кімнати; телебачення; радіофіковані купе; холодильники; Wi-Fi; мобільний зв'язок; спеціальний зв'язок між персоналом поїзда; купе для відпочинку обслуговуючого персоналу.

Оглядовий залізничний туризм використовується для одноденних (інколи дводенних за умови відпочинку туристів у готелях) подорожей для ознайомлення з мальовничою природою, історичними пам'ятками та іншими місцевими особливостями в супроводі гіда.

Трансферні перевезення виконуються спеціальним пасажирським рухомим складом, електропоїздами, рейковими автобусами або рейкомобілями для перевезення туристів від місць проживання до аеропортів, автобусних, морських та річкових вокзалів з метою подальших подорожей та у зворотному русі.

Туристичні перевезення вузькими залізничними коліями виконуються спеціальним рухомим складом з використанням існуючих вузьких колій, які розташовані в гірських місцях з мальовничою природою, багатих на активний відпочинок. Габарити вузькоколісного рухомого складу не дозволяють надати необхідний комфорт для відпочинку під час подорожі, тому організацією туристичних подорожей передбачено щоденний відпочинок у готелях та ресторанне обслуговування на проміжних станціях.

Найбільш популярним та комфортним у світі є морський туризм (рис. 1.13), який виконується сучасними морським суднами.

Серед морських туристичних перевезень перше місце займає круїзний туризм. Для цього задіяні морські багатопалубні лайнери, на яких є все для комфортного відпочинку: ресторани, зручні каюти, басейни, місця спокійного та активного відпочинку. Маршрутами подорожі таких пароплавів передбачено зупинку в багатьох містах, що становлять значний інтерес для проведення екскурсій та відпочинку. Термін таких подорожей до 180 діб. Суттєвим недоліком цих подорожей є їх висока вартість.

Річковий туризм (рис. 1.14) схожий за призначенням на морський, але діє тільки в межах України і зараз майже не використовується.

На базі наведених вище класифікацій (рис. 1.10–1.14) у табл. 1.4 подана загальна оновлена класифікація всіх видів транспортного туризму, яка відрізняється від існуючих визначенням раціонального їх призначення, зоною використання, максимальним терміном подорожі, комфортом та ціновою політикою.

Якщо детальніше проаналізувати рис. 1.7, то можна визначити дві основні складові організації залізничного туризму в Україні – це перевезення туристів та надання туристичних послуг під час подорожі. Першу діяльність повинні виконувати пасажирські залізничні компанії будь-якої форми власності, другу – туристичні оператори або агенти. Але перевезення туристів зараз виконує лише ПАТ «УЗ» у невеликих обсягах, в основному, як трансферні перевезення до туристичних об'єктів або інших видів трансферу (аеропорти, морські, річкові та авто вокзали). Надання туристичних послуг зараз виконують туристичні компанії різної форми власності, обсяги яких суттєво залежать від соціально-економічного становища, політичних факторів та наявності гібридної війни в Україні.

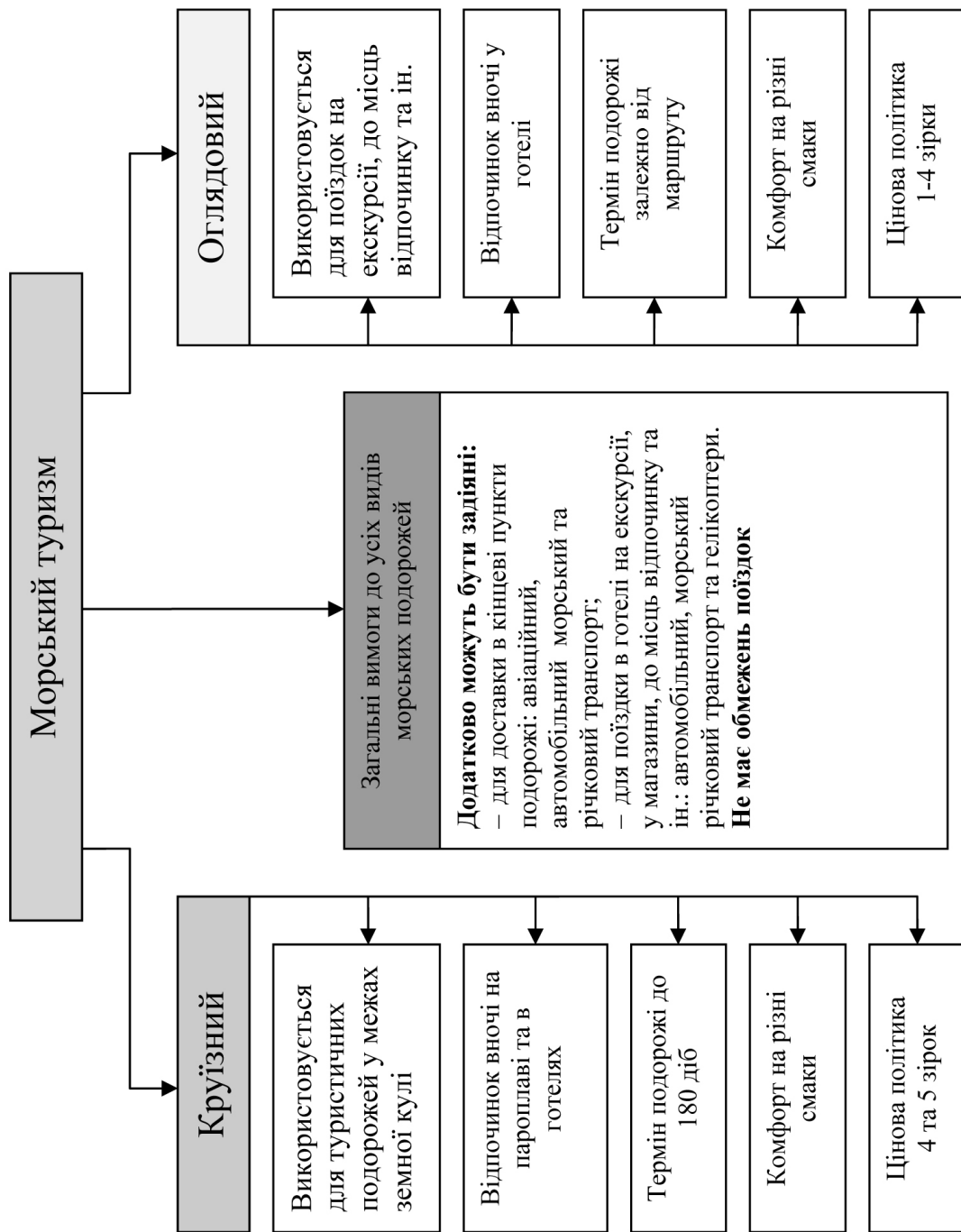


Рис. 1.13. Класифікація туристичних подорожей морським транспортом. Джерело: розробка автора

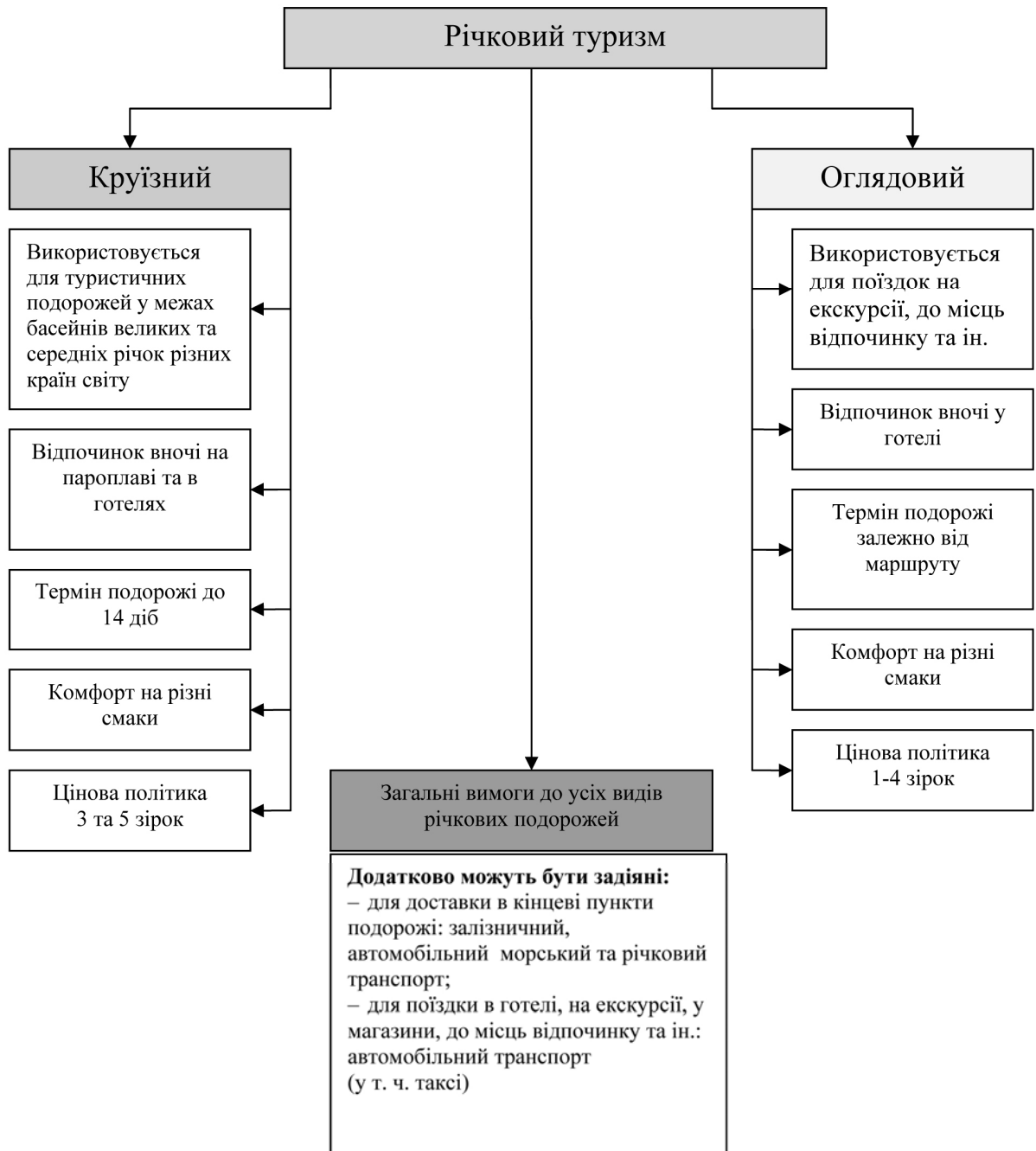


Рис. 1.14. Класифікація туристичних подорожей річковим транспортом.

*Джерело: розробка автора*

**Класифікація туристичних подорожей різними видами транспорту. Джерело: розробка автора**

Вид основного транспорту	Підвид основного туризму	Призначення даного виду туристичних перевезень	Де відбувається відпочинок вночі	Термін подорожі
Залізничний	Круїзний	Для подорожі в межах материка в комфортному рухомому складі	У поїзді та готелях	До 14 діб
	Трансферні перевезення	Для короткочасних перевезень	У готелях	–
	Оглядовий	Для оглядових поїздок	У готелях	Залежно від маршруту
	Вузькими коліями	Існуючими вузькими коліями	У готелях	До 14 діб
	Материковий	Використовується для туристичних подорожей у межах України та в інші країни Європи	У готелях	До 14 діб, інколи більше
Автомобільний	Трансферні перевезення	Використовується для поїздок у готелі, аеропорти та вокзали	У готелях	До 4 год, інколи більше
	Оглядовий	Використовується для поїздок на екскурсії, у магазини, до місць відпочинку та ін.	У готелях	Залежно від маршруту
	Самодіяльний	Використовується для поїздок власними або орендованими видами транспорту	У готелях та кемпінгах	За власним бажанням

Продовження табл. 1.4

Вид основного транспорту	Підвид основного туризму	Призначення даного виду туристичних перевезень	Де відбувається відпочинок вночі	Термін подорожі
Морські	Круїзний	Використовується для туристичних подорожей у межах земної кулі	На кораблі та в готелях	До 180 діб
	Оглядовий	Використовується для поїздки на екскурсії, до місць відпочинку та ін.	У готелях	Залежно від маршруту
	Круїзний	Використовується для туристичних подорожей у межах ба-сейнів великих та середніх річок різних країн світу	На кораблі та в готелях	До 14 діб, інколи більше
Річковий	Оглядовий	Використовується для поїздки на екскурсії, міста відпочинку та ін.	У готелях	Залежно від маршруту
	Чартерний	Використовується тільки для доставки туристів до місць відпочинку на різні континенти	У літаку	До 11 год, можливі пересадки
Авіаційний	Оглядовий	Використовується для проведення оглядових екскурсій малою авіацією та на повітряних ку-лях	У готелях	Залежно від маршруту

Вид основного транспорту	Підвид основного туризму	Рівень комфортності	Цінова політика	Додаткова інформація
Залізничний	Круїзний	Максимальні	4–5 зірок	Додатково можуть бути задіяні: для доставки в кінцеві пункти подорожі: авіаційний, автомобільний морський та річковий транспорт; для поїздки в готелі та на екскурсії, у магазини, до місць відпочинку та ін.: автомобільний (у т. ч. таксі), морський, річковий транспорт та гелікоптери. Має обмеження поїздки у межах континенту
	Трансферні перевезення	На різні смаки, Wi-Fi	2–4 зірки	
	Оглядовий	Те саме	2–4 зірки	
	Вузькими коліями	» »	3–4 зірки	
Автомобільний	Материковий	» »	3–5 зірок	
	Трансферні перевезення	» »	2–4 зірки	
	Оглядовий	» »	Оплачується додатково	
	Самодіяльний	» »	2–4 зірки	

Закінчення табл. 1.4

Вид основного транспорту	Підвид основного туризму	Рівень комфортності	Цінова політика	Додаткова інформація
Морський	Круїзний	Максимальний	4–5 зірок	Додатково можуть бути задіяні: для доставки в кінцеві пункти подорожі: авіаційний, автомобільний морський та річковий транспорт; для поїздки в готелі, на екскурсії, у ма-газини, до місць відпочинку та ін.: автомобільний (у т. ч. таксі), морсь-кий, річковий транспорт та гелікоп-тери
	Оглядовий	На різні смаки, Wi-Fi	1–4 зірки	
	Круїзний	Максимальний	3–5 зірок	
	Оглядовий	На різні смаки, Wi-Fi	1–4 зірки	
Річковий	Чартерний	Те саме	VIP та еко-ном-клас	
	Оглядовий	» »	Від екстре-мального до 3–5 зі-рок	
Авіаційний	Чартерний	Те саме	VIP та еко-ном-клас	
	Оглядовий	» »	Від екстре-мального до 3–5 зі-рок	

В господарському кодексі України зараз відсутнє поняття пасажирської компанії але де факто пасажирська компанія протягом року вже існує у ПАТ «Українська залізниця» і має певні функції. Зараз можна виділити три види пасажирських компаній залежно від швидкості руху поїздів та зон курсування.

1. Швидкісна компанія організує перевезення пасажирів у спеціальному рухомому складі (в основному розподіленої тяги) зі швидкостями до 140–160 км/год за умови терміну поїздки не більш 8 год. Збільшення цього терміну дебатуюється.

2. Приміська пасажирська компанія займається перевезеннями пасажирів у міській, приміській, регіональних та міжрегіональних зонах (на кілька суміжних областей) переважно у моторвагонному рухомому складі та вагонах локомотивної тяги (після капітального ремонту). Термін поїздки обмежений комфортними умовами подорожі, але в основному не перевищує 5 год.

3. Пасажирська компанія займається перевезеннями пасажирів у вагонах локомотивної тяги зі швидкостями до 100–130 км/год на всій території України та за кордоном у відкритих, купейних та спальних вагонах.

Для поліпшення роботи пасажирського господарства у 2017 р. була остаточно сформована нова схема управління пасажирськими перевезеннями Укрзалізниці, яка передбачала суттєве зменшення кількості працівників Департаменту пасажирських перевезень, утворення окремої пасажирської компанії на рівні Укрзалізниці з філіями на кожній залізниці та одночасною ліквідацією пасажирських служб. До цієї компанії було включено усю пасажирську залізничну інфраструктуру, що існувала на залізницях і приймала участь у пасажирських перевезеннях крім швидкісних та приміських (вокзали, вагонні депо та дільниці, бази обслуговування пасажирів, пральні та інше).

Ця нова пасажирська компанія об'єднала в собі такі функції:

- вокзальний сервіс;
- утримання, експлуатація та технічне обслуговування рухомого складу (вагони локомотивної тяги, що не входять до сфери управління швидкісної та приміської компаній);
- логістика пасажирських перевезень, що об'єднує обслуговування пасажирських перевезень (організація пасажирських перевезень частково);

- поточний, капітальний та капітально-відновлювальний ремонт пасажирських вагонів локомотивної тяги;
- утримання пасажирської залізничної інфраструктури;
- участь у складанні угод на розробку та поставку нових видів рухомого складу.

Необхідно юридично узаконити поняття пасажирської залізничної компанії. Для цього пропонується таке визначення:

*Пасажирська залізнична компанія – це структурне об'єднання, що входить до складу ПАТ «Українська залізниця», або працює самостійно як незалежна юридична особа, з метою якісної організації пасажирських перевезень у власному або орендованому рухомому складі та виконанні таких функцій: вокзальний сервіс, утримання, експлуатація та технічне обслуговування рухомого складу, логістика пасажирських перевезень, поточний та капітальний ремонт пасажирських вагонів, утримання пасажирської залізничної інфраструктури. Набір виконавчих функцій для приватних самостійних компаній може коливатися залежно від договірних відносин з ПАТ «УЗ».*

Наведений вище розподіл зон курсування поїздів спонукає до зміни структури парку пасажирських вагонів. Перспективний розвиток пасажирських перевезень потребує зміни кількісної та якісної структури вказаних парків. В Україні вкрай необхідні швидкісні перевезення, які поступово будуть замінювати певну частину пасажирського парку локомотивної тяги на швидкісні поїзди (корейського, чеського та вітчизняного виробництва). В цьому разі кількість вагонів третьої групи буде поступово зменшуватися та якісно поліпшуватися.

Але відсутність коштів на розвиток пасажирських перевезень буде вимагати від ПАТ «УЗ» змінювати підхід до інноваційного розвитку пасажирських компаній. Скорочення кількості поїздів локомотивної тяги у кожному з них потребує реконструкцію приписного парку вагонів залежно від терміну експлуатації та нормативного строку служби рухомого складу. Для цього надлишковий реконструйований рухомий склад потрібно використовувати за іншим напрямком, наприклад, для організації туристичних перевезень. Цей вид залізничного туризму вимога часу, оскільки є додатковим джерелом для отримання прибутку. Але він потребує не тільки реконструкцію пасажирських вагонів, а й проведення додатковий логістичних досліджень з визначення популярних туристичних маршрутів, наявності реального попиту на туристичні залізничні перевезення, заключення договорів на

туристичне супроводження (екскурсії, автоперевезення до туристичних об'єктів та ресторанів), організацію денного харчування у містах зупинки туристичного поїзда. Економічно доцільно цей рухомий склад продати приватним туристичним компаніям і операторам та виконувати для них послуги з організації руху туристичних поїздів, екіпірування, технічного обслуговування та подальшого проведення усіх видів ремонтів рухомому складу, що дозволить ПАТ «УЗ» і пасажирським компаніям отримати додатковий прибуток.

Проблемою розвитку та удосконалення організації туристичної індустрії в Україні займалися досить багато науковців, а питанням же залізничного туризму присвячена невелика кількість наукових праць. Тому дослідження в цьому напрямку є дуже актуальними, адже перевезення є невід'ємною частиною туристичної подорожі, а саме залізничний транспорт є найбільш зручним засобом пересування.

Серед усіх наукових праць у цьому напрямку слід виділити комплексну роботу А. О. Дергоусової [63], яка ліву частку своїх досліджень зосередила саме на залізничному туризмі. Враховуючи хронічну збитковість пасажирських перевезень, вважає автор, нова стратегія розвитку залізничного транспорту повинна базуватися на поєднанні основних та додаткових послуг пасажирського господарства [63].

У сучасних ринкових умовах господарювання варто розділити перевезення на дві категорії:

1) перевезення населення як фактор забезпечення виконання соціальної функції транспорту;

2) перевезення комерційного характеру з метою забезпечення задоволення потреб споживачів (перевезення преміум-класу) [63].

Таким чином, оскільки перевезення другого виду не належать до основної послуги залізничного транспорту, а базуються на ній, їх можна віднести до комплексних комерційних послуг (ККП) – послуг несоціального характеру, які є поєднанням основної послуги – перевезень, та послуг, що надаються у поїзді та на станціях на комерційній основі. ККП можна класифікувати таким чином [63]:

- перевезення нестандартними вагонами;
- перевезення за індивідуальним графіком та маршрутом: індивідуальні та групові;
- залізничний туризм;
- інші перевезення комерційного характеру.

Отже, у своїй роботі А. О. Дергоусова [63] обґрунтовує надання нової послуги пасажирам – залізничної подорожі. Крім того, автор багато уваги приділила класифікації видів туризму, серед яких окремо виділено залізничний туризм. На думку автора, поняття «залізничний туризм» має враховувати галузеві відмінності від існуючих видів організації туристичних подорожей, умови та економічну пріоритетність, що дає можливість визначити галузеві особливості й напрямки формування стратегії розвитку залізничного туризму. Також автором запропоновано методичний підхід до визначення доцільності організації та конкурентоспроможності залізничних подорожей за різними напрямками, що базується на визначенні й використанні коефіцієнтів насиченості напрямку, привабливості туру та ефективної туристичної вартості та дає можливість організації більш конкурентоспроможних залізничних подорожей порівняно з іншими видами транспорту.

Крім того, у роботі визначено найвагоміші фактори конкурентоспроможності туристичних подорожей, які враховують особливості організації залізничного туризму, що найбільше впливають на задоволення потреб потенційних споживачів [63].

Також А. О. Дергоусова в роботі [63] зазначає: «При впровадженні залізничного туризму немає необхідності в спорудженні нових шляхів та будівництві нових вагонів, оскільки є можливість використання існуючих залізничних колій та рухомого складу». Автор в результаті аналізу обсягів пасажирських перевезень в Україні приходять до висновку, що у зв'язку із спадом обсягів перевезень в розпорядженні «Укрзалізниці» залишається вільний рухомий склад, за допомогою якого можливо було б організовувати залізничні подорожі.

Це твердження А. О. Дергоусової є досить спірним, оскільки зараз в Україні суттєвий дефіцит купейний вагонів і, головне, ці вагони зовсім не пристосовані до сучасних туристичних подорожей, тому що не мають необхідного комфорту.

Є. І. Балака та Г. О. Сіваконева [8; 195] пропонують впровадити розвиток залізничного туризму на основі кластеризації. Вони вважають, що розвиток залізничного туризму в Україні неможливий без диверсифікації діяльності залізничного транспорту в суміжний сегмент господарювання – туризм. Авторами запропоновано провести диверсифікацію за рахунок створення транспортно-туристичного кластеру, який очолить Міністерство інфраструктури. При цьому

автори пропонують провести диверсифікацію пасажирського господарства за три етапи: спочатку визначити учасників кластеру, потім об'єднати асоціативні товариства в акціонерні товариства і на заключному етапі створити холдингову компанію. Ці пропозиції автори запропонували до реального реформування залізничного транспорту України, яке зараз передбачає розвиток залізничного туризму, але немає реальних коштів для закупівлі сучасного рухомого складу.

О. Г. Дейнека [61] теж наполягає на диверсифікації залізничного транспорту. Зокрема, у сфері пасажирських перевезень задля отримання прибутку автор пропонує розширити коло послуг на вокзалах та станціях. Він звертає увагу на те, що досі в Україні немає достатнього практичного та теоретичного досвіду для успішної диверсифікації підприємств залізничного транспорту, і пропонує спочатку визначити стратегічну мету діяльності залізничного транспорту, а потім розробити критерії диверсифікації, спираючись на позитивний досвід закордонних компаній.

Ми вважаємо, що головне, чого не вистачає нашій державі у контексті розвитку внутрішнього та в'їзного туризму, і зокрема залізничного туризму, – це відсутність вільних коштів на оновлення або закупівлю сучасного рухомого складу та низький ступінь довіри інвесторів у зв'язку із нестабільним політико-економічним станом у країні та недосконалою законодавчою базою.

В. Я. Городський [52] дав визначення поняття туризму як виду активного відпочинку, який здійснюється, головним чином, у період відпустки з метою оздоровлення та пізнання краю, при цьому туристом керують два основних фактори – оздоровчий та пізнавальний. Автор виділив два види туризму – активний та транспортно-пізнавальний. Також він запропонував таку класифікацію туризму:

- за кількістю учасників (індивідуальний, груповий);
- за ступенем організованості (плановий, самодіяльний);
- за віком учасників (дитячий, молодіжний, змішаний);
- за складом учасників (міжнародний, внутрішній);
- за сезоном (літній, зимовий, цілорічний);
- за тривалістю (довгостроковий, короткостроковий).

Також автор наводить свою класифікацію екскурсій:

- за змістом (оглядові, тематичні);
- за складом учасників (дорослі, діти, місцеві, приїжджі, групові, індивідуальні);

– за місцем проведення (міські, приміські, музейні, виробничі, комплексні);

– за засобом пересування (піші, з використанням транспортних засобів);

– за формою проведення (тематичні, культурно-масові, оздоровчі). Крім того, В. Я. Городський дав визначення поняття «трасування туристичних маршрутів» як їхнє планування, а також назвав туристичні поїзда «турбазами на колесах». До того ж автор [52] наполягає, що при плануванні нових туристичних маршрутів залізницею потрібно враховувати густоту залізничної мережі, скласти перелік основних пасажирських станцій у зонах тяжіння до туристичних об'єктів, а також розрахувати економічну ефективність будівництва нових залізничних колій та пасажирських станцій у зоні туристичних об'єктів.

М. І. Арутюнян [7] вважає, що потенційний турист має дуже низький ступінь прихильності до конкретних маршрутів, а ще нижчий – до виробників туристичних послуг. Основними факторами, що впливають на попит у туризмі, на думку автора, є: купівельна спроможність, демографічна структура, соціальні й культурні чинники, вартість, інтенсивність, маркетинг, суб'єктивні мотивації.

О. В. Гончарук [51] також класифікував фактори, що впливають на економічну ефективність транспортно-технологічних систем. Як основні він виділив такі: технічні, технологічні, економічні, організаційні, комерційно-правові. До того ж автор запропонував підсумкові показники економічної ефективності транспортно-технологічних систем (обсяг перевезень, доходи, прибуток, рентабельність, собівартість) та детальні (виробіток на одну особу виробничого персоналу, продуктивність парці, фондівдача, фондомісткість, термін окупності капітальних вкладень, ефективність використання палива та електроенергії, ефективність якості продукції).

Автори В. Г. Кузнєцов, П. О. Пшінько, І. В. Кліменко, А. В. Гумєнюк, С. М. Загорулько у своїй науковій роботі [197] визначили перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколійних лініях Закарпаття. Зокрема, робочою групою було зроблено аналіз технічного стану Боржавської вузькоколійної залізниці для реалізації проекту відновлення ефективного функціонування гірських залізниць із шириною колії 750 мм в Карпатському регіоні з подальшою можливістю їх приєднання до розгалуженої міжнародної туристичної мережі. У рамках виїзних оглядів експертною групою встановлено,

що об'єкти колійного господарства, пасажирської інфраструктури, рухомого складу та допоміжних виробництв, задіяних у функціонуванні вузькоколійної залізниці, перебувають в занедбаному стані та потребують значних оновлень і капітального ремонту. Але маршрути проходження пасажирських поїздів залишаються придатними для участі в проекті розвитку залізничного туризму України.

Група вчених з Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту на замовлення Закарпатської ОДА у 2015–2016 рр. у рамках бюджетної науково-дослідної роботи виконала попередню розробку нової вузькоколійної залізниці на Закарпатті для перевезення туристів [83], яка дозволить суттєво підвищити туристичний потенціал цього регіону. Ця робота знайшла підтримку профільного комітету Верховної Ради, який запропонував винести питання про розвиток залізничного туризму на парламентські слухання [213].

Н. О. Алешугіна [4], аналізуючи транспортну інфраструктуру, зробила висновок, що транспортна складова туристичного потенціалу України в сучасних умовах сприяє його зміцненню лише в тому сенсі, що система транспортних мереж має яскраво виражений транзитний характер. Отже, велика кількість територій, забезпечених різноманітними рекреаційними ресурсами, має транспортну доступність для туристів та екскурсантів. Щодо стану транспортної інфраструктури, то для того, щоб вона сприяла ефективному використанню та нарощуванню туристичного потенціалу, необхідне удосконалення усіх її складових як у кількісному, так і, особливо, в якісному плані. Крім того, активне залучення різних видів транспорту до туристичного обслуговування дозволить ефективно розвивати різноманітні сфери та види туристичного бізнесу, диверсифікувати спектр туристичних послуг.

Є. А. Котляров [106] дав визначення поняття «територіально-рекреаційного комплексу» (країни, регіону, району) як сполучення рекреаційних закладів та відповідних підприємств інфраструктури, які об'єднані тісними виробничими та економічними зв'язками, а також сумісним використанням географічного положення, виробничих та економічних ресурсів території, що займає комплекс. Їх створення зумовлено виробничими та соціально-економічними факторами (серед основних – фінансове забезпечення). Також автор запропонував визначення таксономічної системи територіально-рекреаційного ком-

плексу як комплексу взаємопов'язаних між собою територіально-рекреаційних комплексів. При цьому він виділив п'ять стадій формування територіально-рекреаційних комплексів: піонерська, групова, формування супутніх галузей, реконструктивна, комплексна структура.

Для активізації туристичної діяльності на регіональному ринку науковцем О. І. Моран [182] запропоновано створити кластер екскурсійного обслуговування, у складі якого рекомендує створення чотирьох секторів: виробництва туристичних продуктів, сервісного, допоміжного та забезпечення життєдіяльності туристичного кластера.

М. П. Мальською [118; 119] зроблено поділ туристичної системи послуг на чинники попиту (зростання доходів, зростання рівня урбанізації, зростання масиву вільного часу) та чинники пропозиції (розвиток транспортної інфраструктури, сервісна інтеграція, зростання поінформованості). Погоджуємося із автором, який наголошує, що перспективний розвиток туризму повинен ґрунтуватися на трьох складових: інвестиціях, інноваціях та інформаційних комунікаціях.

А. С. Татаринцева [242] звертає увагу на налагодження партнерських відносин, перехід від конфронтації до консолідації в їхній роботі. Автором розроблено «Куб ефективності партнерства» для вибору партнера шляхом здійснення комплексної оцінки його доцільності порівняно з іншими потенційними партнерами (оцінюються показники фінансові, економічні, виробничі, управління, маркетингові, ділової активності).

Р. Г. Коробйова [103] вважає, що для розвитку туристичної галузі в Україні потрібно розвивати транспортну складову. Автор робить акцент на відродженні залізничного транспорту, а саме: оновленні інфраструктури та рухомого складу за рахунок приватних інвесторів.

Вважаємо, що не тільки приватні інвестори, а й держава в особі ПАТ «УЗ» повинна вкладати кошти в оновлення інфраструктури, щоб надалі мати право на отримання доходів від використання інфраструктури та рухомого складу залізниць сторонніми організаціями.

В. Є. Хаустова, Є. Ф. Горбатова [263] відзначають, що туристичні об'єкти все ще залишаються незатребуваними через низький рівень розвитку інфраструктури туристичних послуг, а інфраструктура не відновлюється через незацікавленість інвесторів, адже держава жодним чином не стимулює їх. Серед напрямків покращення ситуації на українському ринку туристичних послуг автори пропонують:

відновлення інфраструктури, розвиток соціальних туристичних програм, удосконалення інформаційної політики, реконструкцію туристичних об'єктів та інші.

І. В. Новіцька [185] вважає розвиток туристичних маршрутів одним з ефективних перспективних напрямків діяльності залізниць України. При цьому автор наполягає на дотриманні європейських стандартів якості послуг, адже тільки завдяки високому сервісу вдасться підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту та туристичної галузі і, як наслідок, привабити велику кількість туристів.

С. Д. Бешелев, Ф. Г. Гурвіч [25] вважають, що оцінку варіантів створення залізничних туристичних маршрутів можливо провести за допомогою такої групи критеріїв:

- експлуатаційні (відповідність планових та фактичних параметрів, надійність, віддача);
- економічні (вартість будівництва, витрати на дослідження, економічна ефективність експлуатації);
- технічний успіх (технічна можливість, розвиток – вірогідність подальших корегувань, чутливість – ступінь зміни вихідних параметрів при зміні вхідних).

На думку М. М. Чеховської [266], потрібно звернути увагу на різницю між поняттями «ефект» (виробничий результат, що на залізничному транспорті пов'язаний із зниженням собівартості перевезень, розмірами прибутку, підвищенням обсягу пасажирських та вантажних перевезень, швидкості руху, продуктивності вагонів і локомотивів, покращенням якості й надійності) та «ефективність» (відношення технічних, економічних, експлуатаційних витрат до розміру витрат, що зумовили отримання зазначеного ефекту). Досягнути ефективності в діяльності підприємств залізничного транспорту можна за рахунок двох груп заходів: нове будівництво залізниць, оновлення рухомого складу та заходи, пов'язані із удосконаленням та модернізацією технічних засобів, застосуванням сучасних процесів. Автор вважає, що на діяльність підприємств залізничного транспорту впливають політичні, економічні, соціальні та технологічні фактори.

Слід сказати, що ці положення автора мають скоріше декларативний характер, ніж науковий.

Н. В. Козубова [99] вказує на те, що Україна не повною мірою використовує свій туристичний потенціал. Внутрішній ринок туристичних послуг, на її думку, має високий потенціал щодо пропозиції рек-

реаційних послуг, тож формування попиту повинно здійснюватися за рахунок імпортозаміщення послуг виїзного туризму, що є важливим завданням реалізації державного регулювання туризму.

Н. І. Остап'юк [189] на основі виконаного аналізу підходів до дефініції «туризм» виділив низку чинників, що мають безпосередній вплив і змінюють сприйняття туризму, а саме: якість життя, суспільство, освіта й інформація, економіка, захист навколишнього середовища, навантаження на навколишнє середовище, політика. Ринок послуг туристичної галузі автор вважає «чутливим» та констатує, що для споживачів туристичного продукту визначальними є такі чинники впливу: економічні, політичні, природні, кліматичні, історичні, культурні, екологічні, хвороби та епідемії, природні катаклізми та катастрофи, злочинність, безпека. Науковцем проаналізовано доцільність використання просторової моделі розвитку туристичної галузі, яка передбачає факторний розподіл і визначає зони дії та впливу факторів. При цьому він поділяє їх на три групи:

- фактори локалізації – атракційні фактори (природно-географічні, історичні, культурні, архітектурні, екологічні тощо), вони визначають фактичну рекреаційну придатність території;

- фактори вибірковості – селективні (соціально-економічні, матеріально-технічні, політичні, екологічні), саме від них залежить склад туристичної групи та тривалість відпочинку;

- фактори реалізації (демографічні, попиту, екологічні) – завдяки їм інтерес до участі в туризмі, сконцентрований у зонах прояву селективних факторів, спрямовується в райони, у яких є для цього всі сприятливі умови [189].

Є. В. Козловський [98] вважає, що розвиток туризму в Україні перебуває лише на початковій стадії. Збільшення потоків внутрішнього та в'їзного туризму уповільнюється через низку негативних факторів, серед яких: недостатній розвиток туристичної інфраструктури; недосконалість нормативно-правової бази; економічна та політична нестабільність у країні; обмеженість пропонованих послуг; відсутність комплексного бачення країни як перспективного туристичного об'єкта; недосконалість реклами українських туристичних центрів за кордоном та ін. Автор констатує, що більшість існуючих визначень туризму мають вузькоспеціалізований характер, вони не охоплюють предмет у цілому та не розкривають внутрішній зміст туризму. На думку автора, у поняття «туризм» повинні бути включені туристич-

тичні потреби та мотивації, особливості поведінки туристів під час перебування поза межами постійного місця проживання; економічні відносини, що складаються між туристами та виробниками товарів і послуг; фактори взаємодії сфери туризму з навколишнім природним, економічним та іншими макросередовищами.

За висновками В. О. Полюги [204], повинні підлягати всі відвідувачі, які використовують комплексний туристичний продукт (тур) або окремі рекреаційно-туристичні послуги. Запропоновано трактувати туризм як галузь сучасної національної і регіональної економіки; сферу соціально-економічної політики держави та її регіонів; технологію реалізації рекреаційних потреб і запитів; сферу реалізації прав і потреб громадян на відпочинок, пересування, оздоровлення.

Л. М. Шульгіна [277] визначила категорію «національний туристичний продукт» як сукупність створених природою і людьми атракцій та туристичної інфраструктури, що надається в межах національного ринку. На цій основі автором сформульовано нове бачення терміна «маркетинг співпраці» в туризмі: «це недискретний процес мотивації і залучення співробітників підприємства, партнерів і споживачів до взаємовигідної співпраці над розробленням та продажем/купівлею туристичного продукту більш високої цінності для усіх учасників, – з одного боку, та розвитку партнерських стосунків з конкурентами – з іншого». Тобто, потрібна здорова конкуренція закладів туристичної індустрії задля підвищення рівня послуг, що надаються туристам, що в кінцевому результаті сприятиме отриманню прибутків інвесторами та зростанню задоволення споживачів туристичного продукту.

Крім того, автор виділила два рівні маркетингу туризму:

– макромаркетинг, який передбачає формування системи цілеспрямованого виявлення існуючих і створення нових національних туристичних атракцій, при цьому обов'язково потрібно формувати позитивний імідж країни в цілому та її регіонів задля просування туристичного продукту країни;

– мезомаркетинг як системи формування атрактивних туристичних центрів за допомогою моніторингу існуючих та перспективних туристичних переваг, а також розробки на основі отриманих даних напрямків просування туристичного продукту конкретного регіону. Також дослідниця запропонувала розширити поняття «оператор туристичного ринку» та «туристичне підприємство» таким чином: «це

юридична або фізична особа, яка спеціалізується на розробці і продажу (туроператор) або лише на продажу (турагент) комплексного турпродукту, споживачами якого є виключно туристи» [277]. При цьому, на думку автора, туроператорів можна класифікувати за такими ознаками: типами туризму, належністю клієнтів до певного соціального прошарку, власністю, особливостями системи поширення турпродуктів; а турагентів – за рівнем залучення до системи поширення певного туроператора та за періодом активності.

Л. М. Шульгіною запропоновано розподілити споживачів-туристів на групи залежно від їхнього матеріального статку, рівня освіти та відповідно здатності та бажання подорожувати:

1. Перший сегмент, найбільш матеріально забезпечений, – це споживачі, які можуть дозволити собі будь-який престижний туристичний продукт.

2. До другого сегменту потрапили молоді особи, любителі активного відпочинку, які відрізняються від інших високим рівнем освіти та достатньою матеріальною забезпеченістю, що надає їм можливість обирати майже будь-який тур на свій вибір.

3. До третьої групи належать туристи, які надають перевагу пізнавальному відпочинку. Це середньозабезпечені сімейні туристи, які подорожують один раз на рік у період щорічної відпустки й поєднують відпочинок із пізнавальними подорожами.

4. Четверта група – це особи, які не займають високих посад та відповідно не відрізняються високими статками та віддають перевагу недорогому, усамітненому відпочинку.

5. Остання група туристів відрізняється найнижчим рівнем освіти його представників і найменшим рівнем їх матеріального забезпечення. Саме тому ці споживачі схильні організувати свій відпочинок самостійно [277].

Російський вчений В. М. Борщ [34] теж поділяє споживачів транспортних послуг на чотири групи в залежності від їхнього доходу:

– в першу групу він відносить осіб з відносно невеликим рівнем доходу, яка є дуже чуттєва до вартості послуг та дуже вимоглива щодо їхньої якості;

– до другої – особи з доходом вище за середній, які вимогливі до якості не тільки транспортних послуг, а й до рівня сервісу;

– до третьої – осіб з високим рівнем доходу, які цінують експлуатаційні характеристики транспортного засобу, надійність, безпеку, швидкість, високий сервіс;

– до четвертої – споживачі різних вікових категорій з різним рівнем доходу, для яких транспортні послуги є основою функціонування, а отже, вони вимагають завищені вимоги.

На думку автора, задля підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту потрібно акцентувати увагу на підвищенні якості та впровадженні іновацій.

Крім оцінювання споживачів, не менш важливо оцінити територію, яка планується для організації туристичної діяльності. У цьому контексті О. В. Музиченко-Козловська [183] дала визначення туристичної привабливості території з урахуванням економічної сутності. Автор вважає, що «туристично-приваблива територія» – це територія, що має потенціал туристичних ресурсів, сучасну розвинену матеріально-технічну базу туризму, доступну і достатню для туриста інформацію про неї, які б відповідали потребам туристів і забезпечувала досягнення максимального соціально-економічного ефекту від розвитку в її межах туристичної індустрії. Автор вважає, що на привабливість території, з позиції туристів, впливають такі чинники:

- географічне розташування;
- матеріально-технічна база туризму;
- маркетингова політика;
- навколишнє середовище;
- загальний імідж регіону.

Вважаємо, що в більшості випадків формування в туриста думки щодо привабливості тієї чи іншої території залежить, у першу чергу, від організатора туристичного маршруту. А отже, при плануванні залізничних екскурсій потрібно врахувати всі нюанси задля приваблення потенційних клієнтів – якість та кількість послуг, що надаються в потязі та поза ним, кількість об'єктів історико-культурного значення та оптимальна ув'язка залізничного та інших видів транспорту.

З. В. Хатікова [262] назвала процес створення протягом тривалого часу в уявленні різних груп аудиторії іміджу узагальненої характеристики туристичного підприємства, який в кінцевому результаті формує у свідомості потенційних туристів їхнє емоційне ставлення до цього туристичного підприємства, «іміджбілдингом туристичного підприємства». А саме поняття «імідж підприємства сфери туризму»

автор трактує як «створений у свідомості аудиторії позитивний образ туристичного підприємства, який сприяє позитивному ставленню до туристичного підприємства у довгостроковій перспективі та забезпечує тим самим міцні конкурентні позиції та економічні вигоди». Запропоновано авторське трактування і поняття «управління іміджем підприємства сфери туризму» – як процес узгодженого здійснення послідовних дій щодо формування необхідного підприємству іміджу на основі поставлених завдань, маркетингових комунікацій, швидкого реагування на можливі зміни, який спрямований на розвиток туристичного підприємства в довгостроковій перспективі.

Також автором визначено специфіку управління іміджем на підприємствах сфери туризму. У роботі [262] надано ключові фактори, які можуть впливати на рівень ефективності управління іміджем туристичних підприємств, а саме: фінансова надійність, популярність, фірмовий стиль, корпоративний дух, професіоналізм обслуговуючого персоналу, комплекс маркетингових комунікацій, наявність додаткових послуг, територіальне місцезнаходження, якість наданих послуг, попередній досвід спілкування туриста з підприємством.

Безумовно, над створенням іміджу туристичної кампанії, яка буде здійснювати туристичні залізничні подорожі, потрібно багато й ретельно працювати. Для формування позитивної думки в споживачів послуг, а саме туристів, потрібна систематична робота з боку професіоналів. Ймовірно, це може бути відділ маркетингу, який працюватиме в складі туристичної кампанії.

В. О. Стойка [234] зробив висновок, що успішний розвиток туристичної галузі взагалі неможливий без активного впливу держави на умови її функціонування, в Україні ж на сьогодні управління інвестиціями ґрунтується на розподілі повноважень між загальнодержавними та регіональними рівнями державного управління, тому воно має доповнюватися координацією діяльності громадських організацій та активною співпрацею з потенційними інвесторами, у тому числі іноземними.

Для забезпечення належного фінансування державою, стимулювання розвитку в'їзного та внутрішнього туризму автор пропонує створення системи регіональних туристичних комплексів, тобто сконцентрованих на території регіону об'єднання підприємств і структур туристичної індустрії та суміжних галузей, які взаємодіють між собою при створенні комплексного туристичного продукту регіону.

Автор [234] пропонує трактувати поняття «туристичні інвестиції» як всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, у результаті чого отримують прибуток та економічне зростання в масштабах суспільства або досягається соціальний позитивний ефект. Також автор пропонує розрізняти за об'єктами вкладення реальні, фінансові, інноваційні, інтелектуальні та освітні інвестиції.

Ідея створення туристичних регіональних комплексів є раціональною, але можуть виникати труднощі при кооперації підприємств, суміжних з туризмом галузей, приватної та державної форми власності в контексті розподілу майбутньої вигоди. Керівники різних підприємств можуть просто не знайти спільну мову, не бажаючи поступитися своїми інтересами заради загальної ідеї та інше.

Н. М. Гоблик-Маркович [49] акцентує увагу на розвитку туризму прикордонного регіону та пропонує маркетинговий проект, в основі якого лежить принцип збалансованості соціально-економічного розвитку прикордонних територій, системного підходу та маркетингу туристичної сфери в регіоні. При цьому, наполягає автор, потрібно враховувати й збереження навколишнього середовища, і оптимальне використання природних ресурсів, і забезпечення зростання конкурентоспроможності туристичного продукту прикордонного регіону з майбутнім його просуванням на зовнішньому та внутрішньому туристичних ринках.

Автором запропоновано новий термін «туристичний кластер прикордонної території», тобто добровільне об'єднання туристичних підприємств галузі на прикордонній території, державних органів влади та органів місцевого самоврядування, освітніх, наукових та фінансових установ з метою підвищення конкурентоспроможності туристичного регіонального продукту та відповідно покращення показників соціально-економічного зростання регіону, при визначенні якого враховано зміну парадигми формування регіональної конкурентоспроможності туристичного продукту через комплексне використання туристичних ресурсів прикордонного регіону, що дозволило запропонувати нові підходи до їх моніторингу, оцінки та реалізації [49].

Як ми вказували раніше, при створенні так званих «туристичних кластерів прикордонної території» можливе перехрещення інтересів різних бізнес-структур, і як наслідок, відмова від співпраці. А отже, потрібна така організаційна структура управління туристичними пе-

ревезеннями, яка б задовольнила вимоги всіх учасників процесу надання туристичних послуг.

А. В. Мокляк [180] серед слабких сторін українського сектора туризму вказує такі: відсутність позитивного образу України як країни туристичних подорожей; низький рівень безпеки; низький стандарт фондів розміщення, нестача дво- і тризіркових готелів європейського стандарту, недостатній розвиток інфраструктури та загальнодоступної рекреаційної бази; слабка транспортна доступність; порівняно висока вартість перебування при низькому рівні послуг; слабке знання населенням іноземних мов; недостатність реклами українських туристичних ресурсів у Європі та у світі та інші.

О. О. Колесник [100] вважає ринок туристичних послуг найбільш комплексним поняттям, яке відображає сукупність економічних відносин між туристами, туристичними підприємствами й іншими суб'єктами господарювання з приводу виробництва, реалізації та споживання туристичних продуктів і послуг та руху грошей, що відбиває інтереси суб'єктів ринкових відносин у межах певного регіону. Автор наполягає, що задля успішного функціонування в Україні сфери туристичних послуг необхідно створити систему статистичного моніторингу, яка забезпечуватиме узагальнення баз даних, проведення необхідних розрахунків, прогнозування всіх основних параметрів функціонування ринку та побудову планів його розвитку. У його роботі [100] досить повно надано характеристику системи показників статистичного аналізу ринку туристичних послуг (рис. 1.15).

Вважаємо, що крім конкретних пам'яток історичного, культурного, лікувального або іншого призначення та рівня сервісу на вибір маршруту туриста впливає вартість подорожі. Особливо це суттєво для потенційних туристів з невеликим доходом. У цьому контексті хотілося б підкреслити, що при порівнянні задоволення туристів більше задоволення від однієї і тієї самої екскурсії або подорожі отримує той, хто заплатив менше, адже чим більше заплатив турист, тим більші його очікування в плані задоволень та сервісу, а сподівання заможного туриста, на жаль, не завжди виправдовуються.

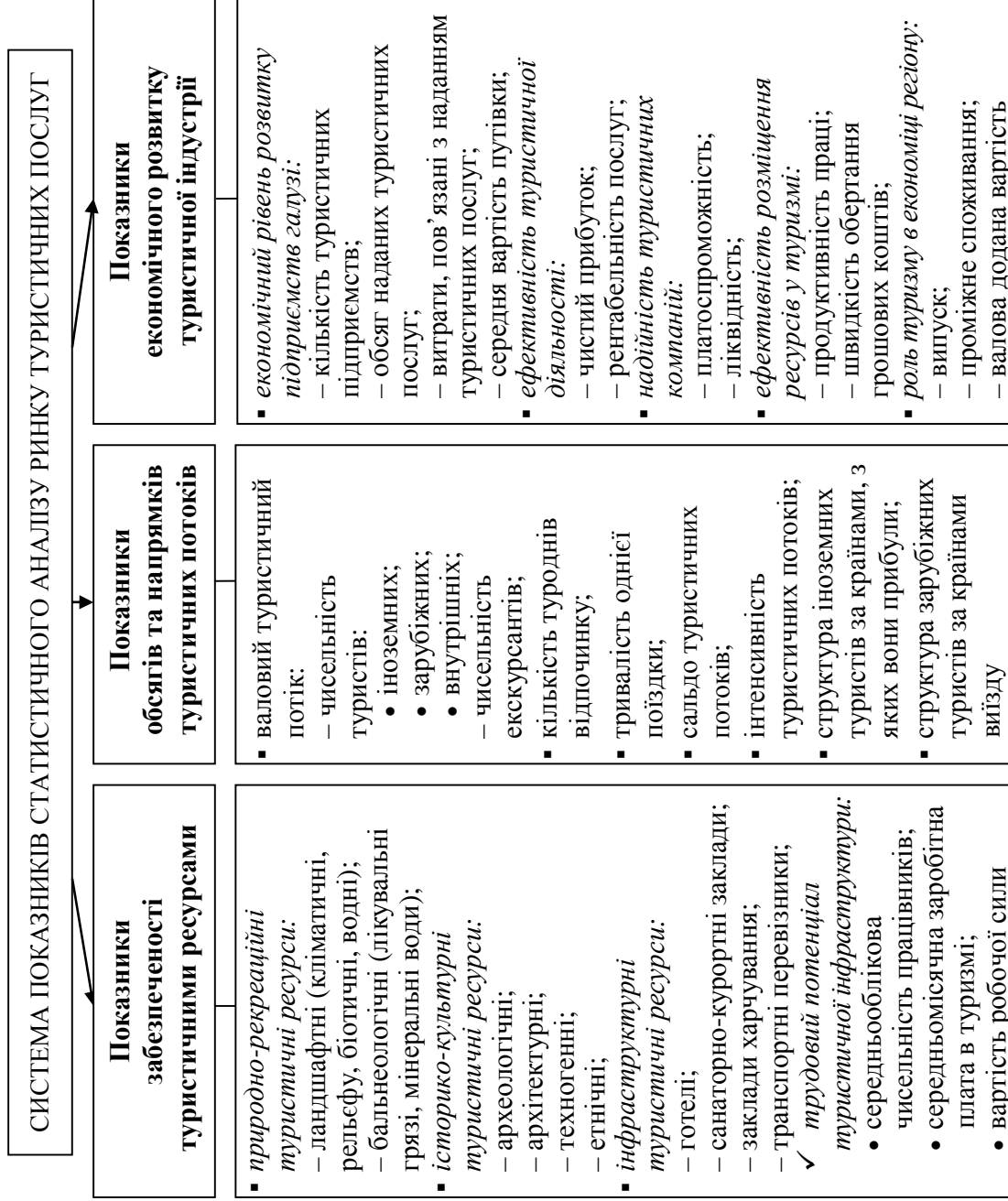


Рис. 1.15. Характеристика системи показників статистичного аналізу ринку туристичних послуг. Джерело [100]

Науковці із Таїланду А. А. Нінопакун та К. А. Ампават вважають, що основні компоненти, які впливають на вибір потенційного туриста подорожувати конкретним маршрутом, це пам'ятки, або, як автори їх ще називають, «фактори тяжіння» (море, водоспад, музей тощо), які приваблюють туристів до місця призначення, а також розваги та зручності. Автори прийшли до такого висновку на підставі масштабного опитування туристів, які прибувають до їхньої країни [301].

Автори [307] із Індії Аканша Тяги, Раїб Лохан Дар, Джоті Шарма впевнені, що одним із головних компонентів високого сервісу туристичної діяльності є безпека туристів, а конкретніше – якісна робота поліцейських, їхня ефективна взаємодія із туристами. Зауважуємо, що в Україні поліція нового формату запрацювала лише влітку 2015 р. та поки що патрульні наряди є не в кожному місті нашої країни, а отже, говорити про безпеку туристів поки зарано. Якщо вести мову про туристичні поїзди, то було б доречно включити до складу бригади поїзда також охоронців.

Вчені з Канади Ані Лі, Джефрі Вол та Джексон Ковац [295] пропонують для розвитку туризму впроваджувати гастрономічний туризм: влаштовувати фестивалі їжі, форуми кулінарів, майстер-класи з приготування місцевих страв для приїжджих. Вони вважають, що їжа – це засіб життя і що мешканці кожної місцевості мають свої смаки, які цікаві для туристів. У Канаді навіть успішно працює кулінарний туристичний альянс, який поєднує регіональні підприємства, що організують заходи, пов'язані із харчовою промисловістю. Цікаво, що автори статті акцентують увагу на тому, що більш успішними є ті туристичні організації, які проводять активну рекламну кампанію у відомих соціальних мережах.

Розвиток гастрономічного туризму в Україні, безперечно, має перспективи, але є сумніви з приводу того, що коли туристи масово поїдуть, наприклад, на фестиваль галушок у Полтаву, там знайдеться достатня кількість койко-місць у місцевих готелях, причому таких, які будуть відповідати європейським вимогам. Вважаємо, що розвивати туристичну діяльність у регіонах потрібно комплексно, акцентуючи увагу не тільки на одному напрямку, як проведення фестивалю їжі, а й на розбудові готелів, ресторанів, місць відпочинку, транспортної інфраструктури тощо.

Автори Мінг Мінг Су та Джефрі Вол [299] проаналізували ситуацію із відвідуванням Тибету до та після відкриття залізничної колії

сполученням Киншай–Тибет (за 48 год поїзд долає 1 142 км). Кількість відвідувачів щорічно збільшується, адже за словами респондентів – опитаних науковцями туристів – вони обрали подорож однією із найбільш високогірних залізниць світу (4 тис. км над рівнем моря) до Тибету з таких причин: можливість огляду пейзажів із вагона впродовж подорожі, доступна вартість квитка, новизна відчуттів, очікування нових послуг у туристичному поїзді, безпека та зручність.

У роботі науковця з Узбекистану [264] надано класифікацію транспортних послуг на залізничному транспорті, які спрямовані на підвищення їхньої якості, а саме: безпосередньо послуга – перевезення, послуги, які надаються туристам впродовж подорожі, та послуги, що надаються на вокзалах. Автор вказує на те, що з боку керівництва Узбекистану здійснюється всебічна підтримка розвитку залізничного туризму, наприклад, у Законі «Про туризм» окреслені правові відносини учасників транспортно-туристичного ринку. Н. А. Ходжаєва, аналізуючи статистичні дані, зазначає, що внутрішній туризм в Узбекистані успішно розвивається, обсяг туристичного потоку з року в рік зростає. Залізничний туризм на території її країни реалізується такими видами послуг з обслуговування:

- туристичних поїздів інших країн, які курсують по Великому шовковому шляху;
- туристів, які прибули до міст Узбекистану авіатранспортом;
- туристів, що курсують при переїзді з одного міста в інше на території країни.

Автор констатує, що поки що частка туристів, перевезених залізничним транспортом, є дуже малою в загальному обсязі туристів, що відвідали Узбекистан. Сьогодні на швидкісних напрямках ВАТ «Узжелдорпас» запустила в курсування поїзди «Регістон», «Шарк», «Насаф» та «Афросіаб», за допомогою яких туристи можуть ознайомитися лише з одним туристичним центром Узбекистану. Автор пропонує в період значних туристичних потоків до Узбекистану організацію трьох залізничних туристичних маршрутів:

- Ташкент–Джизак–Самарканд–Карші–Китаб;
- Ташкент–Самарканд–Навої–Бухара–Карші–Термез;
- Ташкент–Самарканд–Навої–Хіва–Нукус, із курсуванням на них до 12 туристичних поїздів щорічно. Планується, що таким чином, можна буде перевести більше 2 тис. туристів за рік. Вартість однієї

путівки автор розрахувала в розмірі 40 доларів. Тривалість маршруту – сім днів.

Автор провела анкетування пасажирів, що направлялися маршрутом Ташкент–Бухара–Ташкент стосовно якості туристично-екскурсійних послуг, та було виявлено, що послуги на залізничному транспорті в більшості випадків оцінені туристами як послуги незадовільної якості. Задля підвищення рівня послуг автор пропонує створення єдиного органу управління туристичними перевезеннями на залізничному транспорті.

Вчені з Іспанії Хуан Карлос Гарсія-Паломарез, Явер Гутирез та Кармен Мінгез вважають, що інформаційні потоки, які отримують потенційні туристи із мережі Інтернет, є одним із основних поштовхів подорожувати в ту чи іншу місцевість [287]. Вони проаналізували інформацію про вісім найпопулярніших у Європі місць за рівнем відвідування: Лондон, Мадрид, Афіни, Барселона, Берлін, Рим, Париж та Роттердам. Вони виявили, що в соціальних мережах розміщено сотні тисяч фото цих місць. Корисною, на їхню думку, є інформація у вигляді фото та повного опису місця розташування пам'яток історико-культурного значення, фото готелів, ресторанів, казино, парків та інших місць відпочинку. Безумовно, знаючи повну інформацію про конкретну місцевість, турист може заздалегідь запланувати свій маршрут, забронювати готель і навіть купити квитки для проїзду в місцевому транспорті. Цікаво, що згідно зі статистичними даними, місцеві мешканці розмістили втричі більше фотографій свого рідного міста, аніж туристи, що його відвідали.

Туризм як один із важливих сегментів національної економіки здійснює вагомий вплив на її ключові галузі, з'єднують ланкою між якими є інформація, підкреслено у роботі С. В. Мельниченко [174]. Туристична діяльність, на відміну від інших видів економічної діяльності, вважається інформаційно насиченою, а тому найбільший соціально-економічний ефект від якої досягається шляхом впровадження різноманітних інформаційних технологій. Встановлено, що розвиток туристичного бізнесу стає неможливим без впровадження сучасних інформаційних технологій. У результаті визначено та охарактеризовано види інформаційних технологій у туризмі, а саме:

- глобальні розподільчі системи;
- бронювання та резервування;
- електронні інформаційні системи;

- інформаційні системи менеджменту;
- мобільні системи зв'язку;
- послуги глобальної комп'ютерної мережі.

На основі проведених вище досліджень можна констатувати, що туристичні перевезення залізничним транспортом є прибутковим видом діяльності, який майже в усіх країнах світу інтенсивно розвивається. Для цього науковці та фахівці вирішують проблему підвищення його ефективності, встановлюючи удосконалені економічні критерії, нові принципи організації перевезень, відношення з контрагентами туристичних послуг, розробляючи нові підходи до оптимізації цих перевезень. Деякі науковці в цьому процесі приділяють найбільшу увагу перспективному розвитку пасажирського залізничного транспорту.

В Україні проблема туристичних перевезень дуже загострилася після 1991 р., оскільки суттєво скоротилися кошти на оновлення рухомого складу та на розвиток туристичної інфраструктури. Незважаючи на велику кількість наукових праць з теорії та практики розвитку пасажирських залізничних перевезень, проблема розвитку залізничного туризму є недостатньо висвітленою й вимагає подальшого вдосконалення. Поза увагою залишилися питання використання для туристичних подорожей існуючих вузькоколіїних залізниць, їх реконструкції та побудови нових ділянок. Жодної науково-дослідної роботи, яка б комплексно вирішувала проблему розвитку залізничного туризму з використанням широких та вузьких колій, за цей період не було виконано.

### **1.3. Залізничний туризм в Україні як джерело додаткових надходжень від пасажирських перевезень**

Туризм – це одна із найдоходніших галузей економіки. Щорічно у світі здійснюється майже мільярд туристичних подорожей. І саме туризм сприяє подальшому соціально-економічному процвітання розвинених країн світу [1; 2; 4; 55; 62; 63; 94; 96; 118; 199; 231; 232; 258; 269; 275; 281–286; 291–293; 297; 307].

Розвиток туризму набуває все більших темпів, що значно впливає на транспорт. У туристичній галузі на сьогодні працює близько 300 млн осіб. Уже на початку XXI ст. туризм за обсягами доходів посів третє місце серед провідних галузей економіки. За даними Всесвітньої туристичної організації (ВТО), на туризм припадає приблизно 10 % виробленого у світі валового продукту, 30 % світової торгівлі послугами, 7 % світових капіталовкладень. Країни, де туризм активно розвивається (Туреччина, Греція, США, Індонезія, Таїланд, Єгипет та ін.), основну частку доходів отримують саме від туристичної діяльності [39].

За прогнозами ВТО [39], кількість подорожуючих до 2020 р. зросте до 1,6 млрд чоловік за рік, а найбільше буде розвиватися внутрішній туризм у Китаї, США та Франції. Передбачається, що щоденні витрати туристів, за винятком витрат на авіаквитки, зростуть приблизно до п'яти мільярдів доларів за день. Виїзний туризм теж не буде стояти на місці. Найбільш масові туристичні потоки очікуються зі США, Японії, Китаю, Німеччини. Як бачимо, Україна, на жаль, у цих оптимістичних списках не фігурує.

Якщо звернутися до статистики відвідувань України іноземними громадянами, то якщо у 2001 р. в країні побувало менше мільйона осіб, то вже з кожним наступним роком ця цифра збільшувалася. Так, у 2004-му Україну відвідали 15 млн осіб, у 2009-му – 20 млн, а в 2013-му – майже 25 млн (!). Але у 2014 р. у зв'язку з нестабільною політичною та економічною ситуацією в країні потік туристів скоротився вдвічі – до 12,5 млн осіб [268]. При цьому структура в'їзного туристичного потоку така: приватний туризм складає 88 %, організований лише 8 % та службова поїздка – 4 % [268; 275].

За статистикою в Україні подорожує здебільшого населення від 25 до 40 років, у той час як в економічно розвинених країнах туристи – це переважно люди старшої вікової групи (понад 60 років). Впливовими для подорожуючих є такі фактори: відносна дешевизна послуг; незалежність від погодних умов; можливість зекономити на готелі; економія на вартості екскурсії в складі групи; можливість духовно розвиватися; безпека під час подорожі; зручність пересування; можливість недорого харчуватися під час подорожі; достатній сервіс [63]. Що стосується іноземців, то для них можна запропонувати екскурсії з більшою тривалістю та відповідно й більшою вартістю. Адже в екскурсійній програмі обов'язково буде супровід перекладача та

відеофільми іноземними мовами, а також розширена розважальна програма (наприклад, проведення майстер-класів та ін.).

Туризм і транспорт тісно взаємопов'язані, адже після прийняття рішення подорожувати перед туристом постає питання вибору транспортного засобу. На сьогодні залізничний транспорт має певні переваги серед інших видів транспорту. Подорожі залізницею є популярним видом відпочинку за кордоном, а тому невід'ємною частиною туристичного бізнесу в більшості країн. Серед переваг залізничного туризму – можливість використання існуючої інфраструктури та рухомого складу [238].

Залізничний туризм почав розвиватися ще в ХІХ ст., коли Томас Кук вперше організував подорож групи 580 англійців з міста Лестер до Лафборо (Англія). Цей вид туризму і до сьогодні залишається одним із основних і найприбутковіших видів транспортного туризму в світі [112].

Основними перевагами залізничного транспорту, порівняно з авіаційним та автомобільним, є надійність, безпека, приваблива вартість, висока швидкість, незалежність від погодних умов, а найголовніше – поєднання відпочинку та пересування. Для туристичної подорожі використовуються спеціальні туристично-екскурсійні поїзди, які можуть служити водночас як засобом пересування, так і місцем проживання, тобто так звані «готелі на колесах».

Україна має значний потенціал для розвитку залізничного туризму завдяки розгалуженій мережі залізниць та великій кількості історико-культурних та санаторно-курортних об'єктів. Так, у нашій державі функціонують більше шістдесяті історико-культурних заповідників, більше тисячі закладів готельного господарства, які щороку обслуговують близько 4 млн людей та більше трьох тисяч санаторно-курортних і оздоровчих закладів, які щороку приймають більше трьох мільйонів відпочивальників. Курортні та рекреаційні території складають приблизно 15 % загальної території країни. На державному обліку в Україні перебуває більше 130 тисяч пам'яток, більшість з яких можуть бути цікаві потенційному туристові [107, с. 232].

Для активізації туристичного ринку регіону автор О. І. Моран [182] вважає серед пріоритетних залізничний туризм.

Про те, що впровадження інновацій на залізничному транспорті України має сприятливі наслідки для подальшої діяльності не тільки самого інноватора, але й сторонніх суб'єктів, йдеться у роботі Кірді-

ної О. Г. [97]. Це дозволило автору розглянути сутність, обґрунтувати етапи та рівні реалізації корисності інновацій. При з'ясуванні видів інновацій залізничного комплексу принципово важливим стало включення класифікаційної ознаки корисності, яка характеризує позитивний результат на локальному та глобальному рівнях.

Але, на жаль, сьогодні українські залізниці не можуть відігравати важливу роль у розвитку національного та міжнародного туристичного ринку, оскільки мають занедбану інфраструктуру. Більшість пасажирського рухомого складу не відповідає сучасним вимогам з позиції комфорту, тому для кардинального його відновлення вкрай необхідно залучити за допомогою державних програм внутрішніх та зовнішніх інвесторів. Сподіваємось, що після акціонування Укрзалізниці інвестори побачать доцільність вкладення коштів в оновлення пасажирського рухомого складу задля організації залізничного туризму.

Ефективність управління туризмом можна розглядати у двох напрямках: економічному і соціальному. Основними й найбільш простими є розрахунки частоти поїздок і інтенсивності подорожі. За основу загальної концепції соціально-економічної оцінки розвитку туризму для великого туристичного центру чи регіону можна взяти модель, запропоновану Ю. І. Блохіним [29], який як критерій оптимальності пропонує прийняти прибуток, одержуваний соціально-економічною сферою регіону від туристичної діяльності.

У загальному випадку зазначений прибуток буде дорівнювати сумі доходів від в'їзного та виїзного туризму за мінусом витрат, які несе економіка регіону на розвиток туристичної діяльності. Це та частина прибутку, одержуваного галуззю, яка надходить у розпорядження регіону й витрачається поза самою галуззю.

Складові доходи можна представити у розгорнутому вигляді окремо з прийому й відправлення туристів [29], зокрема:

1) прийом туристів:

- прямі доходи від в'їзного туризму у вигляді різних регіональних і федеральних податків, що виплачуються турфірмами та іншими учасниками туристичного бізнесу;
- доходи від витрат туристів на обслуговування;
- непрямі доходи від роботи закладів ночівлі та харчування, об'єктів розваг, відвідування історико-культурних центрів;

– непрямі доходи від створення додаткових робочих місць у системі обслуговування з прийому туристів;

2) відправлення туристів:

– прямі доходи від оподаткування туристичної діяльності з відправлення туристів, що виплачується турфірмами та іншими учасниками бізнесу;

– доходи від додаткового завантаження транспортних засобів та інших об'єктів сфери послуг, що можуть залучатися при відправці туристів;

– непрямі доходи від створення додаткових робочих місць у системі обслуговування з відправки туристів.

Однією з умов здійснення туристичної діяльності має бути відрахування частини доходів у бюджет конкретного регіону від виїзного туризму. В основному, ці кошти повинні спрямовуватися на оновлення існуючої або на будівництво нової інфраструктури, а також на проведення потужної рекламної кампанії. У цій схемі буде можлива реалізація відомого принципу: «туризм повинен розвиватися за рахунок туризму» [29].

У роботі А. С. Татаринцевої [242] визначено основні позитивні та негативні тенденції розвитку сфери туризму України. Позитивними тенденціями розвитку є: активізація туристичних потоків в напрямі внутрішнього туризму; поступовий розвиток готельної інфраструктури за рахунок збільшення кількості підприємств, що мають найвищу категорію (4 і 5 зірок); активізація діяльності санаторно-оздоровчих закладів за рахунок підвищення кількості оздоровлених осіб; збільшення державної фінансової підтримки розвитку туристичної інфраструктури. Як негативні визначені такі: неефективне використання туристичного потенціалу, переважання експорту туристичних послуг над імпортом; диспропорція між обсягами організованого і неорганізованого туризму, високий рівень тінізації бізнесу.

Державне регулювання партнерських відносин на національному рівні здійснюється фрагментарно. Базові засади партнерства, що реалізується шляхом об'єднання туристичних суб'єктів, визначені в Законі України «Про внесення змін до Закону «Про туризм» лише в одній статті (ст. 28), яка має бланкетний характер, і визначає, що діяльність з приводу створення об'єднань має здійснюватися відповідно до положень Господарського кодексу України. Крім того, більшість чинних державних програм розвитку туризму має декларативний ха-

рактар, у них відсутнє визначення джерел отримання ресурсів для здійснення запланованих заходів та критерії для перевірки стану виконання.

Науковець П. І. Гаман у роботі [41] надає, на наш погляд, дієві пропозиції з удосконалення механізмів державного регулювання сфери туризму, які передбачають упровадження механізму пільгового кредитування заходів, пов'язаних із розвитком сфери туризму, а також розробку нових форм співробітництва між органами місцевого самоврядування та суб'єктами підприємництва. Автор пропонує перенести центр управління безпосередньо на місця і активно залучати всіх учасників господарської діяльності за економічним, соціальним, демографічним, екологічним, поселенським та науково-технічним напрямками.

Задля залучення туристів у роботі О. О. Градінарової [53] запропоновано використовувати рефлексивне управління конкурентоспроможністю туристичних підприємств, яке дозволяє більш повно враховувати поведінку інших учасників ринку. Тобто, підприємство, що надає туристичні послуги, повинно проінформувати потенційних споживачів таким чином, щоб вони зробили свій вибір на його користь. На наш погляд, це можуть бути як заходи економічного стимулювання (система знижок та інше), так і психологічного впливу (наприклад, «подорожі залізницею – не тільки цікаво, а й престижно» або «підтримай вітчизняного виробника» та інші) на потенційних туристів залізниць.

Підсумовуючи, можна сказати, що є низка проблем, які сповільнюють розвиток туризму в Україні та гальмують розвиток туристичної індустрії. Основні з них такі: недостатня пропускна спроможність мережі залізниць України; необхідність оновлення та модернізації основних фондів; технічне й технологічне відставання українських залізниць від залізниць європейських країн; недостатність власних джерел для оновлення основних фондів; відсутність державної підтримки інноваційного розвитку залізничної галузі й низький рівень інвестиційної привабливості у частині залучення інвестицій, що зумовлює граничний фізичний знос та невідповідність технічного оснащення залізниць сучасним вимогам; необхідність реформування управління галуззю з метою створення системи із чітким розмежуванням господарських функцій і функцій державного управління; виконання залізницями державних і соціальних функцій (перевезення

пільгових категорій пасажирів, утримання малодіяльних збиткових ліній) в умовах регульованих Урядом низьких тарифів на перевезення пасажирів та за відсутності дієвого механізму компенсації збитків від надання суспільно значущих послуг, що суттєво обмежує можливості техніко-технологічної модернізації залізничного транспорту, призводить до перехресного фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних, що суперечить вимогам директив ЄС.

Потреба в коштах, необхідних для виконання секторальної політики, складає приблизно 20–30 млрд грн щорічно (без урахування коштів, необхідних для відновлення зруйнованої інфраструктури залізничного транспорту в зоні проведення антитерористичної операції на сході України), у тому числі:

- на оновлення рухомого складу – 15–20 млрд грн;
- на реконструкцію та технічне переоснащення об'єктів інфраструктури, рухомого складу – 4–6 млрд грн;
- на реалізацію інвестиційних проектів – близько 2 млрд грн [210].

Актуальною також є проблема нестачі кваліфікованих кадрів у галузі туризму, а також недосконалість законодавчої бази щодо функціонування туристичної галузі в цілому. Україна програє в конкурентній боротьбі, відстаючи від провідних держав світу за рівнем розвитку туристичної інфраструктури в десятки разів. Найбільш відчутне відставання спостерігається за показниками забезпеченості населення готельними послугами, кількістю зайнятих у сфері туризмі на тисячу громадян та ін.

Ще один із факторів, що гальмує розвиток туризму в нашій країні, це нестабільна політична та економічна ситуація. Інформація у засобах масової інформації про анексію Криму та військові дії у Донецькій та Луганській областях стримує туристичний потік до нашої держави. Спад економічних показників, висока інфляція, різке зниження купівельної спроможності громадян – ось неповний перелік змін, які відбуваються в українському суспільстві останні роки. На фоні нестабільної політичної та економічної ситуації в країні майже всі галузі виробництва й послуг знизили свої обсяги, а значить, все актуальнішим стає пошук нових можливостей для відновлення й розвитку існуючих галузей виробництва й використання нових джерел їх фінансування.

Одним із найважливіших чинників, що впливає на розвиток туризму, є добробут населення. Існує чіткий зв'язок між тенденцією розвитку туризму, загальним економічним розвитком і особистими доходами громадян. Туристичний ринок дуже чутливий до змін в економіці. Щорічне збільшення доходів громадян України приведе до більш інтенсивної туристичної діяльності і, зокрема, до збільшення кількості споживачів з високими доходами. Поступове збільшення кількості працюючих, забезпечення більш високого доходу на кожного члена сім'ї, зростання рівня освіти розширяють такі сегменти туристичного ринку, як поїздки з метою відпочинку і в період відпусток, відвідування тематичних парків і культурних заходів, здійснення ділових поїздок, короткочасних подорожей і маршрутів вихідного дня тощо.

Серед актуальних проблем вітчизняної туристичної галузі можна назвати такі:

- складність ведення туристичного бізнесу;
- брак позитивної інформації як на внутрішньому, так і на міжнародному інформаційному полі; недостатня розвиненість готельного господарства;
- занедбаність історико-культурних пам'яток;
- недостатня поінформованість населення про готелі, інші заклади відпочинку, тури по країні, туристичні послуги, а також відчутний податковий тягар для об'єктів туристичної діяльності та інші.

Серед пріоритетних завдань Стратегії розвитку сфери туризму і курортів України на період до 2022 р. [235] є:

- створення сприятливих умов розвитку сфери туризму і курортів на основі державно-приватного партнерства;
- підтримка створення та просування нових туристичних маршрутів;
- створення належних економічних та правових умов для залучення інвестицій у розвиток сучасної туристичної інфраструктури.

Отже, розвиток туризму сприятиме підвищенню економічного рівня нашої країни, що, у свою чергу, збільшить прибутковість у таких суміжних секторах економіки, як транспорт, будівництво, торгівля, зв'язок, сільське господарство і, як наслідок, позитивно вплине на економіку України.

Загальною проблемою сучасного суспільства є збереження природних і енергетичних ресурсів для майбутніх поколінь. Її розв'язання

можливе лише з переходом до сталого розвитку, що передбачає збалансоване використання існуючих ресурсів та зменшення залежності від тих видів енергії, які негативно впливають на потепління клімату. Для туристичної галузі це рівномірність у використанні існуючих історико-культурних ресурсів та задоволенні потреб споживачів туристичних послуг з можливістю впровадження конкретних рекреаційних заходів [64; 102].

Інтегруюче поняття сталого розвитку було затверджене в 1992 р. представниками понад 180 країн світу на конференції в Ріо-де-Жанейро. Пізніше у 2002 р. в Йоханесбурзі було затверджено Концепцію сталого розвитку, де запропоновано поєднання трьох складових гармонійного розвитку суспільства: економічної, соціальної та природоохоронної. Впровадження нових технологій, розвиток зелених технологій, екологічної інфраструктури та модернізація виробництва підвищують ефективність споживання ресурсів [102]. Основними положеннями концепції передбачено:

- зменшення кількості сировинних підприємств, розширення виробництв із повним технологічним циклом, що сприятиме зменшенню відходів;

- модернізація підприємств на основі провідних світових досягнень, впровадження ресурсо- та енергозберігаючих технологій, використання природних джерел енергії. Для транспортних систем використання екологічно чистого пального [102];

- спрямування зусиль підприємствами малого та середнього бізнесу на виробництво сільськогосподарської продукції, розвиток сучасних електронних цифрових технологій, впровадження енергозберігаючих технологій, а також розвиток туристичної та рекреаційної сфер.

Реалізація вказаних положень неможлива без розвитку залізничного транспорту. У просуванні нових напрямків залізницям слід орієнтуватися на впровадження інновацій; «розумне зростання» без виснаження ресурсів задля отримання надприбутків; стимулювання економіки з високим рівнем зайнятості, що сприятиме соціальній та територіальній згуртованості населення.

Розвиток залізничного транспорту в Україні має свої особливості. Незважаючи на акціонування, у галузі пасажирських перевезень суттєвих зрушень не відбулося. Організаційна структура лише частково реформована, закупівля нового рухомого складу відбувається дуже

повільно. Недостатнє бюджетне фінансування програм модернізації й будівництва об'єктів інфраструктури разом з незначними приватними інвестиціями призвели до значного зносу основних засобів.

Рівень зносу пасажирського рухомого складу українських залізниць сягає майже 90 %, а достатніх коштів на придбання нових поїздів ані в національному бюджеті, ані в ПАТ «Українська залізниця» немає. 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 збільшити фінансування розвитку інфраструктури, що перебуває в державній власності; створити привабливі умови для залучення приватних інвестицій; удосконалити структуру управління на залізничному транспорті [235; 236].

Процес успішної інтеграції залізниць України в систему континентальних транспортних сполучень і нарощування потенціалу пасажирських перевезень у цій сфері безпосередньо залежить як від інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури й рухомого складу, так і від організаційних заходів. Таким чином, пріоритетом повинно 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. Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й ПАТ «УЗ» [235–237].

Після забезпечення рівного доступу до інфраструктури приватних підприємств зможуть зацікавити не тільки вантажні, а й пасажирські перевезення [237; 246]. Залізницю можна використовувати не тільки як перевізника пасажирів з пункту *A* в пункт *B*. Задля підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень пропонується впровадити залізничний туризм, який сприятиме покращенню іміджу українських залізниць, оновленню рухомого складу, розширенню спектру послуг, зростанню рівня сервісу, а також при розумній організації суттєво поповнить бюджети всіх рівнів.

Напрямки розвитку туризму в Україні окреслені в Законі «Про туризм» [214], у Стратегії розвитку сфери туризму і курортів України на період до 2022 р. [235], у Державній стратегії регіонального розвитку до 2020 р. [64], Транспортній стратегії України на період до

2020 р. [246] та інших правових документах, згідно з якими держава проголошує туризм одним з пріоритетних напрямів розвитку національної культури та економіки й створює сприятливі умови для туристичної діяльності.

Серед важливих напрямів державної політики в галузі туризму можна виділити такі [64; 178; 198]:

- раціональне використання вільного часу громадянами;
- оптимальне використання рекреаційних та туристичних ресурсів;
- захист прав та інтересів держави в туристичній галузі;
- створення економічних умов, які дадуть поштовх до розвитку туризму в Україні, залучення інвестицій у розвиток туризму;
- визначення порядку управління державною власністю в галузі туризму;
- створення рівних можливостей на ринку туристичних послуг для суб'єктів підприємництва незалежно від форм власності;
- гарантування безпеки перебування туристів у країні;
- плідна співпраця з іноземними партнерами.

На жаль, більшість пунктів із перелічених вище поки що залишаються на папері, адже вільних коштів на розвиток туристичної індустрії, створення гідного туристичного продукту, наукові розробки тощо в цій галузі держава не має. Тому залучити інвесторів та надати їм преференції – одне з головних завдань.

В Україні сфера туризму й курортів на сьогодні не відіграє належної ролі у формуванні сприятливої макроекономічної динаміки та доходах бюджету. На міжнародному туристичному ринку національний туристичний продукт та природні лікувальні ресурси України оцінюються як менш привабливі й конкурентоспроможні, ніж в інших країнах.

Найбільш відчутне відставання спостерігається за показниками забезпеченості населення готельними послугами, кількістю зайнятих у туризмі на 1 000 громадян [64]. Темпи та структура розвитку сфери туризму й курортів в Україні не відповідають сучасним світовим тенденціям. За даними Всесвітньої туристичної організації, починаючи з 1990 р. обсяги доходу від міжнародного туризму зростають в середньому на 9 % за рік, а кількість міжнародних туристів – на 4 %. Частка туризму у світовому валовому національному доході складає приблизно 10 %, а на частку міжнародного туризму припадає 8 % загаль-

ного обсягу світового експорту та майже 30 % світової торгівлі послугами [64].

Розглянемо впровадження залізничного туризму стосовно індикаторів сталого розвитку [235], зокрема щодо соціальних (життєвий рівень населення; якість людських ресурсів; захищеність життєдіяльності), екологічних (якість атмосфери, гідросфери та літосфери) та економічних (економічний розвиток та характеристики споживання; фінансові ресурси та механізми) показників.

Варто відзначити, що на сьогодні соціальна складова сталого розвитку відіграє дуже важливу роль. Більшість доходів українці витрачають на харчування та комунальні послуги [233]. Значний відсоток населення не має фінансової можливості подорожувати ані за кордон, ані всередині своєї країни. Тож вкрай необхідним є доступний відпочинок, який і може забезпечити саме залізничний туризм, адже крім турів у шикарних туристичних поїздах можна запропонувати соціальні маршрути, наприклад для молодят, школярів, пенсіонерів; нетривалі тури – одноденні або вихідного дня. Вартість подорожі можна зробити доступною для пересічних громадян, адже тут будуть поєднані послуги перевезень, готелів (звичайні пасажирські вагони широкої колії будуть переобладнані під туристичні, з комфортними спальними ліжками, душовими кабінами та іншими вигодами) та харчування (за бажанням туристів як самостійно організоване, так і у вагоні-ресторані, а також у закладах харчування в пунктах туристичного огляду). Залізничний туристський маршрут повинен ретельно вибиратися з урахуванням інтересів, побажань та попиту конкретних споживачів. Під час подорожі залізницею пасажир зможе вивчити традиції конкретного регіону, а також насолодитися природною красою.

У контексті розвитку залізничного туризму не варто забувати й про таку складову сталого розвитку залізничного транспорту, як екологія. Багатьма порівняльними дослідженнями різних видів транспорту доведено, що залізничний завдає найменших збитків довкіллю. Звичайно, для залізничного туризму має використовуватися рухомий склад лише на екологічно чистому паливі. Це повинно стати першочерговою вимогою при використанні рухомого складу приватних інвесторів.

Третя, не менш значуща складова сталого розвитку – економічна – включає два ключових взаємопов'язаних поняття: економічні

потреби та обмеження. Без справедливого розподілу ресурсів і можливостей між всіма членами суспільства стабільний економічний розвиток неможливий. Обмеженість ресурсів вимагає раціонального їх використання, аби діяльність не призвела до критичного зменшення їх обсягу, що в майбутньому може спричинити зміни економічних функцій держави. Можливим шляхом вирішення цієї проблеми є перехід від споживацької стратегії до стратегії виживання [235; 236].

Сьогодні подорожі та відпочинок стають невід'ємною частиною життя населення всіх континентів і, як наслідок, у структурі витрат середньостатистичної сім'ї, витрати на туристичні послуги – це четверта стаття після витрат на харчування, одяг та обслуговування автомобіля [3]. Автор підкреслює, що туристична політика країн Європейського Союзу спрямована на координацію розвитку туризму країн-учасниць, зокрема на захист туристів і їхнього вільного пересування; гармонізацію правил діяльності в індустрії туризму; взаємне визнання рівня кваліфікації і дипломів професійної підготовки кадрів туристичної галузі; розподілу відпускних періодів для зняття навантаження на туристичну індустрію в пікові сезони; регіональний розвиток туризму з метою його просування в нерозвинені регіони Союзу, що мають туристичний потенціал. На основі проведеного аналізу визначено, що принципами сучасної туристичної політики Франції є децентралізація, делегування повноважень органам місцевого самоврядування, підтримка місцевих ініціатив, розвиток усіх форм соціального туризму, принцип всебічної співпраці між владою, територіальними громадами та підприємцями в галузі туризму.

На основі аналізу історії та сучасних тенденцій розвитку визначено, що туристична галузь України, маючи потужний туристично-рекреаційний потенціал, розвивалася без урахування особливостей її функціонування, глибокого проникнення в суть проблем та за відсутності цілеспрямованої, комплексної туристичної політики держави й відпрацьованих механізмів управління. Це призвело до переорієнтації туризму на виїзний, руйнування системи соціального туризму, важливих складових інфраструктури галузі. Реформування системи державного регулювання галузі висвітлило низку проблем, що потребують вирішення. Це, насамперед, невідповідність чинної нормативно-правової бази потребам та тенденціям розвитку туристичної галузі. Однією із найважливіших проблем розвитку туристичної галузі України є відсутність суттєвої державної підтримки місцевих іні-

ціатив щодо розвитку туризму. Проте зарубіжний, зокрема французький, досвід свідчить, що максимального ефекту в розвитку туризму можна досягти лише за умов співпраці органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, громадських і професійних організацій та підприємницьких структур.

Проведене дослідження переконливо свідчить про те, що умовою регіонального розвитку туризму є чіткий розподіл повноважень між центральними та регіональними галузевими органами влади, а також між органами виконавчої влади та місцевого самоврядування. Автор наполягає на доцільності делегування органам місцевого самоврядування повноважень щодо розвитку місцевого туризму: створення регіональних туристичних корпорацій, туристичних інформаційних центрів, розбудови інфраструктури, залучення інвестицій тощо.

У роботі [38] обґрунтовано доцільність виокремлення такої складової сталого розвитку як «стале рекреаційно-туристичне природокористування» та надано визначення цього поняття. Отже, це – організований, ієрархічно керований процес коеволюційного розвитку природного рекреаційно-туристичного потенціалу та суспільства, мета якого забезпечити здорове продуктивне життя і відпочинок в гармонії із природою нинішньому та майбутнім поколінням на основі охорони і збагачення специфічної культурної і природної спадщини рекреаційно-туристичних територій. «Суттєвим чинником регулювання процесу перетворень в сфері рекреаційно-туристичного природокористування в умовах функціонування ринку, – наголошує автор, – є рівень розвитку його інфраструктури. Вважаємо, що саме залізничний транспорт здійснює найменш руйнівну силу на навколишнє середовище, а отже, залізничний туризм має найбільші переваги для розвитку туристичних маршрутів порівняно з іншими видами транспорту.

Інший вчений [27] пропонує такі методичні підходи до вибору виду стратегічного управління в туризмі: за формами туризму – стратегічне управління міжнародним та внутрішнім туризмом;

– за способом проведення – стратегічне управління плановим туризмом, самовільним туризмом, соціальним туризмом;

– за типом туристичної діяльності – стратегічне управління щодо організації паушальних турпослуг, індивідуальних турів, ділового та політичного туризму.

На наш погляд, поняття «діловий туризм» взагалі не кореспондує із визначенням поняття туризму у Законі України, де сказано: «туризм не пов'язаний із оплачуваною діяльністю», а в реальності діловий туризм зазвичай оплачується, тому пропонуємо не включати цей тип поїздок до загальновідомих типів туризму.

За видами туризму автор пропонує застосовувати стратегічне управління екскурсійно-пізнавальним туризмом, спортивним, зеленим туризмом, аматорським туризмом на економічній основі, релігійним туризмом, винно-дегустаційним, оздоровчо-пізнавальним туризмом, туризмом «вихідного дня».

На наш погляд, цей перелік можна доповнити ще декількома видами туризму, серед яких: екстремальний, подієвий, комунікаційний, освітній та інші.

Також автор виділяє такі функції туризму: соціальну, економічну, політичну, гуманітарну і духовну та екологічну. На наш погляд, цей перелік можна ще значно розширити.

Виокремлено основні типи стратегій, притаманні сучасному туристичному бізнесові України: сегментна, орієнтована на технології, стратегія професіоналів, стратегія репутації, мікс-стратегія. Стратегічний простір автор поділяє на чотири квадранти, кожен з яких визначає типovu стратегію підприємства – агресивну, консервативну, конкурентну, захисну.

Економічну ефективність запропоновано оцінювати за допомогою розробленої економіко-математичної моделі залежності між результатом показником рентабельністю продажу підприємства  $Y$ , до якого прив'язана модель на попередньому етапі, та відібраними в результаті логічного аналізу незалежних змінних  $X_1, \dots, X_5$  за допомогою кореляційно-регресійного аналізу:

$$Y = -13,81654 + 0,033305 \cdot X_1 - 0,064812 \cdot X_2 + 0,027783 \cdot X_3 + \\ + 3,960513 \cdot X_4 + 21,18236 \cdot X_5,$$

де  $X_1$  – обсяг реалізованих туристичних послуг, тис. грн;

$X_2$  – собівартість реалізованих туристичних послуг, тис. грн;

$X_3$  – середня завантаженість туркомплексу, %;

$X_4$  – обсяг туристичного потоку, тис. чол.;

$X_5$  – кількість туроднів, тис. туроднів.

Ключовим фактором практичної цінності такої моделі стане можливість коригувати підприємством поточної стратегії залежно від рівня рентабельності.

Російський автор М. Ю. Гечебаєв [43] акцентує увагу на проблемах функціонування сучасної економічної системи туристичного транспорту в Росії, серед яких: низька якість послуг, неконкурентоспроможність туристських перевезень, відсутність єдиного інформаційного простору туристичної інформації, застаріла транспортна та туристична інфраструктура, відсутність інтеграції учасників туристичного ринку. Подібні проблеми є і в Україні. Для ефективного управління туристськими перевезеннями науковець пропонує створення організаційної структури управління логістичною системою для виконання відповідних функцій. На думку автора, це може бути регіональна спілка некомерційного характеру організацій туризму і транспорту, основна мета якої – координування діяльності її членів, захист їхніх прав та інше. В Україні існує декілька подібних спілок та асоціацій, але їхня діяльність внаслідок недосконалої законодавчої бази, скрутної економічної ситуації в країні та інших суб'єктивних та об'єктивних факторів поки що є не дуже ефективною для кінцевого споживача – туриста.

Передати повноваження регіонам пропонується і в роботі Короленко Н. В. [104], де запропоновано створення регіональних туристичних центрів, діяльність яких буде спрямована на розробку інтегрованих маркетингових комунікацій.

Створити туристично-інформаційну асоціацію пропонує К. А. Панасюк [192], яка головним завданням цієї структури вважає захист малих туристичних підприємств, здійснення інформаційної політики та вплив на великі підприємства – туроператорів, що, врешті-решт, дозволить зменшити ризики діяльності та покращити якість обслуговування.

Тобто, автори намагаються запропонувати організаційні структури регіонального рівня, які б координували роботу туристичних підприємств у правовому полі.

У роботі О. А. Караєвської [108] велику увагу приділено туризму як фактору сталого розвитку суспільства, зокрема, обґрунтовано потребу співпраці України та ЄС у сфері туризму як важливого чинника європейського напрямку зовнішньої політики України та залучення її до спільного туристичного простору; окреслено перспективи

розвитку політики ЄС у сфері туризму, яка є важливим інструментом досягнення основних цілей Європейського Союзу та реалізації положень Стратегії сталого розвитку. Автор вказує, що туризм є одним із пунктів Національних програм приготування до членства в Європейському Союзі. Усі країни-кандидати спрямовували національну політику у сфері туризму на вирішення трьох проблем: гармонізація національного права з правом ЄС; розвиток і налагодження конкурентоспроможності туризму; зміна організаційних структур туризму.

Безумовно, на наш погляд, усі окреслені напрямки є архіважливими і для України задля розвитку туристичного продукту європейської якості.

Ю. П. Грицку-Андрієш [54] теж підкреслює, що для забезпечення сталого розвитку туристичної сфери та поглиблення відносин між Україною і ЄС необхідне підвищення якості національних пропозицій до рівня міжнародних стандартів і розширення ринкової присутності. Виконання цих завдань потребує значного фінансування та налагодження діалогу й партнерства між місцевою владою, бізнесом і громадськими інститутами.

Для залучення значних інвестицій у розвиток туристичних та транспортних об'єктів вкрай необхідні дієві механізми взаємовигідної співпраці інвесторів та держави.

Для сталого розвитку туристичної сфери в дослідженні О. С. Камушкова [91] розроблено такі заходи:

- 1) формування конкурентоспроможного національного туристичного продукту через забезпечення високої якості;
- 2) розвиток туристичної інфраструктури;
- 3) інтеграція регіональних туристичних пропозицій та продуктів;
- 4) розвиток підприємництва та діяльності суб'єктів туристичної діяльності;
- 5) розвиток провідних видів туризму;
- 6) гармонізація розвитку туризму на певних територіях зі традиціями місцевого населення;
- 7) розроблення схеми та генерального плану розвитку туристичних територій України;
- 8) здійснення науково обґрунтованого туристичного районування території України;
- 9) удосконалення системи управління туристичним простором;
- 10) упровадження плати за використання туристичних ресурсів;

- 11) покращення туристичної доступності регіонів;
- 12) формування інформаційного простору сфери туризму;
- 13) створення єдиної системи маркетингу у сфері туризму;
- 14) поглиблення міжнародного співробітництва.

Основним механізмом реалізації цих заходів може стати нормативно-правове, інституціональне, наукове, методичне, кадрове та фінансове забезпечення.

О. М. Загорулькін [82] при проведенні оцінки і вибору варіантів ефективної інноваційної стратегії підприємств пропонує використовувати індекси сталості для врахування характеристик впливу чинників зовнішнього і внутрішнього середовища підприємства (межі змін від мінус 1 до плюс 1), яка базується на співвідношенні кінцевих результатів і витрат з подальшим їх порівнянням з нормативними і плановими величинами. Автор визначає інноваційну діяльність підприємств як систему організаційно-економічних методів і форм управління створенням і реалізацією нової туристичної послуги, технології або принципово нового інноваційного туристичного продукту з метою підвищення ефективності господарювання підприємства для задоволення усвідомлених або неусвідомлених потреб конкретних споживачів.

Цікавою, на наш погляд, є пропозиція автора щодо розробки паспортів інноваційних проектів, що дозволить сформувати банк даних про потенційних інвесторів, а також визначити можливі ризики за проектом.

Науковець з Російської Федерації К. А. Разумовський [219] пропонує визначати стратегічний потенціал (спектр можливостей підприємства визначати, формувати та задовольняти потреби ринку в процесі раціональної взаємодії з навколишнім середовищем при оптимальному використанні економічних ресурсів з урахуванням інтересів держави) залізниці або транспортної компанії наступним алгоритмом дій: нормування та розрахунок рівнів функціональних складових стратегічного потенціалу залізниці методом відстаней, аналіз отриманих результатів, розрахунок впливу діагностичних індикаторів, визначення індексу синергічного впливу, визначення потенціалу залізниці для реалізації стратегічних цілей.

У роботі О. С. Карась [93] запропоновано механізм державно-приватного партнерства – концесію для реалізації інвестиційних інтересів держави в транспортній галузі. Сферами його застосування

мають бути: реконструкція та розширення мережі транспортних шляхів; розвиток сучасної інфраструктури, її сервісу та підвищення якості перевезень; участь у процесі транскордонної співпраці на регіональному рівні; інтеграція України в міжнародну транспортну систему. Серед стримуючих факторів розвитку концесійних проектів, на думку автора, є:

- значні ризики;
- недостатня інтеграція вітчизняної економіки у світову економічну систему;
- відсутність необхідного рівня кваліфікації спеціалістів стосовно управління об'єктами інвестиційної діяльності, побудованих на концесійних засадах;
- відсутність достатніх мотиваційних факторів.

У дисертації В. В. Максимова [116] наведено авторське поняття терміну «державно-приватне партнерство» як юридично оформлена система взаємовідносин сторін-партнерів, яка спрямована на сумісну реалізацію інвестиційних проектів, яка базується на справедливому розподілі відповідальності, необхідних організаційних, фінансових, виробничих та інших ризиків та надає гарантію сторонам в отриманні позитивного результату. Автор пропонує таку частку участі держави та приватного інвестора: 80 % – держава, 20 % – приватний інвестор від загального обсягу капіталовкладень в будівництво транспортної інфраструктури. Ми не впевнені, що у бюджеті нашої держави є вільні кошти в такому обсязі на будівництво транспортних об'єктів, скоріше, співвідношення повинно бути обернене.

Крім того, В. В. Максимов [116] запропонував новий кількісний показник – ефективність державних інвестицій при реалізації інфраструктурних транспортних проектів на підставі державно-приватного партнерства, який визначається як відношення сумарного дисконтованого грошового потоку, який приватний партнер повертає до бюджету, до чистої приведенної вартості проекту з урахуванням структури приватного капіталу.

У роботах російських вчених [207; 89; 105] теж надано підтримку розвитку державно-приватного партнерства у сфері залізничного транспорту.

Науковець з Росії О. В. Каверин [89] відзначає, що після виділення пасажирських перевезень в окремі структури збитковість від пасажирських перевезень вже покривається не за рахунок вантажних, а за

рахунок державного бюджету. В Україні, на жаль, бюджети різних рівнів не в змозі покрити збитки залізниць від пасажирських перевезень, тому з року в рік заборгованість місцевих органів влади перед залізницями зростає. Автор, проаналізувавши ситуацію, що склалася у його країні, доходить висновку, що питання взаємодії ВАТ «Федеральна пасажирська компанія» з іншими учасниками перевізного процесу та власниками інфраструктури та рухомого складу є найменш опрацьованим та потребує подальшого вивчення та розвитку на державному рівні у правовому полі. О. В. Каверин визначив основні ризики, які можуть загрожувати учасникам бізнесу, пов'язаному із пасажирськими перевезеннями, а саме:

- встановлення тарифів, які не забезпечують економічно обґрунтовані результати діяльності;
- відхилення фактичного попиту на перевезення від запланованого рівня;
- перехід споживачів залізничних послуг на інші види транспорту;
- зниження конкурентоспроможності залізничних перевезень у зв'язку із низьким рівнем сервісу;
- зниження загального рівня іміджу залізниць.

До цього переліку, на наш погляд, доцільно було б додати ризики, пов'язані із недосконалістю українського законодавства стосовно учасників перевізного процесу, можливим ще більшим зниженням доходів домогосподарств, що буде виключати можливість вільних коштів мешканців України на подорожі, у тому числі й залізничним транспортом; здешевленням турів в інші країни, які можуть бути більш привабливими для українців, ніж подорожувати своєю країною; суттєвим збільшенням рівня інфляції, і, як наслідок, зниження інвестиційної можливості потенційних інвесторів залізниць – коцесіонерів та багато інших ризиків.

У роботі М. Є. Меркулової [175] проаналізовано світовий досвід організації державно-приватного партнерства, та доведено, що ця взаємодія є досить ефективною для галузей, які не підлягають приватизації. Автор пропонує вивчати функції державно-приватного партнерства (соціальну, інвестиційну, інноваційну, відтворення та реалізації інтересів усіх учасників) з урахуванням ефектів, яке воно приносить суспільству та економіці. Серед недоліків цієї форми взаємодії автор додає ще є несприйняття такого партнерства суспільством.

Ми не згодні погоджуватися з цією тезою, адже для споживача, наприклад, туристичних послуг, взагалі не має значення хто є власником туристичної та транспортної інфраструктури, для споживача важлива безпека подорожі та висока якість послуг.

Науковець П. В. Понізов [206] підкреслює, що розвиток державно-приватного партнерства є однією із найважливіших умов підвищення інвестиційної активності регіонів. На думку автора, державно-приватне партнерство – це інституційний механізм об'єднання ресурсів держави та приватного бізнесу з метою розробки, планування, фінансування, будівництва та експлуатації об'єктів соціальної та виробничої інфраструктури в регіональних економіках. Автором запропоновано методику рейтингування проектів державно-приватного партнерства, яка дозволить приймати оптимальні управлінські рішення щодо доцільності їхньої розробки та реалізації. Ми підтримуємо ідею автора щодо рейтингування проектів та його пропозицію щодо введення у практику інфраструктурних облігацій, які є ефективним інструментом фінансування довгострокових та капіталоемних проектів.

У роботі Е. Г. Гладишевої [44] підкреслено, що сучасність вимагає переорієнтуванні традиційної моделі управління з економічного на соціальний напрямок.

Науковець Ю. М. Перекрюстова [196] аналізуючи статистику туристичних потоків, дійшла до висновку, що в Росії розвинений виїзний туризм, майже не розвинений в'їзний туризм і практично відсутній внутрішній туризм. Відбувається, на думку автора, це головним чином, внаслідок застарілої туристичної та транспортної інфраструктури країни. Задля залучення інвестицій у вказані напрямки автор пропонує перерозподілити права між національним, регіональним та місцевим рівнями управління, а також впроваджувати державно-приватне партнерство.

Залучати кошти інших суб'єктів господарювання пропонує і В. М. Борщ [34] на засадах фанрайзингу (залученні грошових засобів та інших ресурсів, які підприємство не в змозі забезпечити самостійно та які є необхідними для реалізації конкретного проекту).

С. А. Романов [222] акцентує увагу на нерозвиненості внутрішнього туризму в Росії внаслідок низької якості туристичних послуг та високих цін на туристичні продукти. Автор обґрунтовує необхідність та взаємовигідність державно-приватного партнерства у сфері транс-

портно-туристського обслуговування. Автор інтерпретує поняття «послуга туристського перевезення» як результат сумісної господарської діяльності туристських фірм та транспортних компаній, який проявляється у перевезенні туриста за заздалегідь запланованим маршрутом на спеціальному туристському транспорті.

Також автор, аналізуючи успішний досвід роботи Центральної ради з туризму та екскурсій колишнього Радянського Союзу, доходить висновку, що задля успішної організації туристичних транспортних перевезень необхідно функціонування установи, наприклад Центру туристичних перевезень, який буде виконувати функцію регулятора на ринку туристично-транспортних послуг. Крім того, науковець пропонує впровадження в структуру суб'єктів ринку туристичних перевезень туристичних транспортних операторів, що дозволить знизити частку транспортних витрат у структурі туристичної послуги.

Ресурси залізничного транспорту, а саме: рухомий склад та інфраструктура виснажені та потребують оновлення й оптимального використання, що неможливо без приватних інвестицій. Спільно з органами місцевої влади потрібно розробити туристичні маршрути, при цьому перевізник буде відповідати за якість послуг у дорозі, а місцева влада – за розвиток інфраструктури та стан культурно-історичних пам'яток у цій місцевості. Підтримувати перевізників, які будуть займатися розвитком залізничного туризму потрібно, насамперед, на законодавчому рівні. На національному рівні вже створена Асоціація збереження історії залізниць України [191]. Тепер на черзі – довіра вітчизняних та іноземних інвесторів щодо перспективного позитивного майбутнього залізничного туризму та їх приєднання до існуючого руху за збереження історичної технічної спадщини.

З наведеного вище можна зробити висновок, що розвиток залізничного транспорту та сфери туризму й курортів може стати вагомим чинником прискорення економічного зростання, підтримки зайнятості, сприятиме структурній модернізації економіки, наповненню бюджетів усіх рівнів. Досягати поставленої мети потрібно з урахуванням поєднання трьох складових гармонійного сталого розвитку: економічної, соціальної та природоохоронної.

## 1.4. Приклади функціонування туристичних залізниць в Україні та світі

У світі є багато прикладів успішних туристичних перевезень, здійснюваних залізничним транспортом [172]. Залежно від ширини колії, туристичні поїзди різних країн відрізняються своєю конструкцією, методом організації перевезень, якістю послуг, які надаються туристам впродовж подорожі, та іншими параметрами.

Найбільш популярною (60 % від загальної довжини у світі) є європейська колія (шириною 1 435 мм), на другому місці (до 20 %) – російська колія (1 520 мм), на третьому (до 13 %) – капська (1 067 мм), на четвертому (до 7 %) – метрова або вузька (1 000 мм) [274]. Розглянемо найбільш вдалі приклади функціонування туристичних поїздів.

Найвідомішим і найпопулярнішим у Європі [37; 58; 294] вважається розкішний туристичний поїзд «Східний експрес» компанії «Орієнт Експрес». Пасажири мають можливість відвідати найпривабливіші міста світу, подорожуючи з Лондона до Венеції або з Парижа до Будапешта, з Бухареста до Стамбула. У 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. Також у складі поїзда є два вагони-ресторани та вагон-бар, де можна скуштувати вишукані страви, напої, насолодитися живою музикою. Вартість квитка залежить від тривалості подорожі (у середньому дві тисячі доларів за один день).

В Ірландії [79] туристам, які бажають подорожувати залізницею, пропонують три варіанти маршрутів поїздом *Belmond Grand Hibernian* різної тривалості (2, 4 або 6 днів). Поїзд прямує із Дубліна до Белфаста, далі – узбережжя Керрик-а-Рід, місто Вестпорт, а потім повертається до Дубліна. Туристи відвідують замки, музеї, віскарні й навіть ринок. Вартість квитка до 10 000 доларів.

Ще одна європейська країна, у якій популяризовано залізничні туристичні подорожі, це Іспанія [36; 251]. Туристам пропонують свої послуги чотири туристичних поїзди:

– *El Expreso de La Robla* – шикарний поїзд, вагони якого обладнані в стилі дев'ятнадцятого століття (подорож триває лише дві години та коштує шість євро);

– *Transcantábrico Clásico*, оформлений у стилі початку двадцятого століття;

– *Al Andalus*, що має сучасний дизайн (подорож ним триває шість діб);

– *Transcantábrico Gran Lujo* – один із найкращих туристичних поїздів у світі, купе в якому обладнані вишуканими меблями (тривалість подорожі – вісім діб; у складі поїзда сім спальних вагонів з 14 купе класу «люкс» та чотири вагони-вітальні; максимальна кількість пасажирів у поїзді – 28 осіб).

Незважаючи на досить високі ціни (до чотирьох тисяч євро), залізничні подорожі в Іспанії користуються попитом у туристів. Це підтверджує такий факт: у 2015 р. туристичні поїзди були заповнені на 95 %, причому найбільше були заповнені купе класу «люкс». У цьому контексті залізнична компанія очікує в 2016 р. отримати доходи в розмірі близько семи мільйонів євро [36]. Слід зауважити, що популярність залізничного туризму в Іспанії стала стрімко зростати лише останнім часом завдяки вдалому менеджменту управляючої компанії *Renfe*, яка в 2012 р. стала власником туристичних поїздів, переобладнала їх та здійснила широкомасштабну рекламну кампанію.

У **Шотландії** [58; 77] туристам пропонують залізничну подорож поїздом «Королівський шотландець». Маршрут тривалістю п'ять днів включає в себе відвідування віскарні в Единбурзі, морську прогулянку в місті Плоктон, екскурсію до Замку Балліндалох та інших цікавих історико-культурних об'єктів. У складі поїзда всього двадцять купе, обладнаних дорогими меблями та необхідними зручностями. Крім спальних вагонів, у складі поїзда є вагон-ресторан з власною міні-пекарнею та вагон-вітальня, у якому грає оркестр. Туристам пропонують також подорож по Вестхайлендській лінії, яка вважається однією з найкращих у світі висотних подорожей залізницею. Ця магістраль з'єднує шотландський порт Малліген і місто Обен. Найбільш вражаюче місце подорожі – віадук Гленфіннан, який розташований на висоті 30 метрів і з якого відкривається прекрасний вид на озеро Лох-Шил та цікаві види Британії: на найвищу гору Бен Невіс, найбільше, найдовше й найглибше озера – Лох Ломонд, Лох Аве, Лох Морар відповідно, найвисотнішу залізничну станцію – Коррур

і найзахіднішу станцію – Ерісейг. Пасажирський рух на залізниці організовують п'ять компаній, кожна з яких має свою сферу відповідальності. Так, компанія *First ScotRail* володіє більшістю маршрутів, що пролягають територією Шотландії, компанії *East Coast*, *Virgin Trains* та *CrossCountry* спеціалізуються на маршрутах, що починаються в Шотландії та закінчуються в Англії, і остання компанія – *Strathspey Steam Railway* – пропонує до уваги туристів старовинний локомотив на паровій тязі. Порівняльну характеристику залізничних подорожей широкими коліями, організованих у деяких країнах Європи операторами різної форми власності, подано в табл. 1.5.

**Швейцарія** [193; 249] може бути цікава туристам, яким до вподоби залізничні подорожі. Так звані панорамні маршрути, тобто екскурсії в поїздах з панорамними вікнами, проходять через всю країну. Є маршрути на різний смак і гаманець. Наприклад, великим попитом у туристів користується Швейцарський «шоколадний» поїзд, який рухається за маршрутом Монтре–Грюйер–Брок та у зворотному напрямку. Подорож може проходити на смак замовника – або в пульманівському вагоні першого класу «Прекрасна епоха» будівництва 1915 р., або в сучасному панорамному вагоні. Спочатку поїзд привозить туристів до Грюйера, де на залізничній станції їх уже чекає автобус, на якому подорожуючих доставляють на екскурсію до замку в Грюйері, а також відомої на весь світ фабрики з виробництв сиру. Після цього групу туристів автобус знову довозить до поїзда, яким вони переїжджають у наступне місто – Брок. Звідти туристів автобусом привозять на відому шоколадну фабрику фірми «Нестле» і знову повертають на станцію відправлення в Монтре. Цікаво, що у вартість квитка входять також кава з булочками.

Ще один популярний туристичний маршрут залізницею можна проїхати на експресі «Вільгельм Телль» [193]. Він з'єднує центральну Швейцарію (місто Лугано) і місто Тичино. Подорож поєднує відпочинок на залізничному та водному транспорті. Спочатку туристів катають на катері по озеру Люцерна. З міста Люцерна до Флуена катер пливе майже чотири години. Туристи насолоджуються вишуканою їжею та прекрасними видами за бортом. По прибуттю в місто Флуен на них вже чекає комфортабельний панорамний туристичний поїзд. Двогодинна подорож у ньому продовжиться через долину Реус, де туристи побачать небезпечні скали.

Таблиця 1.5

Порівняльна характеристика подорожей, організованих у країнах Європи широкою колією.  
Джерело: [36; 37; 58; 77; 79; 251]

Країна (форма власності залізниць – приватна)	Маршрут	Тривалість подорожі, дні	Вартість подорожі на одну особу	Рівень сервісу	Недоліки
Англія	Лондон–Венеція	Від 1 до 14	2 000 дол	Високий	Висока вартість подорожі
	Париж–Будапешт	Те саме	Те саме	Те саме	Те саме
	Бухарест–Стамбул	« «	« «	« «	« «
	Більбао–Леон	4	900–1 200 євро	« «	У вартість квитка не включені декілька позицій, за які турист повинен сплачувати додатково
Іспанія	Леон–Сантьяго	6	3 000–5 000 дол	« «	Те саме
	Сан-Себастьян–Сантьяго–де-Компостела	Те саме	Те саме	« «	« «
	Мадрид–Севілья	7	3 000–5 000 дол	« «	« «

Закінчення табл. 1.5

Країна (форма власності – залізниця – приватна)	Маршрут	Тривалість подорожі, дні	Вартість подорожі на одну особу	Рівень сервісу	Недоліки
Шотландія	Едінбург–Кайл-оф-Лохалш– Дандія–Едінбург	5	4 000–10 000 дол	Високий	Висока вартість подорожі
	Едінбург–Острів Бьют–Музей життя горців–Едінбург	6	8 000 дол	Середній, достатній	У поїзд не допускаються діти до 12 років та домашні тварини
Ірландія	Дублін–Белфаст	2, 4, 6	До 10 000 дол	Високий	У вартість квитка не вклю- чені декілька позицій, за які турист повинен спла- чувати додатково

Пасажири можуть спостерігати незабутній пейзаж, що відкривається зі всесвітньо відомого перевалу Готтард, що розташований приблизно на висоті 1 100 метрів над рівнем моря, та подорож по 15-кілометровому тунелю до міста Гоченнен, потім до Тичино, й далі – назад до Лугано.

Не меншою популярністю в туристів користується й експрес «Золотий перевал», що з'єднує центральну Швейцарію із Женевським озером [193]. Поїзд, який складається із вагонів першого та другого класів, зупиняється в місті Русинер, де туристи відвідують замок Гранд Шале, відомий своїми 113 вікнами. Впродовж подорожі туристи побачать найвисокогірніший район Швейцарії (гори висотою майже 4 тисячі метрів), а також чудові водоспади.

Користуються попитом також туристичні послуги відомої залізниці «Юнгфрау» [65; 193]. Спочатку туристи відвідують гірський перевал Клайн-Шайдег, розташований на висоті 2 061 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. Потім поїзд прибуває в Юнгфрауох, з якого починається Великий льодовик довжиною 22 кілометри, який вважається вершиною Європи.

Потрібно згадати й найбільш відомий та популярний у Швейцарії «Льодовиковий експрес» сполученням Церматт–Бриг–Адерматт–Кур–Давос, який організовує приватна компанія «Ретійська залізниця». До уваги туристів 291 місто, 91 тунель, відомий перевал Оберальп та заповідники Граубюндена [58; 193]. Поїзд рухається доволі повільно, зі швидкістю 36 кілометрів на годину.

Є в Швейцарії і міжнародний туристичний залізничний маршрут. Він прокладений з Давоса через Санкт-Моріц, перевал Берніна та Поскіаво та доставляє туристів до італійського міста Тірано. «Експрес Берніна» проходить через Альпи, це єдиний потяг у світі, що підіймається на висоту 253 метри над рівнем моря без використання зубчатого колеса [65]. Туристи впродовж подорожі побачать півсотні тунелів, майже двісті мостів та безліч льодовиків. На італійській території туристів зустрічає комфортабельний автобус, який після оглядової подорожі містом доведе їх до швейцарського міста Лугано.

З першого січня 1999 р. в Швейцарії було утворене акціонерне державне товариство відкритого типу *SBB*. Майже всі залізниці, окрім гірських, перебувають у державній власності. Гірськими

залізницями володіють приватні підприємства, які організують там туристичні подорожі [193].

Узагальнену характеристику основних туристичних маршрутів, що організовані в Швейцарії, надано в табл. 1.6.

В Індії залізничний транспорт досить популярний. Щорічно залізниця перевозить приблизно шість мільярдів пасажирів. Квитки на звичайні поїзди доступні за своєю ціною. Залізниці перебувають під керівництвом державної компанії «Індійські залізниці» [250]. Крім звичайних кас, є так звані туристичні каси, де можна придбати квиток на туристичний поїзд.

У країні курсують чотири види пасажирських поїздів:

Перший вид – швидкий «Шатабі» – між великими містами. У складі поїзда два типи вагонів – тільки для сидіння або підвищеного комфорту.

Другий вид – швидкий «Радждхані», який з'єднує столицю Індії Делі з іншими містами країни. У складі поїзда вагони таких класів: перший кондиційований, двополицевий кондиційований, триполицевий кондиційований та вагон другого класу.

Третій вид – це експреси: сидячий, некондиційований спальний, некондиційований другого класу.

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

Для заможних іноземців у Індії пропонують залізничні подорожі на розкішних ретро-поїздах [58; 223]. Так, у складі поїзда «Королівський Раджастхан на колесах» є 13 вагонів класу «де люкс» та один – класу «люкс», а також два вагони-ресторани, пральня, спа-салон, сувенірний магазин, бібліотека, вагон зі стільниковими іграми. Працює Інтернет та Wi-Fi.

Маршрут Делі–Джодхпур–Удайпур–Національний парк Рантхамбор–Кхаджурахо–Варанасі–Агра поїзд долає за вісім днів. За цей період туристи роблять зупинки в історичних містах Індії, де відвідують всесвітньо відомі музеї, палаци й навіть побувають на сафарі. Вартість квитка – від 7 до 14 тис. дол. за особу. У вартість квитка включене триразове харчування, медичне страхування, вхідні квитки в заплановані об'єкти екскурсійного відвідування й послуги англomовного гίδα.

Таблиця 1.6

Узагальнена характеристика основних туристичних маршрутів,  
що організовані у Швейцарії. Джерело: [58; 65; 193; 249]

Форма власності залізниць	Маршрут	Тривалість подорожі, год	Вартість подорожі на одну особу	Рівень сервісу	Недоліки
Державна	Монтре–Грюйер–Брок	10	130 дол	Середній, достатній	Обов'язкове попереднє резервування квитків за додаткову плату
Те саме	Лугано–Тичино (поєднання відпочинку на залізничному та водному транспорті (по озеру Люцер-на))	2 год поїздом + 3,5 год катером	166 франків	Те саме	Те саме
« «	Цюрих–Женева	Тривалість обирає турист	69–114 франків	« «	« «
« «	Клейн Шейдег–Юнгфрауїох	5 год	600 франків (450 євро)	« «	Досить висока вартість квитка для такої короткотривалої подорожі
Приватна	Давос–Церматт	7 год	130–220 франків	« «	Обов'язкове попереднє резервування квитків за додаткову плату
Державна	Тірано–Лугано	4 год	До 300 франків	« «	Те саме

Також до уваги заможних туристів – розкішний поїзд «Експрес махараджів» [223], який за дев'ять днів доставить туристів із Делі до Бомбея. Окрім численних відвідувань музеїв, палаців, сафарі, пропонується поїздка на верблюдовому каравані й родзинка туру – обід у палаці махараджів Джамбугхода із можливістю спілкування з чотирма поколіннями справжньої королівської родини. У складі поїзда комфортабельні вагони із системою кондиціонування повітря та кнопкою виклику провідника, а також два вагони-ресторани, вагон-бар та вагон-вітальня. Максимальна кількість пасажирів, яку може вмістити цей поїзд, – усього п'ятдесят осіб. Але через високу вартість квитка поїзд ніколи не буває заповнений вщент. Вартість квитка – від шести до 24 тис. дол. за одну особу у двомісному купе, доплата за одномісне розміщення складає 100-відсотову надбавку вартості квитка.

Ще один з туристичних поїздів – «Легенди Індії», який впродовж дев'яти днів прямує за маршрутом Бомбей–Делі. Туристи побачать печери, палаці, форти, а також стануть учасниками турніру з гри в поло на слонах. У складі поїзда комфортабельні вагони, а також два вагони-ресторани, вагон-бар та вагон-вітальня. До вартості квитків також включена вартість алкогольних напоїв. Вартість квитка – від шести до 24 тис. дол. за одну особу у двомісному купе, доплата за одномісне розміщення складає 100-відсотову надбавку вартості квитка.

Наступний поїзд, що заслуговує на увагу туристів – це ретро-поїзд «Палац на колесах» [223]. Впродовж дев'ятиденної подорожі туристи відвідають: Делі, Джайпур, Савай-Мадхопур, Читторгарх, Удайпур, Джайсалмер, Джодхпур, Бхаратпур, Агра. У складі поїзда 14 кондиційованих вагонів (у кожному вагоні по чотири купе, обладнаних туалетом та душем), а також два вагони-ресторани та вагон-бар. У кожному вагоні працює своя кухня, де досвідчені кухарі приготують страви на замовлення пасажирів. Вартість квитка – майже 6 тисяч доларів за одну особу.

Також територією Індії курсує туристичний поїзд «Золота колісниця» [223]. За вісім днів туристи зможуть побачити культурно-історичні пам'ятки штату Карнатака, побувати в різних епохах, а також відпочити на побережжі Гоа. Вартість квитка – трохи більше п'яти тисяч доларів. На замовлення клієнта турфірма пропонує послуги російськомовного гіда та таксі у будь-якому місті зупинки. Також в Індії ходить туристичний поїзд за маршрутом Ченнаї–Рамеш-

варам, який проїжджає через міст Рамешварам, побудований над Індійським океаном [65]. Ще одна цікава подорож чекає туристів по гірській залізниці Нілгірі – єдиній в Індії зубчастій залізниці, яка з'єднує місто Меттупалаям з курортом Удагамандалам [261]. Поїзд підіймається майже на 2 км в гори Нілгірі зі швидкістю лише 10 км/год.

Узагальнену характеристику основних туристичних маршрутів, що організовані в Індії, надано в табл. 1.7.

У **Норвегії** [58; 223; 272] залізничний туризм є достатньо розвиненим. Туристам пропонують шість туристичних маршрутів. Однією із найвідоміших 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 оглянути найбільше в Європі високогірне плато. Найвища точка маршруту розташована на висоті 1 237 метрів над рівнем моря.

Другий маршрут пролягає по Фломській залізниці та розташований між станціями Мюрдал та Флом [58; 272]. Під час 20-кілометрового маршруту туристи можуть спостерігати за вікном водоспади, річки, долини. Ця залізниця є однією із найбільш крутих залізниць із звичайною шириною колії, тому що на 18 м пробігу підйом складає 1 м.

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 і Тронхейм та перетинає Полярне коло.

П'ятий маршрут, який може бути цікавим для туристів, це подорож залізницею Йербанен між Ставангером и Егерсунном довжиною приблизно десять кілометрів вздовж узбережжя.

Остання залізниця, що заслуговує на увагу туристів, це залізниця Довребанен, що з'єднує Тронхейм й Ейдсволл. Усі залізниці в Норвегії обслуговує державна компанія «*Norges Statsbaner*» [272].

Узагальнену характеристику основних туристичних маршрутів, що організовані в Норвегії, надано в табл. 1.8.

Узагальнена характеристика основних туристичних маршрутів,  
що організовані в Індії. Джерело: [58; 65; 196, 223; 250; 261]

Форма власності залізниць	Маршрут	Тривалість подорожі, год	Вартість подорожі на одну особу	Рівень сервісу	Недоліки
Державна	Делі–Джодхпур–Удайпур–Джайпур–Кхаджурахо–Національний парк Ран-тхамбор–Кхаджурахо–Варансі–Агра–Делі	8	7 000–14 000 дол	Високий	Висока вартість подорожі, недоступна для більшості пересічних громадян
Те саме	Мумбай–Делі	9	6 000–24 000 дол	Те саме	Те саме
« «	Делі–Джайпур–Савай Мадхолур–Читторгарх–Удайпур–Джайсалмер–Джодхпур–Бхаратпур–Агра–Делі	9	6000 дол	« «	« «
« «	Бангалор–Коші–Бангалор	8	5000 дол	« «	« «
« «	Меттупалаям–Удагаманда-лам	8	До 150 рупій	« «	Швидкість поїзда 10 км/год, нагору поїзд піднімається 5 год, вниз їде 3 год, пасажирів встигають добре перенервувати

Таблиця 1.8

Узагальнена характеристика основних туристичних маршрутів,  
що організовані в Норвегії. Джерело: [58; 223; 272]

Форма власності залізниць	Маршрут	Тривалість подорожі, год	Вартість подорожі на одну особу, дол	Рівень сервісу	Недоліки
Державна	Осло–Берген	7	40	Середній, достатній	Вартість квитка на поїзд у Норвегії вища за ціну того самого маршруту літаком
Те саме	Мюрдал–Флом	1	60	Низький	У вагонах не завжди є сидячі місця, інколи туристам доводиться подорожувати стоячи
« «	Думбос–Ондалснесе	1,5	60	Середній, достатній	Вартість квитка на поїзд у Норвегії вища за ціну того самого маршруту літаком
« «	Буде–Тронхейм	10	250	Те саме	Те саме
« «	Ставангер–Егерсунн	1	60	« «	« «
« «	Тронхейм–Ейдсволл	2	60	« «	« «

**Росія** [58; 190; 223; 252] теж має декілька вдалих прикладів організації туристичних поїздів. Багато років функціонує відомий розкішний поїзд «Золотий орел». Подорож тривалістю п'ятнадцять діб дає можливість побачити майже всю Росію – від Москви до Владивостоку (Москва, Казань, Єкатеринбург, Новосибірськ, Іркутськ, Улан-Уде, Улан-Батор, Владивосток), а також здійснять п'ятигодинну подорож вздовж озера Байкал. Загалом поїзд проїжджає майже 11 тисяч кілометрів, долаючи при цьому вісім годинних поясів. Вартість квитків залежить від класу вагонів – «срібний», «золотий» або «імператорський» – 23, 28 або 33 тис. дол. відповідно. У вартість, окрім харчування, ночівлі в готелі в одному місті та екскурсій включені також послуги лікаря. Поїзд складається із 12 спальних вагонів, кожне з п'яти купе у вагоні обладнане туалетом, душем, підлогою з підігрівом, кондиціонером, телевізорами. Загальна площа кожного купе залежить від класу вагона: «імператорського» – 11 м<sup>2</sup>, «золотого» – 7 м<sup>2</sup>, «срібного» – 5,5 м<sup>2</sup>.

Цей же туристичний поїзд «Золотий орел» курсує декілька разів на рік і пропонує туристам міжнародну подорож під назвою «Каспійська одіссея» [190]. За шістнадцять днів туристи побувають у Вірменії (їх чекає екскурсія по Єревану, поїздка на курорт Діліжан, дегустація справжнього вірменського 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 й туристи опиняються вже у Туркменістані, де на них чекає екскурсія по Ашхабаду, відвідування біломармурових палаців та палаючого газового кратера Дарваза. Наступного дня вже в Узбекистані туристи побачать мечеті в стародавньому місті Ічан-Калі, відвідають Самарканд та Ташкент, а потім їх чекає подорож по столиці Казахстану.

Вартість квитка – від 21 до 44 тис. дол. У цю суму включено ночівлю в готелях на шляху прямування туристичного поїзда, вартість вхідних квитків до об'єктів, які заплановані для відвідування, триразове харчування із алкогольними напоями, медична страховка та послуги гіда.

Російська компанія «Золотий орел» також пропонує туристам екзотичну двотижневу подорож на «Дунайському експресі» по Ірану. Тур передбачає відвідування численних палаців, мечетей та ринків. Туристи побувають на екскурсії в Тегерані, відвідають східний

ринок, Музей коштовностей, далі – подорож до одного із святих міст шиїтів – Мешхед. Наступного дня туристи зможуть придбати справжній персидський килим у місті Керман.

Враховуючи, що Росія має великий досвід в організації туристичних перевезень залізничним транспортом, вважаємо за доцільне виділити узагальнені дані про туристичні маршрути в окрему таблицю (табл. 1.9).

В Японії [66; 228] залізничні подорожі дуже популярні. Через усю країну прокладено залізничні колії, по яких ходять супершвидкісні поїзди. Так, туристичні поїзди «Токайдо» рухаються зі швидкістю приблизно 300 км/год за маршрутом між Токіо й Осакою. Пасажири можуть помилуватися горами, містами, рисовими полями. Найшвидші у світі сучасні поїзди «Сінкансен» курсують за маршрутом «Токайдо» між Токіо і Осакою (більшу швидкість має тільки шанхайський «Маглев» на магнітному підвісі). Наприклад, «Нодзомі» долає 515 км шляху за дві з половиною години, зупиняючись тільки в Йокогамі, Нагої і Кіото. Майже щорічно туристам пропонують нові маршрути. Так, компанія *JR Kyushu* запустила туристичний поїзд «Сім зірок», який охоплює за тематикою сім напрямків та робить сім зупинок під час подорожі (Кюсю–Фукуока, Оїта, Сага, Міядзакі, Нагасакі, Кагосіма, Кумамото) [40]. У складі поїзда 7 вагонів, 14 шикарних купе, два люкси, три президентських люкси, вагон-ресторан та бар. Купе площею від 10 до 21 м<sup>2</sup> обладнані сучасними меблями, технікою, душем, туалетом, підлогою з підігрівом. На вибір туристів подорож може тривати два (вартість квитка 1,5 тис. дол) або чотири дні (вартість квитка – 4 тис. дол).

**Китай.** Залізничний транспорт у цій країні дуже розвинений. Поїзди поділяються на чотири класи – швидкісні, швидкі, туристичні та експреси [217]. Обслуговує їх державна Національна залізнична компанія. Туристам пропонують різні залізничні тури тривалістю від семи до п'ятнадцяти днів. Серед популярних маршрутів:

- одинадцятиденний – Гонконг–Шанхай–Лоян–Сіань–Пекін вартістю від 1 360 дол;
- дев'ятиденний – Пекін–Шанхай–Гуйлінь–Гонконг вартістю від 1 210 дол;
- семиденний – Пекін–Ченду–Пекін від 540 дол.

Узагальнена характеристика основних туристичних маршрутів,  
що організовані в Росії. Джерело: [58; 190; 223; 252]

Форма власності залізниць	Маршрут	Тривалість подорожі, днів	Вартість подорожі на одну особу	Рівень сервісу	Недоліки
Державна	Москва–Владивосток	15	23 000–33 000 дол	Високий	Висока вартість подорожі, недоступна для більшості пересічних громадян
Те саме	Москва–Єреван–Тбілісі–Баку–Ашхабад–Самарканд–Ташкент	16	21 000–44 000 дол	Те саме	Те саме
« «	Москва–Владивосток	17	150 000 руб	Середній, достатній	Тривала подорож, ночівля тільки в поїзді може втомлювати туристів
« «	Москва–Пекін	14	5 000–15 000 дол	Високий	Висока вартість подорожі, недоступна для більшості пересічних громадян
« «	Подорож по Ірану: Тегеран–Шуша	14	17 000–68 000 дол	Те саме	Те саме
« «	Москва–Пекін	5,5	Від 565 шв франків	Середній, достатній	У вартість квитка не включені декілька позицій, за які турист повинен сплачувати додатково
« «	Москва–Муром–Козельск	2–14	Від 7 000 руб	Те саме	Те саме

У вартість квитка включено триразове харчування та відвідування історико-культурних місць. Популярні туристичні подорожі організовано й на Цінхай-Тібетській залізниці в Китаї [66; 217]. Вона є найбільш високогірною, адже 80 % маршруту проходить на висоті більше 4 000 м. Вздовж колії – гори, які вкриті снігом навіть влітку. Щоб убезпечити туристів від гірської хвороби, до їх послуг – спеціально обладнані поїзда з герметичними вагонами. Маршрут поїзд долає за 48 год. Для більш наочного представлення інформації про туристичні послуги, організовані залізницями Японії та Китаю, зведемо дані в табл. 1.10.

У **Африці** [58; 65; 216; 270] успішно курсують потяги-готелі, які мають назву «Гордість Африки» та «Блакитний експрес» приватної залізничної компанії «Ровос Рейл», яка успішно функціонує з 1989 р. Двотижневий маршрут довжиною приблизно 1,6 тис. км включає відвідування таких місць: спочатку Дар-ес-Салаам (ПАР), потім заповідник Селус (Танзанія), далі екскурсія на водоспад Чисимба (Замбія), потім найвідоміший у світі водоспад Вікторія, далі – відвідування заповідника 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 відвідують Кейптаун.

Окрім оглядових екскурсій, туристам запропонують безліч розваг від сафари 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. У складі поїзда курсують два вагони-вітальні, два вагони-ресторани, спальні вагони з шикарно обладнаними купе (площею від 7 до 16 м<sup>2</sup>, 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 12 до 21 тис. дол. у двомісних купе. За одномісне розташування потрібно доплатити залежно від класу купе від 4,5 до 6 тис. дол. У вартість входить триразове харчування (у тому числі екзотичні страви зі страусу, антилопи та інші), послуги англомовного гіда.

Порівняльну характеристику залізничних подорожей, організованих на Африканському континенті широкою колією операторами різної форми власності, надано у табл. 1.11.

Порівняльна характеристика туристичних маршрутів, що організовані залізницями Японії та Китаю.  
Джерело: [40; 66; 217; 228]

Країна (форма власності залізниць – державна)	Маршрут	Тривалість поїзду	Вартість поїзду на одну особу	Недоліки
Японія	Токіо–Осака	2,5 год	До 140 доларів	У вартість квитка не включено декілька позицій, за які турист повинен сплачувати додатково
	Кіюто–Фуока–Оїта–Сага–Міядзакі– Нагасакі–Кагосіма–Кумамото	2–4 дня	1 500–4 000 дол	Те саме
	Фукусіма–Сіндзє	2 год	Маршрут тільки заплановано, ціну ще не оприлюднено	Вагони обладнані ванночками для ніг, розрахованими на чотирих пасажирів, але не кожному туристу приємно парити ноги в компанії з трьома незнайомими людьми
	Кіото–Кобе	1 год	Вартість залежить від обраного меню	У вартість квитка не включено декілька позицій, за які турист повинен сплачувати додатково
	Шіо Омива–Арасіямі	30 хв	200 ієн	Те саме

Закінчення табл. 1.10

Країна (форма власності за- лізниць – державна)	Маршрут	Трива- лість подорожі	Вартість подорожі на одну особу	Недоліки
Китай	Гонконг–Шанхай–Лоян–Сіань	11 днів	1 360 дол	Залізниця є найбільш високогір- ною у світі, отже вагони у складі поїзда герметичні, під час подорожі зачинені, паса- жирам забороняється виходи- ти із вагонів у зв'язку із ни- зьким рівнем кисню в повітрі. У пасажирів були зафіксовані хвороби через нестачу кисню
	Пекін–Шанхай–Гуйлінь–Гонконг	9 днів	Від 1 210 дол	
	Пекін–Ченду–Пекін	7 днів	Від 540 дол	
	Цинхай–Сінін	48 год	50–160 дол	

**Порівняльна характеристика залізничних подорожей, організованих на Африканському континенті широкою колією операторами різної форми власності. Джерело: [58; 65; 216; 270]**

Країна	Форма власності залізниць	Маршрут	Тривалість подорожі	Вартість подорожі на одну особу	Рівень сервісу	Недоліки
ПАР	Приватна	Дар-ес-Салаам–Селус–Чисимба–водоспад Вікторія–заповідник Мадикве–Преторія–Кімберлі–Кейптаун	14 днів	12 000–21 000 дол	Високий	Висока вартість подорожі недоступна для більшості пересічних громадян
ПАР	Державна	Зуерат–Нуадибу	16 год	Безкоштовно	Низький	Пасажири під час руху поїзда може випасти із вагона, бо у вагони заходять до 150 чоловік
Камбоджа	Державна	Пномпень–Баттамбанг	30 хв	5 доларів	Низький	При зустрічі двох поїздів один із них пасажири власноруч знімають з рейок та пропускають зустрічний поїзд

**Австралія.** На цьому континенті туристичні залізничні перевезення теж не дуже розвинені [58; 65; 305]. Особливістю австралійських залізниць є те, що її залізнична мережа складається із колій трьох різних стандартів – капської (1 067), європейської (1 435) та ірландської (1 600 мм) ширини. Нестиківка є також і за стандартом електрифікації залізниць. Так, із п'яти штатів Австралії у двох залізниці електрифіковано постійним струмом, а у трьох – змінним. Усі ці неув'язки створюють істотні перешкоди для організації тривалих за своєю довжиною туристичних маршрутів.

Якщо вести мову про форму управління залізницею, то можна сказати, що в Австралії залізниця була приватизована у 1997 р. [65]. З того часу кожен штат фінансує свою ділянку залізниці та організовує пасажирські перевезення у своїй місцевості. Туристичні перевезення залізницею організовані лише на трьох напрямках. Так, найстаріший і найпопулярніший, це туристичний поїзд «Ган», який працює ще з 1878 р. Поїзд долає маршрут майже три тисячі кілометрів впродовж двох діб, проходячи через центр австралійського континенту. Для пасажирів передбачені дві великих зупинки – у місті Кетрін, де можна зіграти партію в гольф, та в Еліс-Спринг, де бажаючі можуть поїхати на сафарі на квадрациклах. У вагоні-ресторані клієнтам пропонують вишукані страви з кенгуру. На замовлення клієнтів їжу офіціант може доставити у купе. У вартість квитка входять також традиційні алкогольні напої [209].

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. У складі поїзда курсують три вагони з місцями для сидіння та вагон-буфет. В голові поїзда дизельний локомотив. Вартість квитків складають до ста доларів. Тривалість подорожі – чотири години. Також туристам пропонують подорож тривалістю 45 хв вгору по гірському масиву Макалістер по 37-кілометровій залізниці сполученням Куранда-Сценік [65]. Тропічні сади залізничної станції Куранда є відомою пам'яткою. Спускаючись вниз по схилу, залізничні колії проходять крізь Національний парк Баррон-Гордж. З вікна поїзда можна побачити безліч дрібних водоспадів, які розташовані зовсім поруч із місцем проходження маршруту туристичного поїзда.

У табл. 1.12 надано порівняльну характеристику популярних туристичних залізничних маршрутів Австралії.

Порівняльна характеристика залізничних подорожей, організованих в Австралії по широкій колії операторами різної форми власності. Джерело: [58; 65; 209]

Форма власності залізниць	Маршрут	Тривалість подорожі, днів	Вартість подорожі на одну особу	Рівень сервісу	Недоліки
Приватна	Аделаїда–Дарвін	3 дні	До 3 500 дол	Середній, достатній	Подорож не підходить особам, що не витримують спеку. Також під час екскурсій туристів «агакують» москіти
Те саме	Сідней–Робертсон	4 год	До 100 дол	Середній, достатній	Те саме
« «	Куранда–Сценік	1 год 45 хв	До 100 дол	Низький	Вартість подорожі є достатньо високою, у вартість не включено їжу, і вагона-буфета у складі поїзда теж немає

На американському континенті [58; 60; 65; 280] 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.);

– «Транс-Атлантика» (12 діб з Манагуа в Пуерто-Монт через Гуаякиль, Ліму і Сантьяго).

В кожному поїзді є вагони різного класу, від цього залежить вартість квитка. Крім того, в різних штатах до уваги туристів цікаві залізничні подорожі. Так, в Нью-Мексико 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 [60] 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 кволах палях на висоті близько тридцяти метрів [60].

В Канаді усіма залізницями керує державна корпорація *VIA Rail Canada*, в склад якої входять чотири регіональних компанії: *Ontario Northland*, *British Columbia Railway*, *Great Canadian Railtour Company* та *White Pass & Yukon Route* [58; 66; 203]. Країну перетинають три основних залізничних маршрути:

– перший, найбільш коштовний, Торонто–Ванкувер (подорож займає 83 год, за які він долає відстань майже у 4,5 тис. км, рейси організовані тричі на тиждень, вартість квитка – до 900 дол);

– другий, сполученням Квебек–Монреаль–Оттава–Кінгстон–Торонто–Вінздор (найбільш завантажений напрямок, щоденно тут відправляються близько тридцяти поїздів, час прямування – 5 год, вартість квитка – 150 дол);

– третій, сполученням Монреаль–Галіфакс (організовано шість рейсів на тиждень, тривалістю майже добу, вартість квитка складає 260 дол).

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, в яких зібрані залізничні раритети декількох століть.

Цікаво, що навіть в складі туристичних поїздів, що сьогодні курсують на теренах Канади, кожен вагон має свою так би мовити родову, де зафіксовано рік побудови, проведені ремонти, маршрути курсування та навіть прізвища найбільш поважних пасажирів, що подорожували в ньому.

Узагальнена інформація стосовно організації туристичних залізничних маршрутів по американському континенту надана в табл. 1.13.

Як видно із оглядового аналізу більшості існуючих у світі залізничних подорожей, рівень сервісу, безпека туристів, тривалість та вартість подорожі та інші характеристики суттєво відрізняються одна від іншої. Проаналізувавши вищенаведені дані, можна сказати, що не існує прямої залежності від типу власності залізниць та її популярності 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. 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.

Щодо минулих часів, то у період існування Радянського Союзу туристичні подорожі залізницею були досить популярні. Перші подорожі на дальніх туристсько-екскурсійних поїздах були організовані Центральною радою з туризму і екскурсій спільно із Міністерством шляхів сполучення ще в 1960-х роках. В той час функціонували п'ять туристсько-екскурсійних поїздів. А вже у 80-х роках існувало понад 1,6 тис. туристичних рейсів, послугами яких користувалися приблизно 650 тис. осіб щороку. При цьому тривалість подорожей варіювала-ся від одного дня до місяця [21].

Таблиця 1.13

Порівняльна характеристика залізничних подорожей, організованих на американському континенті по широкій колії операторами різної форми власності. Джерело: [58; 60; 65; 66; 203; 280]

Країна (форма власності залізниць – державна)	Маршрут	Тривалість подорожі	Вартість подорожі на одну особу, дол	Недоліки
Канада	Торонто–Ванкувер	3,5 дня	До 900	У вартість квитка не включені декілька позицій, за які турист повинен сплачувати додатково
	Квебек–Монреаль–Оттава–Кінгстон–Торонто–Вінздор	5 год	150	
	Монреаль–Галіфакс	1 день	260	
США	Ванкувер–Монреаль	10 днів	–	Вартість квитка на поїзд у США вищий за ціну того ж самого маршруту літаком
	Вашингтон–Лос-Анджелес	12 днів	–	
	Манагуа–Пуерто-Монт	12 днів	–	

Хоча рівень сервісу і комфорту був доволі низький, у порівнянні із закордонними поїздами, алей все це компенсувалося доступною вартістю квитка. В той час було освоєно понад 400 тис. км залізниць, на яких здійснювали подорожі майже дві тисячі туристичних поїздів, в складі яких були звичайні купейні та плацкартні вагони. У найбільш великих туристичних центрах були обладнані спеціальні місця стоянки туристичних поїздів. Великим попитом користувалися напрямки у бік морів (Азовського та Чорного) та Закарпаття. Туристичні поїзди доставляли дітей у піонерські табори, а дорослих – у пансіонати та бази відпочинку. Не менш популярними були і залізничні екскурсії «вихідного дня».

Після здобуття незалежності у 1991 р. Україні дісталася розгалужена мережа залізниць, яка забезпечує доступність цікавих для туристичного освоєння регіонів. Але кількість спеціалізованого рухомого складу для подорожей є недостатнім, практично відсутній спеціалізований рухомий склад для тривалих подорожей. Низький рівень комфорту та економічна недоцільність існуючих туристичних подорожей стримують розвиток залізничного туризму [21].

Туристична фірма «Джерело» ще в 1991 р. першою в Україні стала організовувати залізничні подорожі. Найвдаліший з проектів компанії – створення туристичного поїзда підвищеної комфортності, до складу якого увійшли два унікальних вагона, – вагон-концертний зал і вагон-душ з міні сауною. І якщо в 1991 р. було проведено лише один залізничний тур, то в наступні роки ця цифра досягла 20 турів за рік. На жаль, у 2000-х роках цей залізничний тур припинив своє існування [21].

Після 1992 р. кількість залізничних туристичних поїздок суттєво скоротилася, оскільки рухомий склад Укрзалізниці не відновлювався, а нові вагони та поїзди були не пристосовані для цих подорожей. Тому мешканці України віддають перевагу поїздкам літаками до курортів закордонних країн, більшою мірою для відпочинку на березі моря або океану.

В історії розвитку залізничного туризму в Україні можна виділити такі етапи [21]:

*Перший:* 1960-ті роки – введення дальніх туристсько-екскурсійних поїздок. Наприклад, користувався популярністю туристичний поїзд «Дніпропетровськ» сполученням Дніпропетровськ–Ленінград. Подорож було організовано сумісними зусиллями обласної ради

профспілки, обласної ради по туризму і екскурсіям та Дніпропетровським бюро подорожей та екскурсій. Тижнева подорож обходилася туристу майже в копійки, адже основну частину путівки оплачував профспілка підприємства, на якому працював робітник. Програма подорожі включала триразове харчування та автобусні й піші екскурсії містом.

*Другий:* 1980-ті роки – поява графікових туристичних поїздів; організовано 1 600 туристичних рейсів тривалістю від одного дня до місяця. Маршрути пролягали як територією Радянського Союзу, так і інших країн.

*Третій:* з 1991 року – занепад залізничного туризму.

Укрзалізниця чверть століття не вкладала достатньо коштів на оновлення рухомого складу та інфраструктури. В таких умовах розвиток залізничного туризму неможливий, адже для організації туристичних поїздів потрібні нові сучасні вагони, які відповідають світовим стандартам. В ПАТ «Українська залізниця», яке було створене у жовтні 2015 р., вільних коштів, які можна було б спрямувати на розвиток залізничного туризму, так само, як і попередньої структури – «Укрзалізниці» – немає [194].

Вітчизняні та іноземні бізнес-структури теж не поспішають вкладати кошти у цей напрям, адже нестабільна фінансово-політична ситуація в країні не дає їм жодних гарантій та відповідної впевненості в успішному веденні бізнесу. Туристичних поїздів в Україні, які б були організовані регулярними рейсами, не існує. Залізниця може сформувати додатковий вагон або декілька вагонів, якщо отримає відповідну групову заявку на перевезення. Але ці перевезення все ж таки далекі від класичного поняття залізничної екскурсії [21].

Як бачимо, Україна має позитивний досвід організації туристичних перевезень залізничним транспортом по широкій колії. В радянські часи курсували туристичні поїзди, які користувалися великим попитом у пасажирів-туристів. Вартість подорожі була доступною, рівень послуг задовольняв клієнтів на той період. З отриманням незалежності в Україні спостерігається занепад туристичної залізничної діяльності внаслідок старіння об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та історично-архітектурних пам'яток, занедбаність закладів відпочинку, які відбулися із-зі хронічної нестачі коштів на їх оновлення на розбудову. Задля розвитку залізничного туризму в Україні потрібно вирішити безліч питань: і ті, що стосуються вибору

туристичних маршрутів, і ті, що стосуються оновлення рухомого складу та інфраструктури, і маркетингові дослідження, і підбір кадрів, і зміни на законодавчому рівні.

Згадаймо історію. Перша модель вузькоколійної залізниці була представлена в 1889 р. в Парижі інженером Декавілем як найбільш економічна модель швидкого будівництва якісної транспортної інфраструктури. Саме там було продемонстровано швидке будівництво колії протяжністю 3 км з чотирма станціями, яка працювала протягом року і була придбана шведськими підприємцями та перенесена в місто Гетеборг наступного року [199]. Ця залізниця працює і в наш час.

Сьогодні вузькоколійні залізниці користуються великим попитом у туристів зі всього світу. Подорож у зазвичай старовинних вагончиках по вузькій колії приносить багато задоволення пасажиром та дохід їхнім власникам.

*США.* Наприклад, в штаті Колорадо діє окружна залізниця Джорджтауна – вузькоколійка довжиною всього 7,2 км, що піднімається на висоту 200 м над рівнем моря. Вона вже понад століття є дуже популярним туристичним маршрутом [69; 92]. Класичний поїзд, укомплектований вагонами старого зразка на паровозній тязі поступово підіймається на міст заввишки 30 м. Міст тримається на кволах палях, і на самому піку свого руху поїзд трохи пробуксовує і пригальмовує. Національний природний парк, в межах якого проходить залізниця, зберігає незабутній, первозданний ландшафт Скелястих гір з лісами, річками і каньйонами. Маршрут проходить повз кількох покинутих срібних рудників і шахт.

В *Індії* працює вузькоколійна гірська залізниця Нілгірі, довжиною 46 км, що з'єднує Меттупалайям і Удаганадалам.

Споруда лінії почалася в 1899 р. і закінчилася в 1908 р., була внесена до списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО [261]. Подорож займає 5 год, якщо їхати вгору і 3 год, якщо їхати вниз. Майже 46 км залізниці проходять через 208 поворотів, 16 тунелів і 250 мостів.

Кудемська вузькоколійка, одна з небагатьох, що залишилася в *Росії* [66]. Вона з'єднує Северодвінськ та селище Біле Озеро в Архангельській області. Туристичний поїзд складається з локомотиву та двох невеликих вагонів, а також двох відкритих дерев'яних платформ, які облаштовані місцями для сидіння. Поїзд зі швидкістю 30 км/год проїжджає повз селища, ліса, озера.

Ще одна відома вузькоколія, по якій проходить туристичний поїзд «*Bernina Express*», за маршрутом Кур–Тірано (*Швейцарія–Італія*) [65; 66]. Чотиригодинна подорож принесе пасажиром неабияке задоволення, адже на короткій відстані (всього 127 км) вони зможуть стикнутися із великим перепадом висот.

Крім того, побудована більше ста років тому Ретійська залізниця на невеликій ділянці з гігантським перепадом висот (близько 1 700 м при підйомі від Кура до перевалу Берніна і приблизно 1 800 м під час спуску до Тірано). Коли поїзд піднімається на перевал Берніна, з його вікон відкривається вид на однойменну гору, найвищу в Східних Альпах (4 049 м), і льодовик Мортерач. Далі починається спуск по південних схилах повз гірських озер. Поїзд перетинає 84 тунелі та 383 мости. Ширина колії – 1 000 мм. Вся мережа залізниць електрифікована. В літній період поїзд відправляється в Тірано чотири рази на день, а в інші сезони – два рази на день.

У *Великобританії* Талілліннська залізниця довжиною всього лише в 12 км, з'єднує Тіуін зі станцією «Нант Гуернол», що за селищем Абергінолуін. Відкрита вона була ще в 1866 р. для транспортування сланців від каменоломні і стала першою вузькоколією лінією в Британії, яка отримала офіційний дозвіл на пасажирські перевезення [58; 240].

На відрізку шляху від Джакарти до Бандунга в *Індонезії* [65] курсують всього два потяги: Парахянган Експрес і поїзд адміністративного класу Арго Герді. Тригодинна поїздка в Бандунг на поїзді Арго Герді є особливо комфортною. Протягом цієї подорожі пасажирів можуть насолодитися видами пейзажів гір і долин. Поїзд їде по рейках, що знаходяться над рівнинами, проїжджаючи через чайні плантації, рисові поля, каскадні струмки і пасторальні села. Крім того, в Індонезії туристам також пропонують унікальний тур – «Парові локомотиви Індонезії» з оглядом колекції діючих локомотивів і вагонів вузької колії.

В *Таїланді* популярністю у туристів користується залізниця між Таїландом та Бірмою або «Залізниця смерті», що була побудована під час Другої Світової війни [60; 74]. Більше 100 000 осіб загинули під час будівництва цієї залізниці. Протяжність маршруту складає 415 км, на сьогодні відновлено менше половини колії. Поїзд під час руху майже притискається до прямовисних скель і проходить по декількох хитких дерев'яних мостах. Туристи отримають незабутні

враження під час проїзду по мосту над рікою Квай. Поїзд возить туристів тричі на день. Вартість квитка становить всього 3 дол.

У Польщі протягом багатьох років існувала мережа вузькоколійок з колією в 600, 750, 785 і 1 000 мм, але п'ятнадцять років тому на більшості вузькоколійок з них пасажирські перевезення було припинено.

Бещадська лісова залізниця – це одна з найбільших туристичних розваг в Польщі. Управляє нею Фонд Бещадської лісової залізниці в селі Майдан, який утримує рух потягів на трасах Майдан–Пшислуп, Майдан–Воля Міхова, Майдан–Бальніца [111; 205].

У Польщі любителям велотуризму та залізниць запропонували подорож по Бещадській велодрезині. Це найбільший у Польщі туристичний прокат дрезин, які рухаються за принципом велосипеда. На ділянці 47 км (від Загуже в Кросценко) є найкрасивіша залізниця у Польщі –108 лінія – створена в 1872 р. із центральною станцією в Ухерце Мінеральних. Для подорожі є два маршрути: Ухерце–Загуже (тривалістю 5 год) і Ухерце–Кросценко (6 год).

Цікаво, що Бещадські велодрезини були нагороджені сертифікатом Польської туристичної Організації як «Найкращий туристичний продукт 2015 року» [205].

У Румунії успішно функціонує лісова залізниця Вісеул-де-Сус, по якій туристам пропонують прогулянку на «мокеніці», тобто місцевому вузькоколійному потязі. Саме ця залізниця є єдиною вузькоколійною, що працює в Румунії в наш час. Маршрут проходить повз скелі, долини, тунелі, мости. Подорож займає майже дев'ять годин. Поїзд зупиняється на шляху прямування кілька разів, головним чином, для постачання водою [224].

*Словаччина.* Єдина дитяча залізниця, що збереглася у Чехії та Словаччині на сьогодні – це Кошицька дитяча залізниця – вузькоколійна паркова дорога протяжністю 4,2 км в м. Кошице з шириною колії 1 000 мм [257]. Залізниця розташована в Чермельській долині уздовж гірської річки Чермель. Має три станції: Альпінка, Чермель і Вперед. Запланований маршрут поїзд долає за дві години. Як і більшість вузькоколійок світу, працює тільки в теплу пору року.

В Угорщині є вузькоколійні залізниці в містах Палхаза, Мішкольц, Ніредьхаза. Мережа вузькоколійок на території Угорщини складає 380 км. Вона проходить через «гори і долини», відкриваючи туристам

наймальовничіші краєвиди. Більшість поїздів «Ностальгія» з паровою тягою курсують увесь рік [75].

*Іспанія.* В цій країні залізничний транспорт в курсує по коліям чотирьох видів: іберійській (1 668 мм), стандартній (1 435 мм), метровій (1 000 мм) та вузькоколіїній (914 та 600 мм) [78]. Загальна довжина мережі залізниць – приблизно 15,3 тис. км (18 місце в світі), з них 1,9 тис. км – вузькоколіїні. Головні лінії використовують широку колію, місцеві лінії – вузьку. Працює шість операторів, які спеціалізуються на пасажирських перевезеннях та три – на вантажних. Сфери впливу вони ділять між собою або по регіональній ознаці, або по ширині колії. Подорожі залізницями в Іспанії доволі популярні. Для послуг туристів пропонують декілька видів туристичних поїздів від супершвидкісних до регіональних або місцевих. Цікаво, що в іспанських містах і селах залізниця обов'язково відокремлена від житлової зони металеву сіткою та кількома лініями дроту над нею, а скелі поблизу залізниці вкриті сіткою, яка вберігає залізничну колію від падіння каміння.

В *Англії* [226] до послуг туристів найменша у світі діюча вузькоколіїнка «*Romney*», з шириною колії всього 381 мм. Маршрут від деревні Хайт до населеного пункту Дангенес з вісьмома станціями протяжністю в 22 км користується популярністю як у місцевих жителів, які щоденно таким чином їздять на роботу або до школи та назад, так й іноземців (за рік ця залізниця перевозить щонайменше сто тисяч пасажирів). Туристи можуть побачити атомну електростанцію, а також прогулятися по пляжу Англійського каналу або навіть порибалити. Локомотивом керує один машиніст, який одночасно і кочегар, і кондуктор на проміжних станціях.

*Франція.* Вузькоколіїна приватна 30-кілометрова залізниця Ла-Мюр розташована поблизу міста Гренобль, зв'язує Сен-Жорж-де-Комье та Ля Мюр [65; 73; 304]. Вона вважається однією з кращих туристичних залізниць у Європі, адже туристи за три години побачать захоплюючі краєвиди, проїдуть 18 тунелів.

*Країни колишнього СРСР.* Серед республік колишнього СРСР жодної збереженої вузькоколіїнки немає тільки в Азербайджані та Молдові. Найбільш насиченою діючими вузькоколіїними залізницями є Білорусія, а найвідомішою є діюча вузькоколіїнка Гулбене–Алуксне в Латвії. У Казахстані збереглося кілька коротких вузькоколіїних залізниць. У 2013 р. була розібрана велика вузькоколіїна

залізниця протяжністю 98 км – «Остання вузькоколія Цілини», що пролягала по напрямку Атбасар–Промисловий [113].

У Європі активне будівництво залізниць почалося в 60-х роках ХІХ ст. Вони швидко завойовували першість у перевезенні пасажирів, сировини, військової амуніції. Паралельно з будівництвом стандартної залізниці, в передгірських й гірських зонах з останньої чверті століття велося і будівництво лісових вузькоколіюк завширшки 700–760 мм [113]. Рух по них здійснювався за допомогою коней, локомотивної та моторної тяги. Початкове призначення – доставка зрубаних стовбурів дерев із карпатських лісів безпосередньо на лісопильні та лісохімічні заводи, транспортування робочої сили. Коли лісосіка свій ресурс вичерпала, залізницю демонтували.

У Швейцарії є велика мережа метрових вузькоколіюк, які, в першу чергу, використовуються для пасажирських перевезень. Вони підтримуються у задовільному стані, тому що в гірських районах альтернативи їм просто немає [58; 60; 65; 66].

Японія. Найбільша вузькоколійна залізнична мережа знаходиться в Японії. Власне саме вузька колія (1 067 мм, так звана капська колія) і є тут стандартом. Таким чином, тут не діє один з головних недоліків вузькоколіюк. Однак вузька колія все одно накладає обмеження на швидкість руху поїздів, тому високошвидкісні лінії Сінкансен мають європейську колію (1 435 мм) [66]. Схожа ситуація спостерігається в ПАР. Тут також вузька колія 1 067 мм є стандартом [65].

В Аргентині найбільш відомий серед туристів – це так званий «Поїзд до хмар», який долає 940 км через Анди, з'єднуючи Чілі з Аргентиною [6; 60]. За час подорожі поїзд долає 29 мостів, 21 тунель та 13 віадуків, при цьому поїзд підіймається високо у гори – на висоту 4 220 метрів над рівнем моря. Щорічний обсяг перевезень по цій залізниці складає 30 тисяч осіб, при цьому залізниця працює не цілий рік, а лише з квітня по листопад, перериваючись на сезон дощів.

Вузькоколійки в багатьох країнах успішно розвиваються. Кількість туристів, які бажають здійснити подорож у ретро-поїздах, щороку зростає. Вважаємо, що розвиток залізничних туристичних перевезень вузькоколійними залізницями є перспективним напрямком розвитку залізничного транспорту та внутрішнього туризму в Україні.

В Україні вузькоколійні маршрути прокладені на Рівненщині, Львівщині, Закарпатті та Івано-Франківщині. На сьогодні, внаслідок

хронічного недофінансування на оновлення інфраструктури та рухомого складу, більшість вузькоколіїних залізниць закриті. Діючими є лише декілька з них. Так, досі на ділянці в 120 км (а це лише третина її довжини) експлуатується вузькоколіїка Рудниця–Гайворон–Голованівськ.

*Боржавська вузькоколіїка* або «Анця Кушницька» [113; 197]. Вона є однією із найстаріших, функціонує з 1908 р. Основні пункти екскурсійного маршруту (62 км) «Подорож вихідного дня» – Іршава, Хмільник і Виноградів. Особливістю Боржавської вузькоколіїки є використання й досі не електричних, а виключно механічних технічних засобів (семафорів, стрілочних переводів тощо). Використовується для перевезень вантажів та пасажирів, а також для оглядових екскурсій.

Рухомий склад вузькоколіїної залізниці представлений двома тепловозами ТУ-2 1968 р. з двома складами з трьох вагонів. Для залучення інвестицій на розбудову вузькоколіїки місцевою громадою заплановано створити Акціонерне Товариство Боржавської вузькоколіїної залізниці та фонд «Боржавської вузькоколіїки».

*Гайворонська вузькоколіїка* [113]. У 1890-му на замовлення Товариства власників цукрових заводів розпочалося будівництво вузькоколіїної залізниці, яка простягалася від Гайворона до Вінниці, Хмільника, Бердичева, Первомайська та Рудниці. Туристів приваблює подорож (36 км) у невеликих металевих вагончиках, яких тягне паровоз ГР-280.

*Вигодська* або «Карпатський трамвай» [113]. Сучасний маршрут (7 км) пролягає від селища Вигода через лісоділянку та селище лісорубів Міндунок (Солотвинський) до урочища Сенечів (поблизу села Сенечів), проходячи понад річкою Мізунка. Поблизу виїзду з сел. Вигода встановлений паровоз-пам'ятник ВП-4 випуску 1948 р., що раніше експлуатувався на лінії.

*Антонівська* або «Поліський трамвай». Це найдовша (106 км) вузькоколіїка Європи (рік будівництва – 1895) пролягає дикими Поліськими лісами та болотами. Саме ця вузькоколіїка викликає найбільший інтерес у туристів [184]. Щодня від станції Антонівка розпочинає чотирьохгодинний маршрут раритетний потяг. Він прямує до станції Зарічне. У середу вагончиків стає на два більше, ніж у звичайні дні, тому що в цей час працює ринок. Тягне їх тепловоз випуску 1958 р. Максимальна швидкість – 40 км на годину. Приваблює

туристів унікальний, єдиний в Україні дерев'яний 153-метровий залізничний міст через річку Стир у селі Млинок.

На сьогодні науковці ДНУЗТ формують пропозиції щодо можливих маршрутів туристичних перевезень, які включають діючі ділянки вузькоколіїних залізниць; ділянки залізниць, де демонтовані колії; та ділянки, які потрібно побудувати [197]. Вибір напрямку залежатиме від місцевих умов, тривалості подорожі, контингенту пасажирів та їхньої зацікавленості. На вибір способу формування транспортного засобу для організації перевезення істотно впливатиме кількість подорожуючих, дальність і час подорожі. При організації одноденних турів можуть використовуватися туристичні поїзди, автомотриси та рейкові автобуси. А для багатоденних туристичних маршрутів потрібні спеціалізовані туристично-екскурсійні поїзда, в яких буде організовано зручну ночівлю для туристів.

Відновлення вузькоколіїних залізниць в Карпатському регіоні – економічно необхідний проект. Його впровадження дасть поштовх розвитку машинобудування, будівництва й енергетики та дозволить здійснити протипаводкові заходи, а також надасть можливість територіальним громадам гірських районів наблизити до кожної оселі всі блага цивілізації і, як наслідок, зупинити міграційні процеси, викликані безробіттям.

Розвиток залізничного транспорту повинен базуватися, в основному, на таких складових: безпека руху; якість перевезень; ефективність роботи усіх господарств залізничного транспорту; збільшення швидкості руху пасажирських та вантажних поїздів. Намагаючись виконувати перелічені вище складові ефективного функціонування підприємства, ПАТ «Українська залізниця» виконує приблизно 40 % пасажироперевезень у країні, але в останні роки спостерігається тенденція погіршення цього показника. Так, в період 2000–2014 рр. було зафіксовано зростання обсягів пасажирських перевезень, а починаючи з 2015-го – їх спад у зв'язку з погіршенням фінансово-економічної ситуації на залізницях та в Україні в цілому.

Залізниці України до останнього часу забезпечували потреби економіки та населення в перевезеннях. Протягом останніх років спостерігається щорічне значне зменшення капітальних інвестицій в оновлення технічних засобів залізничної галузі і невідповідність їх потребі. У цих умовах особливо загострилась проблема значного зносу стратегічних об'єктів інфраструктури залізничного транспорту

загального користування та залізничного рухомого складу, пропускної спроможності окремих залізничних напрямків.

Для залізничного транспорту існують порогові значення економічної безпеки, один з яких – знос та старіння основних засобів. Найближчим часом буде перетнута критична межа безпеки експлуатації майже всього комплексу залізничного транспорту загального користування, залізниці будуть не в змозі задовольнити потребу в перевезеннях пасажирів та вантажу, можлива втрата конкурентної переваги залізничного транспорту, що, врешті-решт, призведе до зменшення доходної бази і буде необхідно проводити оптимізацію (скорочення) мережі або державної підтримки. Все це може негативно вплинути на всю економіку України та її національну безпеку, чого допустити не можна.

Оновлення основних засобів частково вирішується за рахунок проведення модернізації, реконструкції, проведення капітальних ремонтів у межах фінансових можливостей. Однак, діючий рівень тарифів на перевезення покриває експлуатаційні витрати та витрати у ремонтах і тільки незначна частина направляється на капітальні інвестиції для оновлення основних засобів [267].

Проблема старіння основних засобів поглиблюється через:

- використання залізничного транспорту як інструменту зниження транспортних витрат шляхом обмеження тарифів, внаслідок чого тарифи на окремі види перевезень не забезпечують покриття всіх витрат. Крім цього, формування тарифів проводиться без чіткого елементного розподілу витрат на інфраструктурну, вагонну та локомотивну складову;

- відсутність дієвого механізму по відшкодуванню залізницям збитків за перевезення пільгових категорій громадян від місцевих органів влади;

- нестачу коштів у державному бюджеті для підтримки залізничної галузі, зокрема на розвиток інфраструктури та придбання рухомого складу;

- споживацького ставлення держави до залізниць, як джерела наповнення бюджету. Якщо вести мову про пасажирське господарство, то тут із 5 291 вагонів інвентарного парку пасажирських вагонів 3 255 (61,5 %) відпрацювали встановлений виробником нормативний термін служби (більше 28 років). Середній вік усього парку пасажирських вагонів складає 27,5 років, загальний знос становить 86 %.

Кількість населення залежить від розвитку демографічної ситуації та міграції населення. В останні десятиліття населення України стабільно знижується, внаслідок перевищення смертності населення над народжуваністю, а також зростають обсяги еміграційних потоків українців до інших країн. Прогнозується, що до 2025 р. населення зменшуватиметься (до 42 млн чол.), оскільки смертність дещо перевищуватиме народжуваність, після чого кількість населення країни почне повільно зростати [210]. Такий прогноз динаміки кількості населення дає підстави очікувати в найближчі роки зменшення обсягів перевезень пасажирів. Однак слід врахувати зростання грошових доходів населення, його ділової активності, розвиток міжнародних зв'язків України, що зумовлює більшу транспортну рухливість населення.

Для утримання парку пасажирських вагонів в межах терміну експлуатації, визначеного виробником, у кількості, необхідній для задоволення потреб населення в пасажирських перевезеннях, впродовж наступних п'яти років необхідно було б придбати 1 026 нових вагонів на суму 13 млрд 790 млн грн. На жаль, при середньорічній потребі у придбанні 250 нових вагонів, з моменту отримання незалежності Україною в 1991 р. залізницями України за власні кошти придбано лише 562 пасажирських вагонів.

Потреба в інвентарному парку пасажирських вагонів за період 2018–2025 роки надана в табл. 1.14.

Таблиця 1.14

**Потреба в інвентарному парку пасажирських вагонів за період 2018–2025. Джерело: [210]**

Напрямок	Роки							
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
По Україні	2 089	1 903	1 945	1 935	1 868	1 795	1 738	1 688
Приміські	0	0	0	0	0	0	0	0
СНД та Балтія	245	228	218	216	211	198	187	183
Європа	34	34	34	34	34	34	34	34
Резерв УЗ	0	0	0	0	0	0	0	0
Разом	2 368	2 165	2 197	2 185	2 113	2 027	1 959	1 905

Таким чином, для виконання своїх основних обов'язків – задоволення потреб держави, юридичних і фізичних осіб у безпечних та якісних залізничних перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях, роботах та послугах, що виконує (надає) товариство, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі, а також отримання прибутку від провадження підприємницької діяльності ПАТ «УЗ» – необхідно вживати дієвих заходів по залученню коштів на розвиток залізничного транспорту.

Отже, залізниці України стоять сьогодні на порозі корінних структурних перетворень, які зумовлені необхідністю формування в галузі ринкових відносин і конкурентної середовища, що потребує прийняття принципових рішень на державному рівні по вдосконаленню структури, методів та принципів управління.

Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 р. включає наступні кроки для розвитку залізничної галузі [237]:

1. Створення нової ефективної моделі державного управління та регулювання залізничним транспортом. Підвищення ефективності та конкурентоспроможності галузі:

- реформування системи державного управління галуззю та формування політики у галузі, підвищення ефективності державного контролю на залізничному транспорті;

- створення європейської моделі ринку залізничних перевезень, розвиток конкуренції;

- удосконалення системи допуску та роботи на ринку залізничних перевезень; удосконалення тарифного регулювання, забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг.

Індикаторами виконання плану на цьому етапі будуть такі елементи:

- створення законодавчої бази, яка б враховувала сучасний стан та можливості залізничного транспорту і впроваджувала основні положення відповідних директив ЄС, взятих на себе Україною у відповідності до Угоди про асоціацію України та ЄС;

- централізація функцій управління і концентрація активів, що буде втілюватися з моменту створення єдиного акціонерного товариства. Реалізація напрямку дозволить розділити функції господарсько-

го та державного управління галузі та створити прозору систему фінансових потоків за видами діяльності;

- формування конкурентного ринку перевезень, базою для якого повинно стати створення єдиних правил діяльності для всіх суб'єктів ринку залізничних перевезень та запровадження прозорості та дієвої системи управління за видами діяльності;

- створення Агентства з доступу до інфраструктури, як державного органу регулювання ринку залізничних перевезень;

- забезпечення вільного ціноутворення у конкурентних секторах ринку транспортних послуг.

2. Створення європейської системи забезпечення безпеки перевезень на залізницях (впровадження на підприємствах залізничного транспорту системи управління безпекою згідно з нормами законодавства ЄС).

3. Забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг (впровадження державного замовлення на соціальні пасажирські перевезення; забезпечення доступності та покращення якості залізничних транспортних послуг, в тому числі для пасажирів з обмеженими фізичними можливостями).

Стабілізація технічного стану залізничного транспорту шляхом оздоровлення та оновлення інфраструктури залізниць, рухомого складу дозволить забезпечити ефективне функціонування галузі, створення умов для підвищення швидкостей руху, забезпечення пропускної та провізної спроможності, безпеки руху поїздів, конкурентоздатності залізничного транспорту та транзитного потенціалу держави, організація прискореного та швидкісного руху пасажирських поїздів [255].

У результаті виконання поставлених завдань пасажирів отримають високоякісні транспортні послуги, підприємці – недискримінаційний доступ до залізничної інфраструктури; держава – підвищення рівня забезпечення економічної та оборонної безпеки держави; забезпечення ефективного управління майном підприємств залізничного транспорту та його розвитку; більш повне використання транзитного потенціалу України, прискорення темпів євроінтеграції України.

## **Напрями досягнення ефективної діяльності пасажирських компаній**

### **2.1. Інноваційний розвиток підприємств, що мають на меті організацію залізничних туристичних перевезень з використанням існуючих широких та вузьких залізничних колій**

Починаючи з 2016 р., Укрзалізниця почала реформувати свою організаційну структуру, за якою передбачалося утворення двох секторів: монопольного та конкурентного. До монопольного сектору була віднесена основна діяльність залізниць – перевезення пасажирів у далекому, регіональному та приміському сполученні, а також вантажні перевезення та організаційні структури, що їх обслуговують. До конкурентного сектору належала інша діяльність, яка не пов'язана з процесами перевезень. Надання туристичних послуг може бути віднесено до монопольного сектору, якщо Укрзалізниця буде займатися тільки перевезенням туристів (трансферні послуги), або до конкурентного сектору, якщо на базі Укрзалізниці буде утворене управління, яке займатиметься всім комплексом туристичних послуг. Можливий ще варіант організації туристичних компаній, який передбачає утворення самостійних юридичних осіб, які будуть орендувати в ПАТ «УЗ» нитки графіка та у власному рухомому складі виконувати туристичні залізничні перевезення. Для раціонального вирішення вказаних проблем необхідно розробити комплексний науково-методичний підхід, який буде включати низку наукових підходів, принципів та розробок щодо розвитку залізничного туризму в Україні з використанням існуючих широких та вузьких залізничних колій. Після суттєвого зменшення обсягів пасажирських перевезень у 2014–

2016 рр. перед залізничним транспортом постало важливе завдання відновити туристичні перевезення як ефективний фактор зниження збитковості пасажирського господарства й створити максимальний комфорт у рухомому складі для залучення туристів різного достатку.

Побудова будь-якої стратегії складається з 3-х основних завдань:

1. Визначення сфери діяльності та формування стратегічного бачення.

2. Постановка стратегічних цілей та завдань для їх досягнення (рис. 2.1).

3. Розробка стратегії для досягнення кінцевих цілей і результатів діяльності (рис. 2.2).

Стратегія розвитку залізничного туризму має дві основні цілі:

- якісне забезпечення громадян України та інших країн туристичними послугами;

- супутній розвиток пасажирських залізничних перевезень.

Крім доходу від виконання функції перевезень, ПАТ «УЗ» може отримати такі додаткові доходи: від організації туристичних екскурсій; трансферних перевезень туристів; надання готельних послуг; надання послуг з харчування; організації дозвілля туристів у вагонах (салони, ігротеки, дискотеки та ін.).

З огляду на сказане вище місія залізничних компаній, що будуть займатися залізничним туризмом (у тому числі ПАТ «УЗ»), – це надання громадянам України та інших держав якісних туристичних послуг, до яких слід віднести залізничні перевезення, готельне та ресторанне обслуговування, організацію екскурсійного обслуговування, дозвілля та трансферних перевезень, а також забезпечення трансферних перевезень туристів для інших туристичних операторів та туристичних агентів залізничним транспортом.

Відповідно до вказаної місії основними цілями залізничних компаній є:

- забезпечення комфортних умов під час перевезення туристів сучасним рухомим складом у супроводі провідників, стюардів, технічного персоналу, поїзного гіда;

- організація харчування туристів під час подорожі у вагонах-ресторанах або вагонах-барах;

- організація ночівлі туристів у комфортних купе під час подорожі;

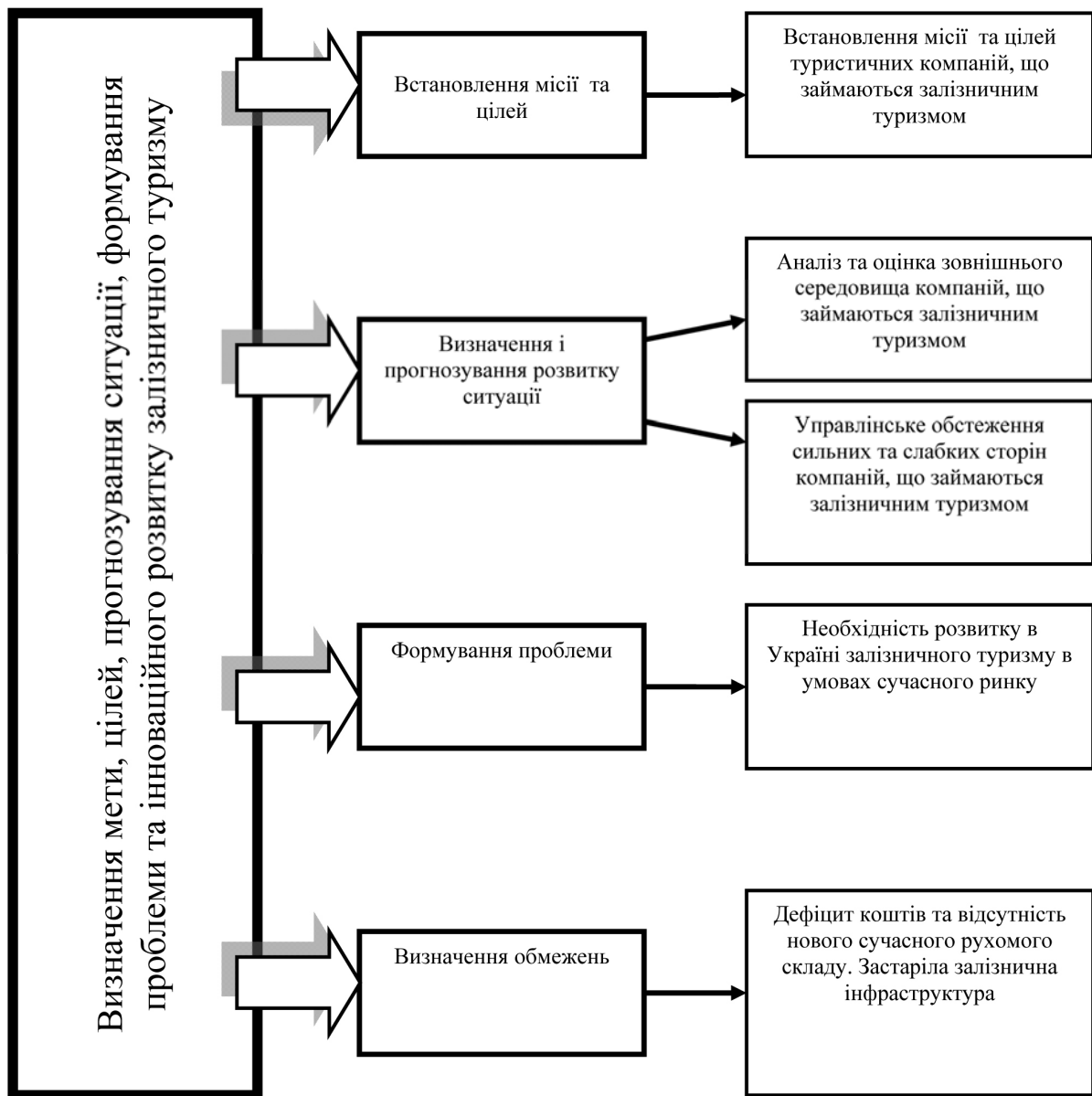


Рис. 2.1. Структурно-логічна схема визначення мети та цілей інноваційного розвитку залізничного туризму (завдання 2).

*Джерело: розробка автора*

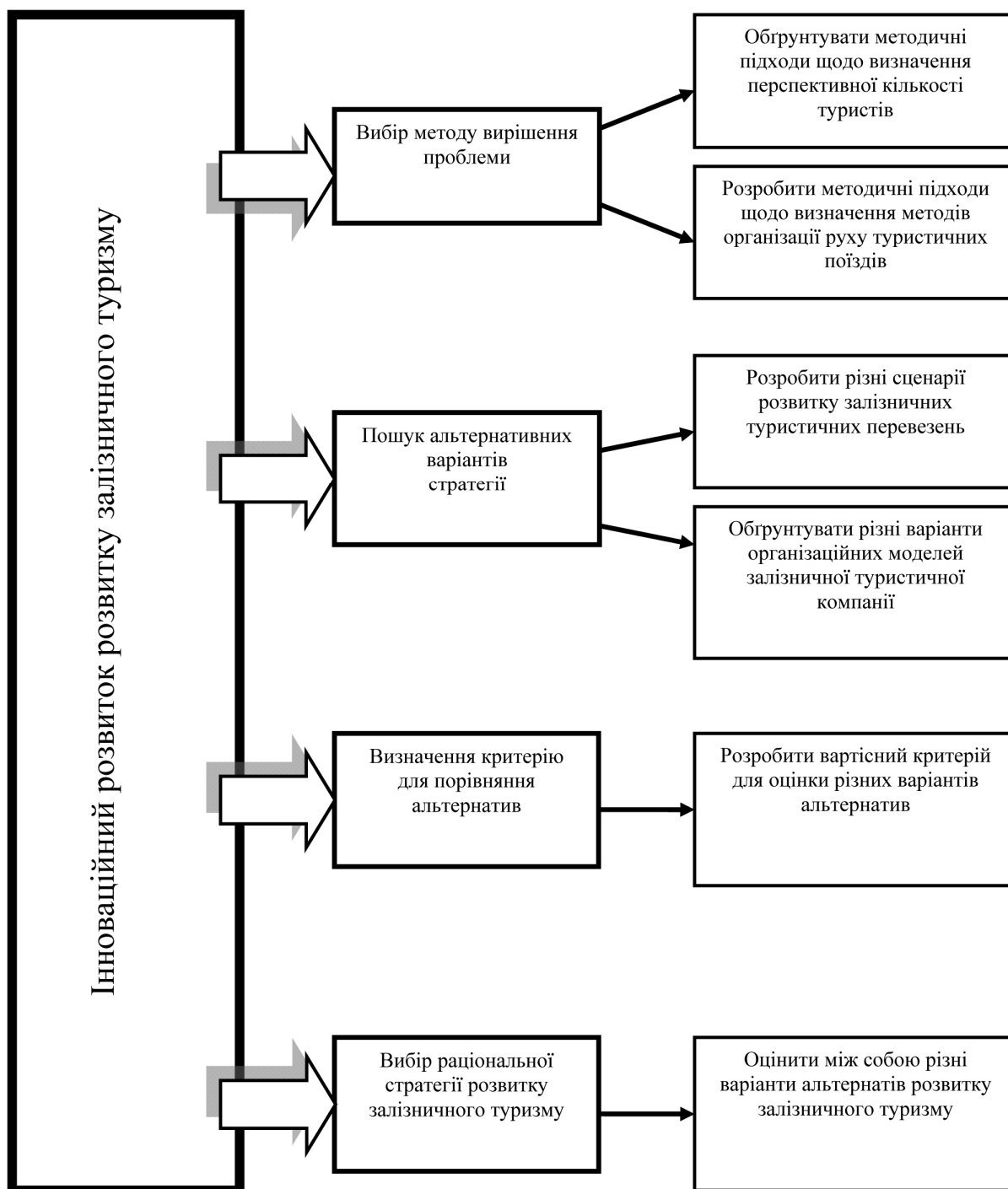


Рис. 2.2. Структурно-логічна схема вибору інноваційного розвитку залізничного туризму (завдання 3). Джерело: розробка автора

- організація дозвілля туристів під час подорожі у вагонах-ігротеках (дискотека);
- організація екскурсій до туристичних об'єктів залежно від мети подорожі;
- організація харчування туристів у ресторанах, кав'ярнях, колибах та інших місцевих закладах харчування;
- організація ночівлі в готелях, апартаментах, туристичних базах та інших місцях, якщо екскурсія до туристичних об'єктів цього потребує;
- організація трансферних перевезень для доставки туристів на оглядові екскурсії за допомогою екскурсійних автобусів, автомобілів, водних та повітряних видів транспорту;
- організація рекламних компаній для підвищення попиту на залізничний туризм;
- організація трансферних перевезень груп туристів залізничним транспортом для подорожей, які організовані іншими туристичними операторами та туристичними агентами.

Організація залізничного туризму передбачає таку послідовність вирішення проблеми розвитку туристичних компаній, що використовують для бізнесу залізничні перевезення як засіб відпочинку або трансфер. За вказаними структурно-логічними схемами розробку інноваційного проекту щодо організації залізничного туризму в Україні в умовах сучасного ринку слід починати з маркетингових досліджень та визначення місця залізничних туристичних перевезень на ринку туристичних послуг. Показників Державної служби статистики України [233] для проведення вказаних досліджень недостатньо, оскільки в них відсутні звітні дані щодо кількості туристів, перевезених різними видами транспорту. Додатково обов'язково слід провести анонімне анкетування для визначення попиту на залізничний туризм.

Наступним кроком запропонованої послідовності є розробка варіантів організації туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення. З огляду на вже вказане вище реформування та утворення Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», можливі кілька варіантів моделей організації туристичних компаній, що будуть використовувати для відпочинку, трансферу та проведення оглядових екскурсій залізничний транспорт. У всіх власників туристичного бізнесу, що використовують залізничні перевезення, або їх контрагентів різні головні економічні інтереси (рис. 2.3).

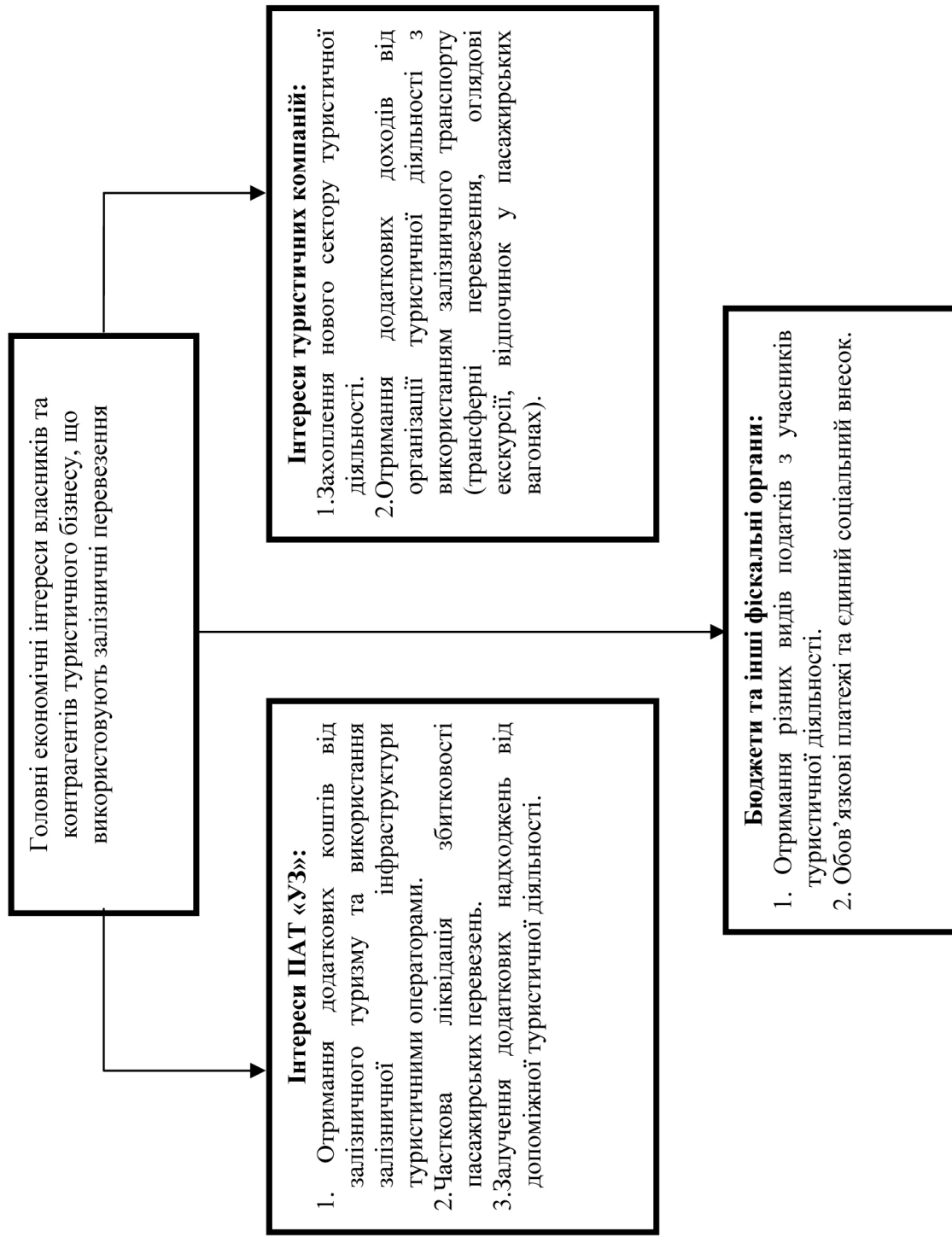


Рис. 2.3. Головні економічні інтереси учасників туристичного бізнесу. Джерело: розробка автора

ПАТ «УЗ» має на меті залучення коштів від залізничного туризму, використання залізничної інфраструктури туристичними компаніями, ремонту та обслуговування їх рухомого складу, а також додаткових надходжень від допоміжної туристичної діяльності.

Туристичні компанії бажають отримати дохід від використання нового виду відпочинку – залізничного туризму в рухомому складі нового покоління, що дозволяє виконувати не тільки трансферні перевезення, оглядові екскурсії, а й організувати ночівлю в комфортабельних пасажирських вагонах. Крім того, розвиток туристичної діяльності дозволяє отримати додаткові надходження в державний, місцеві бюджети та інші фіскальні органи України у вигляді різних видів податків, обов'язкових платежів та соціальних внесків.

Подальші наукові дослідження потребують розробки теоретико-методичного підходу щодо визначення кількості туристів, які можуть користуватися послугами залізничного туризму, оскільки їх чисельність суттєво впливає на доходи туристичних операторів. Це питання у свою чергу залежить від привабливості туристичного маршруту, наявності на ньому певної кількості історичних пам'яток, чарівної природи, озер, заповідників, місць активного відпочинку, готелів.

Попит на туристичні залізничні подорожі залежить також від політичного клімату в країні, військових подій, рівня життя та інших факторів, які потребують додаткових досліджень. Але жодна туристична компанія не буде розпочинати свій бізнес без детального розрахунку свого бюджету (доходів, витрат та прибутку). Для цього слід визначити всіх учасників туристичної діяльності та витрати на їх послуги. Витрати компанії, що займається залізничним туризмом, містять такі основні складові:

- власні витрати компанії (матеріали, заробітна плата, нарахування на заробітну плату, амортизаційні відрахування, інші витрати);
- оплата послуг залізничного транспорту;
- оплата трансферних послуг автомобільних фірм;
- оплата екскурсійних послуг;
- оплата послуг туристичних операторів;
- оплата послуг ресторанів;
- оплата послуг готелів;
- платежі страховій компанії;
- платежі до державного та місцевих бюджетів;
- обов'язкові платежі.

Сучасна економічна теорія і світова практика господарювання оцінюють результати функціонування економічних систем двома способами: на підставі показників *економічного зростання* (на макрорівні – динаміка обсягів валового внутрішнього продукту (ВВП), валового національного продукту (ВНП) та національного доходу (НД)); і виходячи з *ефективності виробництва* (його віддачі та результативності, що характеризує якість економічного зростання) [55, с. 128].

На рис. 2.4 зображено головні критерії оцінки економічних результатів діяльності компаній, що займаються залізничним туризмом.



Рис. 2.4. Показники економічного зростання й ефективності діяльності компаній, що використовують залізничні туристичні перевезення.

Джерело: [55], адаптовано автором

Подальші дослідження щодо організації залізничного туризму стосуються управління туристичними перевезеннями широкою та вузькою колією, оскільки кожне з них має свою специфіку. Якщо туристичні подорожі широкою колією потребують незначних організаційних змін технологічного процесу, який існував за часів СРСР, то стосовно туристичних перевезень вузькими коліями необхідна розробка нових альтернативних варіантів управління залежно від специфіки регіону та наявності в деяких місцях залишків залізничних колій. Останнім етапом методології дослідження передбачена розробка науково-методичного підходу до оцінки економічної ефективності різних варіантів розробки туристичного бізнесу та інвестицій на реалізацію інноваційних проектів.

Для оцінки економічної ефективності інвестиційного проекту в цілому формується базовий сценарій, грошові потоки якого визначаються як математичні сподівання грошових потоків за сценаріями. Якщо сценарій з математичних сподівань грошових потоків не забезпечує відображення взаємозв'язку показників, що впливають на грошові потоки, за базовий доцільно обирати сценарій, грошові потоки якого найближчі до математичних сподівань.

З огляду на сказане проблему розвитку залізничного туризму в Україні слід вирішувати за допомогою системного, діагностичного та оптимізаційних підходів, що дозволить закласти основи комплексного дослідження інноваційного розвитку залізничного туризму.

## **2.2. Вивчення попиту на залізничні туристичні перевезення**

Після розпаду Радянського Союзу суттєво скоротилися обсяги перевезення пасажирів залізницями України. Кількість пасажирських вагонів, яка залишилася в інвентарному парку Укрзалізниці, становила 11,5 тис. од. Але парк пасажирського рухомого складу потребує щорічної закупівлі нових вагонів, оскільки кожного року вибувають вагони, термін служби яких закінчився. Враховуючи відсутність інвестицій, після 1992 р. пасажирські вагони майже не закуповувалися. Щоб частково вирішити цю проблему, термін служби для пасажирського рухомого складу дозволили збільшити до 41 року за умови

виконання капітально-відновлювального ремонту або капітального ремонту першого об'єму. За останні 25 років Укрзалізницею було закуплено близько 600 вагонів та 13 швидкісних поїздів, у той же час в колишньому СРСР для України щорічно закуповували 350–400 пасажирських вагонів [194; 200; 210].

Після 2013 р. в Криму та на території Донбасу, не контролюваній силами АТО, залишилося багато пасажирського рухомого складу, який не працює на території Укрзалізниці. Зараз загальна кількість пасажирських вагонів у парку Укрзалізниці становить близько 4,5 тис. од., яких недостатньо для перевезення пасажирів. Тому Укрзалізниця майже повністю припинила туристичні перевезення й виконує незначну частину трансферних перевезень туристів у звичайних застарілих вагонах, які не придатні для залізничного туризму. За звітними даними Державної служби статистики України [233], у 2013–2015 рр. за загальною вартістю виконаних туристичних перевезень (у тисячах гривень) залізничний транспорт значно поступається повітряному (від 51 до 161 разу) та екскурсійним автобусам (від 1,71 до 2,20 разу) (табл. 2.1). Обсяг робіт з перевезення туристів залізничним транспортом складає відповідно: 2013 р. – 28 679,3 тис. грн; 2014 р. – 17 290,9 тис. грн; 2015 р. – 14 386,8 тис. грн.

Таблиця 2.1

**Порівняння обсягів робіт, які виконують різні види транспорту при виробництві туристичного продукту.**

*Джерело: [233] з доробкою автора*

Вид транспорту	Перевищення обсягів робіт повітряним транспортом та екскурсійними автобусами порівняно із залізничним транспортом за роками, рази		
	2013	2014	2015
Залізничний	1,00	1,00	1,00
Повітряний	51,00	90,00	161,00
Автомобільний	1,71	1,06	2,20

Таку різницю між трьома основними видами транспорту, що виконують туристичні перевезення в Україні, можна пояснити двома положеннями: повітряний транспорт значно дорожчий за тарифами на перевезення та виконується на дуже велику відстань; туристичні

перевезення в межах України користуються обмеженим попитом серед громадян України.

Кількість туристів, що обслуговувалися туроператорами та турагентами (юридичними та фізичними особами) у 2013–2015 рр. наведено у табл. 2.2. Аналіз таблиці показав, що за ці роки кількість туристів, які бажають подорожувати, суттєво знижується. Це пояснюється зубожінням українського населення, зниженням курсу національної валюти, військовими подіями, негативними туристичним рейтингом країни. З цього випливає, що за три звітних роки загальна кількість туристів в Україні зменшилася на 1 137 582 тис. осіб, або на 36 %, в основному за рахунок виїзних туристів – їх чисельність знизилася на 834 985 тис. осіб. Після анексії Криму та проведення АТО на Донбасі кількість іноземних туристів скоротилася майже у 9,1 разу, а в межах України в 1,51 разу.

Таблиця 2.2

**Кількість туристів, що обслуговувалися туроператорами та турагентами у 2013–2015 роках. Джерело: [233]**

Обслуговування туристів юридичними та фізичними особами	Кількість перевезених туристів по рокам, осіб		
	2013	2014	2015
Юридичні особи			
В'їзні (іноземні) туристи	134 297	16 618	14 550
Виїзні туристи	2 240 427	1 925 344	1 498 412
Внутрішні туристи	435 890	274 995	301 865
Усього обслуговано туристів:	2 810 614	2 216 957	1 814 827
Фізичні особи-підприємці			
В'їзні (іноземні) туристи	2 940	452	609
Виїзні туристи	241 948	159 929	148 978
Внутрішні туристи	101 656	47 751	55 162
Усього обслуговано туристів:	346 544	208 132	204 749

З огляду на сказане вище можна зроби такі висновки:

1. Звітні роки є критичними для України, що призвело до суттєвого скорочення обсягів усіх трьох видів туризму. Особливо скоротився

виїзний туризм, для якого залізничний транспорт виконує трансферні послуги.

2. Оскільки життєвий рівень населення за звітні роки знизився, в Україні слід розвивати внутрішній туризм, адже він значно дешевший порівняно з виїзним; для цього необхідно активніше впроваджувати материкові види туристичних подорожей – залізничний туризм та екскурсійні автомобільні перевезення.

3. Оскільки автомобільний транспорт забруднює навколишнє середовище, створює багато небезпечних ситуацій, особливо в зимовий період, не може забезпечити туристам зручні та комфортні умови перевезення й додатково потребує проживання в готелях, в Україні слід більше уваги приділити залізничному туризму, який майже не має вказаних вище недоліків.

4. У той же час залізничний туризм має свої недоліки: він потребує більше коштів на організацію (закупівлю сучасних пасажирських вагонів, одиниця якого коштує до 1 млн дол. США, у той час як вартість не нового екскурсійного автобуса до 50 тис дол. США) і менш мобільний (не може підвести туристи у деякі райони України та потребує трансферних перевезень).

Автором було проведено маркетингові дослідження щодо визначення потенційного попиту на залізничні туристичні подорожі в Україні. Маркетингові дослідження – це систематичний та об'єктивний збір даних різного роду для розширення інформаційного кола стосовно конкретної проблеми завдяки її раціональному вирішенню. Маркетингові дослідження поділяються за двома напрямками: дослідження для ідентифікації проблеми та дослідження для вирішення проблеми. Саме маркетингові дослідження є вагомою підтримкою управлінських рішень. Головний акцент при проведенні маркетингових досліджень фокусується на визначенні та задоволенні потреб споживачів.

До факторів, які впливають на досліджувану проблему, можна віднести: імідж компанії на підставі її попередньої діяльності; її можливості; поведінку споживачів; можливі рішення інвесторів на підставі прогностичних даних стосовно очікуваного прибутку; законодавчу, політичну та економічну ситуацію в країні. Під час виконання маркетингових досліджень дуже важливим є елемент довіри. Інвестор-дослідник (маркетолог) й респондент (споживач) повинні довіряти один одному та вважати результати досліджень достовірними.

Відомі маркетологи відзначають, що працювати з респондентами стає все складніше, адже споживачі перевантажені опитуваннями в різних сферах життя і не завжди бажають витратити свій час на відповіді дослідників. Тому анкета, яка була розроблена автором, побудована таким чином, щоб, по-перше, не перевантажувати респондента запитаннями; по-друге, враховувала етичний аспект, тобто була анонімною, щоб не ставити респондента в незручне становище стосовно своїх персональних даних; по-третє, включала питання, які б дали змогу окреслити портрет потенційного споживача туристичних послуг на залізничному транспорті, визначити потенційну кількість пасажирів та очікуваний дохід від перевезень, а також виявити пропорцію конкуренції автомобільного та залізничного транспорту в наданні цього виду послуг.

Недосконалість українського ринку товарів та послуг пов'язана, разом з іншими суб'єктивними та об'єктивними факторами, із недосконалістю, а точніше, майже відсутністю якісних або будь-яких маркетингових досліджень. Українські державні та приватні підприємства ще з радянських часів не схильні виділяти кошти на професійні маркетингові дослідження. Хоча слід зауважити, що в інших країнах, які вважаються досить успішними з позиції економіки, маркетингові дослідження є невід'ємною частиною роботи багатьох суб'єктів господарювання. Так, частка компаній, що використовують маркетингові дослідження, у різних країнах становить: США – 39 %, Західна Європа – 40 %, Японія – 9 % [117]. Україна, на жаль, у цих списках не фігурує, і, як наслідок, від отримання товарів та послуг не тієї якості, якої очікували, страждає кінцевий споживач.

Найбільш популярні такі види досліджень:

- фокус-групи – одночасні маркетингові дослідження невеликих груп людей;
- телефонні опитування;
- опитування в місцях надання послуг;
- поштові та особисті опитування.

В роботі застосовано класичний метод маркетингових досліджень, який є достатньо ефективним. Він включає: огляд літератури, аналіз наявних даних та опитування потенційних споживачів. При цьому було проаналізовано первинні дані, тобто дані, які отримані автором особисто від респондентів, та вторинні дані, які було взято

з офіційних звітів ПАТ «УЗ» та Державної служби статистики України, а також із наукових праць інших вчених.

Автором було вивчено позитивний досвід закордонних країн та минулий досвід Радянського Союзу, а також на підставі маркетингового дослідження визначено попит на нову послугу – залізничний туризм в Україні. Важливо, що дослідження були проведені в декількох областях країни (Дніпропетровській, Запорізькій, Київській, Сумській, Закарпатській, Львівській та Харківській), що дає змогу вважати отримані дані достовірними для всієї України.

Після запуску туристичних перевезень на залізничному транспорті вкрай важливо систематично проводити маркетингові дослідження для з'ясування ступеня задоволення споживачів та виявлення потреби в таких перевезеннях. Так, американська компанія «Амтрак», після запуску швидкісної лінії Бостон–Нью-Йорк–Вашингтон стикнулася з тим, що очікуваний пасажиропотік був не таким великим, як прогнозувалося, і що частина клієнтів користується автомобільною дорогою, яка проходить паралельно залізниці. Після проведення маркетингових досліджень було виявлено фактори, що спонукають пасажирів обрати саме залізничний транспорт, а саме: можливість харчуватися впродовж подорожі; зручність крісел; освітлення; час подорожі. Після того, як залізнична компанія врахувала побажання клієнтів, пасажиропотік значно виріс [117].

Відсутність реальних статистичних даних, які характеризують попит населення України в залізничному туризмі, спонукали автора застосувати найбільш популярну форму маркетингових досліджень – структуроване пряме опитування за допомогою анкети. Для цього була розроблена анкета, яка розіслана в різні регіони України. Крім того, опитування відбувалося через Інтернет. Анкетування проводилося в період з 15 листопада по 15 грудня 2016 р.; було опитано 1 000 осіб різних вікових категорій, статусу та матеріального забезпечення. Задля дослідження обставин, що склалися навколо маркетингової проблеми, було застосоване не кількісне, а якісне дослідження, яке ґрунтувалося на відносно малій вибірці та при якому застосовувався непрямий метод, коли респонденти не знали мету проведення анкетування (тобто, вони не знали про бажання інвесторів побудувати туристичну вузькоколіїну залізницю. Це допомогло уникнути «підлаштування» відповідей під потрібні автору, тобто досліднику).

За статистикою, 99 % інформації збирається маркетологами за допомогою звичайного опитування [117, с. 915]. Його переваги – простота проведення, достовірність даних внаслідок обмежених варіантів відповідей, процедура інтерпретації даних є нескладною. В анкеті було використано структуровані питання з багатоваріантними відповідями, тому що саме цей вид анкетування, на відміну від анкетування з «відкритими» питаннями, на які респондент повинен сам написати відповідь, а не обрати із запропонованих, має певні переваги – дає можливість респонденту зекономити час та максимально уникнути помилок при відповіді. Також одне з питань було альтернативним, для визначення конкуренції між двома видами транспорту – залізничним та автомобільним у сфері послуг туризму. Водним та авіаційним транспортом у опитуванні було знехтувано, тому що будівництво вузькоколійної туристичної залізниці заплановано в Закарпатській області, де внаслідок природних умов вказані вище види транспорту нерозвинені.

Для того, щоб питання анкети були зрозумілі особам будь-якого соціального прошарку та з будь-яким рівнем освіти, вони мали коротке формулювання з уживанням відомих термінів таким чином, щоб респондент міг дати однозначну відповідь. Кількість питань приймалася такою, щоб, по-перше, отримати інформацію про потенційного споживача туристичних послуг, по-друге, щоб кількість питань, роздрукованих середнім шрифтом, могла вміститися на одній сторінці, аби не перевантажувати респондента та не викликати в нього негативні емоції і, як наслідок, уникнути зростання помилок у відповідях.

За рекомендацією [117], обсяг вибірки, тобто кількість елементів сукупності, яку необхідно вивчити для визначення ринкового потенціалу, повинен бути в діапазоні від 500 (мінімум) до 1 000–2 500 (звичайний діапазон). У нашому дослідженні обсяг вибірки становив 1 000 осіб різної вікової категорії, різного статусу та різних умов проживання. Цей обсяг було обрано також за допомогою калькулятора вибірки, який наведено на сайті незалежного консультанта-маркетолога Олексія Суріна [90].

Варто зауважити, що так звані польові роботи, тобто опитування респондентів у різних областях, виконувалися не особисто автором, а його довіреними особами, які роздруковували необхідну кількість анкет, проводили анкетування родичів, сусідів та колег і потім

висилали поштою на адресу автора. Довірені особи відповідали основним критеріям: вони були проінструктовані про порядок проведення анкетування, комунікабельні, доброзичливо налаштовані стосовно респондентів, адже це було коло їхніх знайомих, мали приємну зовнішність. Крім того, на кожній анкеті відповідальна особа ставила своє прізвище для можливості контролю проведеного нею опитування з боку дисертанта.

Усі анкети, що повернулися до автора з місця проведення опитування, завдяки правильним діям інтерв'юерів, були повністю та правильно заповнені. Автором особисто перевірено відповідність відповідей на питання усіх анкет, наприклад, якщо особа відповідала, що не має матеріальної можливості подорожувати, то вона не могла б надати відповідь, що вона подорожує більше трьох разів на рік.

За результатами анкетування (табл. 2.3) можна зробити такі висновки:

1. Найбільше в Україні подорожує молодь віком до 30 років, відсоток яких становить 45 %. Крім того, 12 % молодих громадян не мають матеріальної можливості подорожувати, а 1,33 % не люблять зовсім подорожувати.

2. Громадяни віком від 30 до 60 років, кількість яких складає 38,1 % подорожують майже у два рази менше, ніж молодь. 16,5 % представників цієї вікової категорії не мають матеріальної можливості подорожувати.

3. Група громадян старших за 60 років подорожують зовсім не активно. Загальна їх кількість складає всього 16,9 %. Крім того, 54,4 % цієї вікової категорії громадян не мають матеріальної можливості подорожувати, а 10,5 % не люблять зовсім подорожувати.

4. Залізничний туризм до душі майже усім віковим категоріям: 78 % молоді вважають своїм пріоритетом для туристичних подорожей залізницю; 79,8 % мешканців України віком 30–60 років віддають перевагу туристичним подорожам у сучасних поїздах; прихильність до залізничних подорожей у громадян віком старше за 60 років також висока і складає майже 74 %.

Таблиця 2.3

**Результати анонімного анкетування громадян щодо вибору виду транспорту для туристичних подорожей у межах материкової України. Джерело: розробка автора**

Респонденти за віком	Кількість опитаних	Частота здійснення туристичних подорожей протягом року				Пріоритетний вид транспорту, який опитуваний обрав для здійснення майбутніх подорожей		
		1 раз	До 3 разів	Більше 3 разів	Людина не любить подорожувати	Людина не має можливості подорожувати	Сучасний туристичний поїзд	Екскурсійний автобус
До 30 років	450	192	143	54	6	55	351	99
30–60 років	381	101	165	44	8	63	304	77
Старше 60 років	169	37	16	6	18	92	125	44
Разом	1 000	330	324	104	32	210	780	220

Розрахувавши показники варіації для отриманих даних, можна зробити такі висновки:

1. Модальний вік громадян, що здійснюють в середньому одну туристичну поїздку за рік, 20,35 року, тобто, категорія студентів, які через брак коштів та значну зайнятість не можуть подорожувати частіше. Мода в групах до трьох та більше трьох поїздок за рік у екскурсійному автобусі або сучасному туристичному поїзді варіюється від 24,55 до 33,85 року, тобто, підтверджує той факт, що таку кількість поїздок можуть здійснювати працюючі громадяни, які мають необхідну для цього матеріальну можливість. Громадяни, які не люблять та не мають можливостей подорожувати, мають модальний вік, що знаходиться в межах від 67,19 до 70,71 року, що може пояснюватися поганим станом здоров'я та недостатністю коштів.

2. Наявна правостороння асиметрія, оцінивши яку за допомогою середньої квадратичної помилки коефіцієнта асиметрії, отримали, що виконується умова  $|A_s|/s_{A_s} < 3$ ,  $(0,66 - 1,84) < 3$ . Це підтвердило наявність невагомої асиметрії та несиметричного характеру розподілу ознаки, тобто, більша частка подорожуючих у комфортабельних екскурсійних автобусах або сучасних туристичних поїздах – люди молодого та середнього віку (групи до 30 років та 30–60 років).

3. Показник ексцесу негативний, тобто, дані за віковими категоріями подорожуючих мають плосковершинний характер:  $s_{Ex} < 3$  ( $0 < 3$ ), із незначним відхиленням від нормального розподілу, що вважається неістотним.

Перевірка гіпотез про розподіл даних за допомогою критерію Пірсона показала, що дані вибірки мають нормальний розподіл  $K_{набл} < K_{кр}$   $(2,42 - 45,93) < 233,9943$ , що свідчить про високу концентрацію значень біля центру розподілу, і також підтверджує, що більша частка подорожуючих припадає на категорію до 30 років (центр розподілу) та найближчу до неї групу опитуваних – 30–60 років.

Наведені вище дані анонімного анкетування досить щільно корелюють з маркетинговими дослідженнями, які були наведені в роботі [45], у якій було опитано 3 000 респондентів і за результатами встановлено: до залізничного туризму позитивно ставляться 74 % респондентів, або 2 210 опитаних; негативно ставляться до залізничного туризму 6 % респондентів; не віддали переваги або підтвердили своє

негативне ставлення до залізничних туристичних перевезень 20 % респондентів.

Але в той же час прихильники залізничного туризму віддають перевагу таким видам туристичних послуг: 9 % респондентів цікавить пригодницький вид туризм, 12 % бажають відпочивати під час подорожі, 18 % хотіли б подорожувати з пізнавальною метою, 10 % респондентів мають інтерес до ознайомлення з релігійними закладами, 9 % – подорожують з лікувально-оздоровчою метою і 18 % респондентів цікавить відпочинок біля моря або річок (пляжний туризм). За терміном подорожі залізничними коліями 25 % респондентів віддають перевагу одноденним туристичним поїздкам, нетривалим поїздкам до двох–трьох діб цікавляться 37 % респондентів, багатоденні поїздки в туристичних поїздах викликали інтерес у 19 % опитаних. При цьому 19 % респондентів не змогли позитивно відповісти на це запитання.

Враховуючи, що мережа Інтернет захоплює все більше часу життя кожного з нас, ефективним засобом збору інформації є Інтернет-опитування потенційних споживачів туристичних послуг. Тому автором за підтримки науково-технічної бібліотеки ДНУЗТ, в період з 28 березня по 6 травня 2017 р. на Інтернет-сторінці порталу ДНУЗТ проводилося Інтернет-опитування користувачів. Крім питань, що були у паперовому вигляді анкети опитування, що проводилося автором восени 2016 р., до списку було додано питання обізнаності користувача про залізничний туризм взагалі. В інтернет-голосуванні взяло участь 72 особи, з них:

- від 30 до 60 років – 54,2 % користувачів;
- до 30 років – 36,1 %;
- старше 60 років – 9,7 %.

Серед опитаних:

- 68,1 % – працюючі;
- 25 % – студенти;
- 6,9 % – пенсіонери.

Більшість респондентів подорожує 1 раз на рік (47,2 %), решта подорожує до 3 разів на рік (23,6 %), більше 3 разів на рік лише 12,5 %, не люблять подорожувати 1,4 % опитаних та, на жаль, не мають можливості подорожувати 15,3 % осіб. Щодо попиту на залізничний туризм виявилось, що респонденти мають уяву про залізничний туризм

(56,9 %) та 83,3 % опитаних оберуть в майбутньому подорож залізницею і лише 16,7 % – екскурсійним автобусом.

Тобто, результати двох опитувань (78 % та 83,3 % – очікуваний попит на залізничні туристичні подорожі), виконаних автором, корегують між собою.

На основі виконаних вище маркетингових досліджень можна констатувати, що залізничний туризм має багато прихильників на ринку туристичних послуг і його необхідно розвивати, оскільки це джерело додаткового доходу для Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», турагентів, туроператорів та суб'єктів, що здійснюють туристичну діяльність, а також місцевих органів влади.

Аналізуючи звітні дані Державної служби статистики України [233] за три роки, результати анонімного анкетування, проведеного автором та В. М. Газковим [45], можна зробити такі висновки:

1. Залізничний туризм в Україні за останні 25 років майже зник, оскільки Укрзалізниця та її правонаступник ПАТ «УЗ» не має достатньої кількості пасажирських вагонів, придатних для туристичних подорожей. Зараз залізничний транспорт виконує лише незначні за обсягом трансферні перевезення туристів.

2. Існуючі туристичні перевезення в Україні виконуються в межах материкової частини екскурсійними автобусами, повітряним або річковим (дуже рідко) транспортом, без надання необхідного комфорту (ночівлі, харчування та інших супутніх послуг).

3. Незважаючи на несприятливі обставини в країні (гібридна війна, зубожіння населення, зниження курсу національної валюти, спад обсягів туристичних послуг), в Україні існує попит на туристичні подорожі. Зараз відбувається переорієнтація напрямків туристичного бізнесу. Як результат, маємо пріоритетний розвиток регіонів Західної України, Одеської та Запорізької областей. За даними [233] у 2015 р. найбільш тривалий період, у днях, туристи провели в наступних областях України: Львівська обл. – 65 687; м. Київ – 227 648; Івано-Франківська обл. – 219 495; Одеська обл. – 117 787.

4. Майже в усіх регіонах України є розвинута залізнична мережа, яка дозволить за допомогою залізничного туризму надати значний обсяг туристичних послуг. Оскільки У ПАТ «УЗ» зараз не вистачає коштів на закупівлю нового сучасного рухомого складу для туристичних подорожей, його можна придбати за кошти приватних компаній за умови організації державно-приватного партнерства.

Однією з цілей дослідження є розробка методичного підходу щодо визначення кількості туристів, які будуть користуватися послугами залізничного туризму. Цей підхід мусить враховувати три складові туристів:

- мешканці України, що використовують послуги залізничного туризму в межах України (внутрішні туристи);
- іноземні громадяни, що використовують послуги залізничного туризму в межах України (в'їзні туристи);
- мешканці України, що використовують залізничні перевезення в межах України для подальшої поїздки за кордон іншими видами транспорту (трансферні перевезення).

Зараз звітні дані Державної служби статистики України не виділяють окремо кількість туристів, які подорожують різними видами транспорту. Але кількість туристів, які бажають користуватися залізничним туризмом, можна орієнтовно визначити за допомогою коефіцієнтів, які враховують попит на певний вид туризму у прогнозованому році, наявність залізничної інфраструктури у певному напрямку. У загальному вигляді цю формулу можна записати таким чином:

$$ПКТ = КПТ \cdot K_{\text{поп}} \cdot K_{\text{нзі}}, \quad (2.1)$$

де ПКТ – прогнозна кількість туристів, яка віддає перевагу залізничному туризму, осіб;

КПТ – кількість туристів у звітному році, які скористалися будь-яким видом туризму (внутрішнім, в'їзним або трансферними перевезеннями) за даними Державної служби статистики України, осіб;

$K_{\text{поп}}$  – коефіцієнт, що враховує річний попит на туристичні подорожі залізничним транспортом, частка. Визначається за результатами анонімного анкетування;

$K_{\text{нзі}}$  – коефіцієнт, що враховує наявність залізничної інфраструктури до туристичних об'єктів України, частка. Наявність визначається на відстані не більше одного часу їзди експресійним автобусом до туристичних об'єктів.

Для визначення кількості вітчизняних туристів, що використовують залізничні перевезення в межах України для подальшої поїздки за кордон іншими видами транспорту (трансферні перевезення) слід у формулу (2.1) підставити звітні дані [233; 253; 254]. Але слід

зауважити, що лівова частка цих перевезень (майже 90 %) зараз виконується автомобільним транспортом. Зокрема, це стосується доставки туристів до аеропортів України. Визначення обсягів туристичних подорожей вітчизняними та іноземними громадянами в межах України з використанням вузькоколіїних залізниць має свою специфіку, оскільки в цих регіонах або мало туристичних об'єктів і відсутні дані Державної служби статистики України, або вони місцевими службами статистики дуже занижені.

За даними Державної служби статистики за 2015 р. регіони України можуть користуватися попитом як вітчизняних, так і закордонних туристів з різних країн світу (рис. 2.5). Умовно їх можна поділити на п'ять основних потоків, кожний з яких має свій туристичний потенціал.

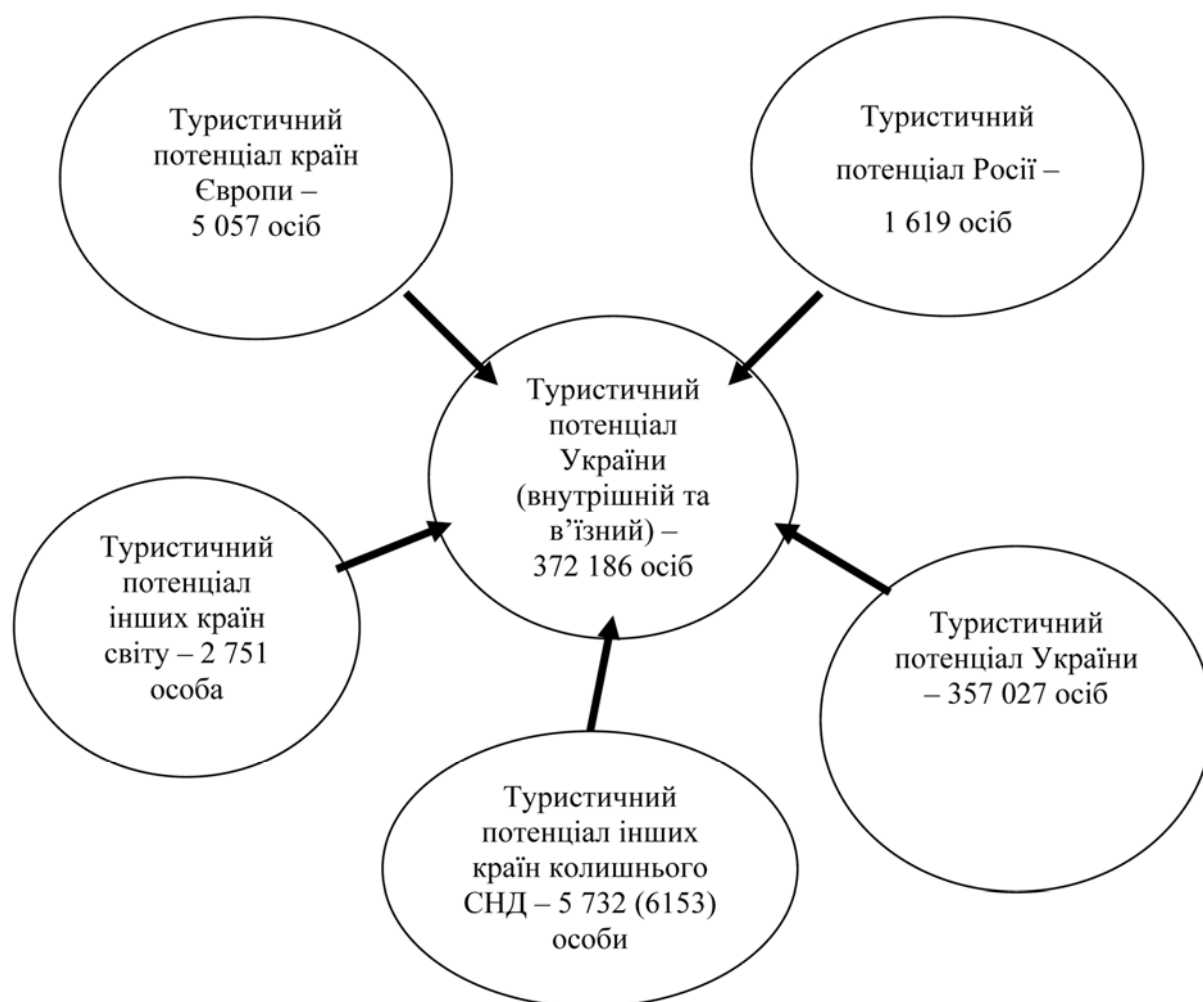


Рис. 2.5. Модель туристичного потенціалу України за 2015 рік для розрахунку перспективного попиту на залізничний туризм. Джерело: розробка автора

З рис. 2.5 випливає, що основу туристичного потенціалу України складають її громадяни, оскільки останнім часом відбувається переорієнтація на відпочинок у м. Києві, Західній Україні, Одеській та Запорізькій областях замість курортів Криму, Єгипту, Туреччини. У 2014–2016 рр. суттєво знизилася кількість відпочиваючих з Росії, що пояснюється останніми політичними подіями та взаємним негативним ставленням росіян та українців один до одного. Туристичний потенціал туристів з Росії дуже знизився і складає всього 1 619 осіб.

Ще зберігся певний інтерес до туристичних подорожей в Україні з боку громадян інших країн колишнього СНД, але цей потік також суттєво знизився після анексії Криму, проте з'являється незначний попит на туристичні подорожі в Закарпатський та Львівський регіони. У 2015 р. в Україні відпочивало усього 5 732 особи з країн колишнього СНД.

У той же час посилюється інтерес до туристичних подорожей Україною з боку європейських країн, особливо з Німеччини – 1 241 особа, Великої Британії – 867 осіб; Молдови – 575 осіб; Литви – 394 особи, Польщі – 306 осіб, Туреччини – 242 особи, Ізраїлю – 232 особи, Румунії – 134 особи. Дуже несподівано низький попит на туристичні подорожі Україною громадян Угорщини – всього 42 особи.

П'ятий потік туристів з інших країн світу, які бажають подорожувати залізницями України, лише починає розвиватися. Але він вже значний і складає 2 751 особу. Основу цього туристичного потенціалу складають Сполучені штати Америки – 1 190 осіб, Австралія – 101 особа, Іран – 98 осіб, Японія – 95 осіб, Канада – 69 осіб та Китай – 52 особи.

При цьому не слід забувати, що всі вказані потоки були б значно більшими, якби не гібридна війна та анексія Криму.

Такі суттєві зміни, які відбуваються на туристичному ринку України, потребують ретельного врахування всіх показників, що впливають на визначення туристичного потенціалу самої України та її основних постачальників.

На туристичний потенціал будь-якої країни світу впливає загальна кількість, вікова структура та мобільність її населення, життєвий та культурний рівень мешканців, а також їх попит на туристичні подорожі (рис. 2.6).

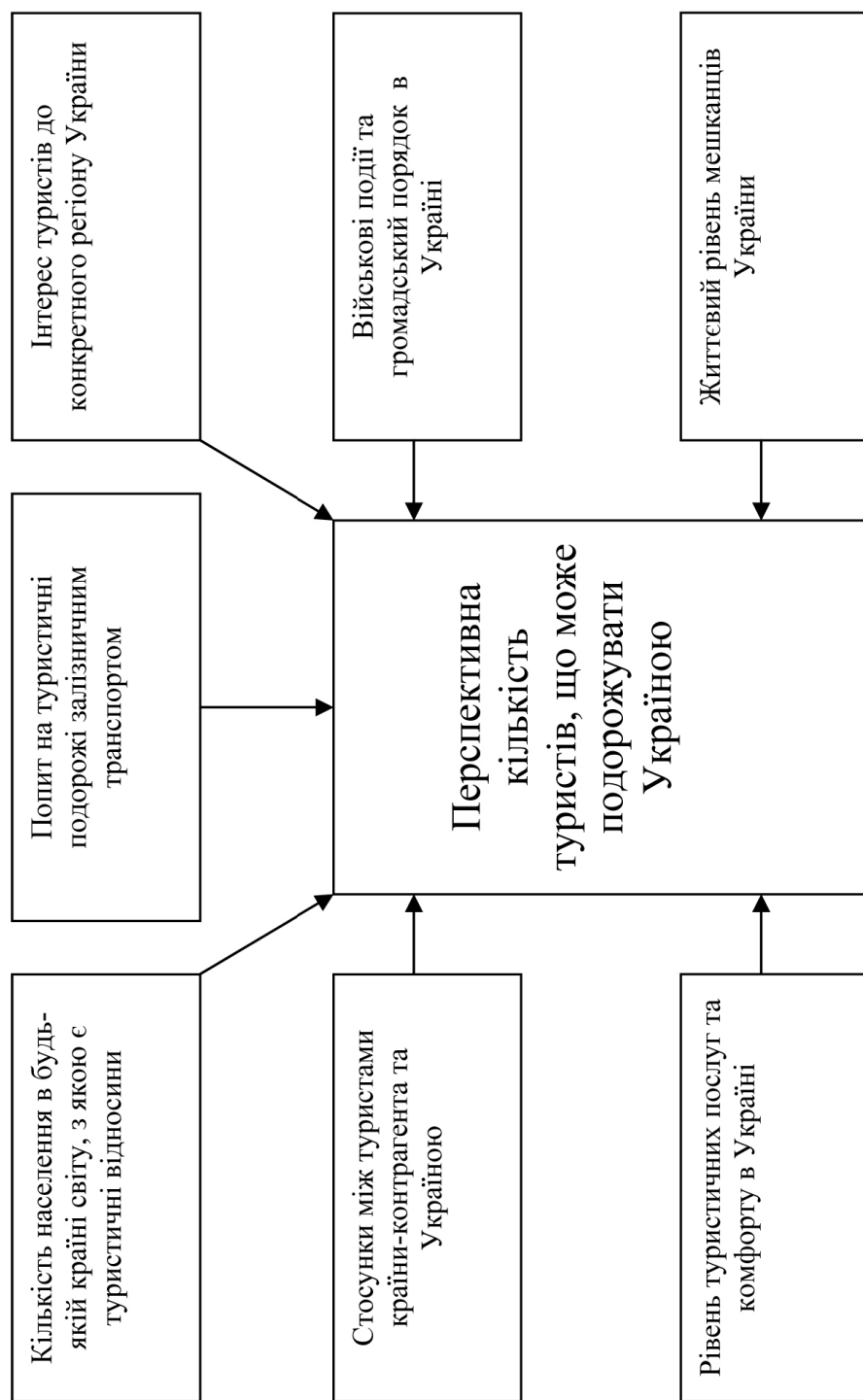


Рис. 2.6. Основні фактори, що впливають на попит туристів, що бажають користуватися послугами залізничного туризму в Україні. Джерело: розробка автора

Але не всі верстви населення віддають перевагу залізничному транспорту, тому у формулі (2.1) показані коефіцієнти, що враховують тільки ту частину населення країни, яка бажає подорожувати та відпочивати з використанням сучасних туристичних поїздів. На кількість іноземних туристів, що бажають ознайомитися з Україною, впливають також такі фактори, як військові події та громадський порядок в країні, відносини між країнами, з яких прибули туристи, рівень отриманих туристичних послуг та ін. В останні роки підвищеним попитом користуються вузькоколіїні залізниці Закарпаття. У розвиток залізничної та супутньої туристичної інфраструктури цього регіону бажають вкладати кошти українські та зарубіжні бізнесмени.

Подальші дослідження стосовно визначення перспективної кількості вітчизняних туристів та іноземних громадян ( $PKT_i$ ), що будуть користуватися послугами залізничного туризму в Україні, слід виконувати за формулою (2.1) з використанням значення коефіцієнтів:

$K_{\text{поп}}$  – коефіцієнт, що враховує попит на туристичні подорожі залізничним транспортом на прогностні роки;

$K_{\text{нзи}}$  – коефіцієнт, що враховує наявність залізничної інфраструктури біля району розташування туристичних об'єктів України, визначається за спеціальними розрахунками шляхом ділення кількості туристичних об'єктів, до яких існують залізничні колії, на загальну кількість туристичних об'єктів в Україні.

Значення коефіцієнта  $K_{\text{нзи}}$  слід постійно змінювати, оскільки воно залежить від двох параметрів:

- загальної кількості туристичних об'єктів в Україні, яка постійно змінюється;
- кількості туристичних об'єктів в Україні, до району яких підходять залізничні колії на відстань, яку автомобільний транспорт проїде не більш ніж за одну годину.

До речі, запропонований вище науковий підхід щодо визначення прогностної кількості туристів не завжди дає необхідний результат, оскільки вказані вище коефіцієнти розраховуються для України в цілому і не придатні для розрахунку прогностної кількості туристів, що бажають користуватися послугами залізничного туризму з перевезеннями вузькими коліями або на конкретному напрямку руху широкою колією.

Крім вказаного вище методичного підходу в перспективних районах, що не мають туристичної інфраструктури взагалі або де вона слабо розвинута, автор пропонує інший науковий підхід до розрахунку туристичного потенціалу. Розрахувати прогнозну кількість відпочиваючих у районі тяжіння таких залізниць дуже важко, оскільки остаточно не сформована туристична інфраструктура вказаного району, а саме кількість готелів, баз відпочинку, туристичних містечок, ресторанів, місцевих пам'яток, музеїв та ін. Крім того, від місткості туристичної інфраструктури залежить кількість найманих працівників та місцевих мешканців, які будуть користуватися залізницею як засобом проїзду на роботу та трансфером.

Без досконального дослідження вказаного регіону неможливо спрогнозувати кількість туристів, які будуть користуватися туристичною інфраструктурою в районі залізниці, оскільки частина цих туристичних потоків буде переорієнтована та задіяна в новому проекті.

У цьому разі перспективну кількість туристів, які будуть користуватися вузькоколійною лінією та туристичною інфраструктурою нового району, можна визначати за формулою

$$ПКТ = (ПКВГ + ПКОЕ) K_{тур,річ} + ПКПР \cdot K_{пр,річ} + ПКММ,$$

де ПКВГ – прогнозна кількість туристів у районі тяжіння залізниці, які протягом року будуть користуватися місцевими готелями, приватними апартаментами та залізничним трансфером, чол.;

ПКОЕ – прогнозна кількість туристів, які протягом року здійнять залізничні оглядові екскурсії, чол.;

$K_{тур,річ}$  – прогнозний коефіцієнт, який враховує коливання кількості туристів протягом року, частка;

ПКПР – прогнозна кількість персоналу, який обслуговує туристичні об'єкти і протягом року будуть користуватися залізницею, чол.;

$K_{пр,річ}$  – прогнозний коефіцієнт, який враховує коливання кількості обслуговуючого персоналу протягом року, частка;

ПКММ – прогнозна кількість місцевих мешканців, які протягом року будуть користуватися залізницею, визначається залежно від кількості населення, що проживає в зоні

тяжіння, з урахуванням коефіцієнта, який враховує частку населення регіону, що буде користуватися цією залізницею, чол.

У свою чергу, прогнозну кількість туристів ПКOE, які протягом року будуть здійснювати залізничні оглядові екскурсії, на перші 1–2 роки можна визначити за кількістю оглядових маршрутів, за якими будуть проводитися екскурсії, кількістю спеціальних залізничних поїздів на кожному з них:

$$\text{ПКOE} = \sum_{y=1}^m \text{ПКП}_y^i \cdot n_{\text{сер}}^i \cdot \text{ПКМ}_y \cdot m_y,$$

де  $\text{ПКП}_y^i$  – кількість туристичних залізничних поїздів на  $y$ -му маршруті за один день, од.;

$n_{\text{сер}}^i$  – середня розрахункова населеність  $i$ -го туристичного поїзда на  $y$ -му маршруті за рік, чол.;

$\text{ПКМ}_y$  – кількість оглядових туристичних маршрутів у прогнозованому році, од.;

$m_y$  – середня кількість робочих днів  $i$ -го туристичного залізничного поїзда на  $y$ -му маршруті на прогнозний рік, день.

Прогнозна кількість туристів, які протягом року будуть користуватися місцевими готелями, приватними апартаментами та залізничним трансфером ПКВГ, може бути орієнтовано розрахована за кількістю місць у готелях та апартаментах, що належать до туристичної інфраструктури, яка розташована в районі тяжіння до залізниці, з урахуванням середньорічної кількості відпочиваючих та коефіцієнта, що враховує кількість бажаючих користуватися залізничним трансфером:

$$\text{ПКВГ} = \left( \sum_{z=1}^r \text{КМГ}_z + \sum_{p=1}^w \text{КМА}_p \right) K_{\text{сер}} K_{\text{поп}},$$

де  $\text{КМГ}_z$  – кількість місць в  $z$ -му готелі, що розташований у зоні тяжіння залізниці, од.;

- $KMA_p$  – кількість місць в  $p$ -х апартаментах, що розташовані в зоні тяжіння залізниці, од.;
- $K_{сер}$  – коефіцієнт, що враховує середньорічну кількість відпочиваючих у готелях та апартаментах, частка;
- $K_{поп}$  – коефіцієнт, що враховує попит туристів на користування залізничним трансфером, частка.

Прогнозна кількість працівників готелів, ресторанів, колиб та ін. працівників ПКІР розраховується залежно від загальної кількості туристів та відпочиваючих з урахуванням коефіцієнта, що визначається їх співвідношенням у межах конкретної області.

Автором механізм управління сферою залізничного туризму розглядається як сукупність базових послідовно реалізованих установок, науково-методичних засад регулювання виробничо-споживчих процесів та забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом. У такій постановці «механізм» сприймається як ланцюг формальних і неформальних правил соціально-економічної взаємодії, який послідовно реалізується в процесі управління системою туристичного обслуговування населення.

Цей механізм побудовано на основі розробок доктора економічних наук В. П. Гудкової [55] для соціально-економічних механізмів зрівноваження сфери пасажироперевезень, які було сформовано на основі квазісервісного підходу, що увібрав елементи концепцій сервісної та соціально орієнтованої економіки (рис. 2.7).

Перші два блоки – це сукупність правил і залежностей, які утворюють механізми ринкової самоорганізації та механізми державного регулювання. Третій – потрібний для встановлення взаємозв'язку, регулювання умов переходу.

Таким чином, можна стверджувати [55], що ринковий механізм регулює досягнення стану ринкової рівноваги в процесі поступального збільшення (зменшення) цін звуженням (розширенням) попиту до рівня забезпеченого відповідною пропозицією. Або навпаки: стан ринкової рівноваги досягається в процесі поступального зменшення (збільшення) цін звуженням (розширенням) пропозиції до рівня задоволення відповідного попиту.

На відміну від комерційного сектора, у соціальному секторі сфери залізничного туризму (у сфері локалізації процесів державного регулювання) застосовуються механізми суспільної опіки. Вони поширюються тільки на залізничні перевезення туристів (трансферні пере-

везення). У широкому сенсі, з урахуванням усіх, у т. ч. виняткових суспільних та економічних інтересів, механізми державного регулювання є сукупністю форм і методів цілеспрямованого впливу державних установ і організацій на розвиток виробництва для його стабілізації та пристосування до змінних умов (за визначенням С. В. Мочерного [71]) або є впливом держави на економічні об'єкти і процеси з метою впорядкування дій економічних суб'єктів, забезпечення дотримання законів, державних і суспільних інтересів (за Б. А. Райзбергом, Л. Ш. Лозовським і Е. Б. Стародубцевою [220]).



Рис. 2.7. Блоки соціально-економічних механізмів забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом.

*Джерело:* [55], адаптовано автором

Очевидно, що серед наявних механізмів державного регулювання соціально-економічних відносин на рівні формування виробничо-споживчих зв'язків у сфері залізничного туризму, а саме залізничних трансферних перевезень, застосовується переважно бюджетний механізм, який є частиною державної політики. Однак цей механізм є реалізацією результатів попереднього первинного механізму, який В. П. Гудкова [55] називає квазісуспільним «... При цьому слід

розуміти, що квазісуспільний механізм полягає у досягненні стану рівноваги суспільних потреб з пропозицією транспортних послуг у результаті надання суцільних і (або) виняткових державних преференцій і (або) введення державних санкцій. Та на відміну від ринкового механізму не може припускати неформальні ознаки побудови – вимагає чіткого, прозорого та уніфікованого порядку встановлення розміру й меж реалізації складових» (рис. 2.8).



Рис. 2.8. Квазісуспільний механізм у сфері залізничного туризму.

Джерело: [55] адаптовано автором

Під механізмами інституціонального забезпечення у сфері залізничного туризму маються на увазі будь-які інституціональні установки, послідовне застосування яких сприятиме ефективній реалізації механізмів ринкової самоорганізації та механізмів державного регулювання.

У такому разі, виходячи з наведених положень, механізм забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом, складається із сукупності базових установок, послідо-

вна реалізація яких забезпечує, насамперед, потреби туристів у переміщенні з подальшим наданням комплексу туристичних послуг.

Методологія концептуального моделювання «сутність–зв’язок» дозволяє розкрити зазначену залежність, ідентифікувати ключові об’єкти або сутності як центральні вузли для окремих сукупностей відомостей та відобразити зв’язки між різними складовими [55, с. 15]. Далі запропоновано декілька моделей, що базуються на інтегруванні та взаємопроникненні категорій предметної сфери, зв’язок між базовими елементами якої подано у вигляді просторової системи координат (рис. 2.9).



Рис. 2.9. Сфера концептуального моделювання умов ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом. Джерело: [55]

Концептуальне моделювання має на меті побудову декількох взаємопов’язаних концептуальних моделей. Для більш точного уявлення сфера залізничного туризму потребує розробки логіко-семантичної, структурно-функціональної та причинно-наслідкової моделей.

Для цього доцільно скористатися моделями (рис. 2.10–2.12), запропонованими в роботі [55], та адаптувати їх до залізничного туризму.

Виконуючи всі зазначені кроки, шляхом локального врегулювання неузгодженостей та комплементарного додавання складових формується загальна сукупність соціально-економічних відносин сфери залізничного туризму [55]. Подальша перевірка параметрів її функціонування й розвитку на відповідність вимогами змішаної системи є логічним продовженням перманентного процесу врегулювання, а отримання інформації про відхилення розкриває резерви подальшого вдосконалення.

Як зазначалося раніше, відповідно до прийнятого в дослідженні науково-методичного підходу «механізм» сприймається як логічний ланцюг формальних і неформальних правил соціально-економічної взаємодії, який реалізується в процесі управління системою обслуговування туристів при їх перевезенні, наданні туристичних та трансферних послуг як алгоритм керівних дій для розробки, прийняття та реалізації управлінських рішень.

Компанію, що займається залізничним туризмом, можна представити як складну відкриту соціально-технічну систему, яка пов'язана специфічними відношеннями із її зовнішнім оточенням (рис. 2.13, 2.14).

Для того, щоб отримати прибуток і досягти інших цілей, компанія надає послуги для задоволення зовнішнього попиту. При цьому елементи потенціалу компанії (персонал та засоби виробництва) взаємодіють з об'єктами. Інформаційні, матеріальні та номінальні блага – об'єкти, з якими виконують різні дії, являють собою елементи входу та виходу. Залізнична туристична компанія, як будь-яке підприємство, не зможе якісно працювати без визначення основних цілей, конкретних завдань, компетентного персоналу, сучасних технологій, досконалої організаційної структури управління (внутрішні змінні організації) та наявності необхідних коштів, без яких не можливо запустити механізм надання необхідних послуг. У той же час компанія не зможе працювати без клієнтів, що своїми внесками утворюють її дохід; інвесторів, акціонерів, кредиторів, що вкладають в компанію свої фінанси, та постачальників трудових ресурсів, матеріалів, технологій, запасних частин, різних видів енергії (рис. 2.15).

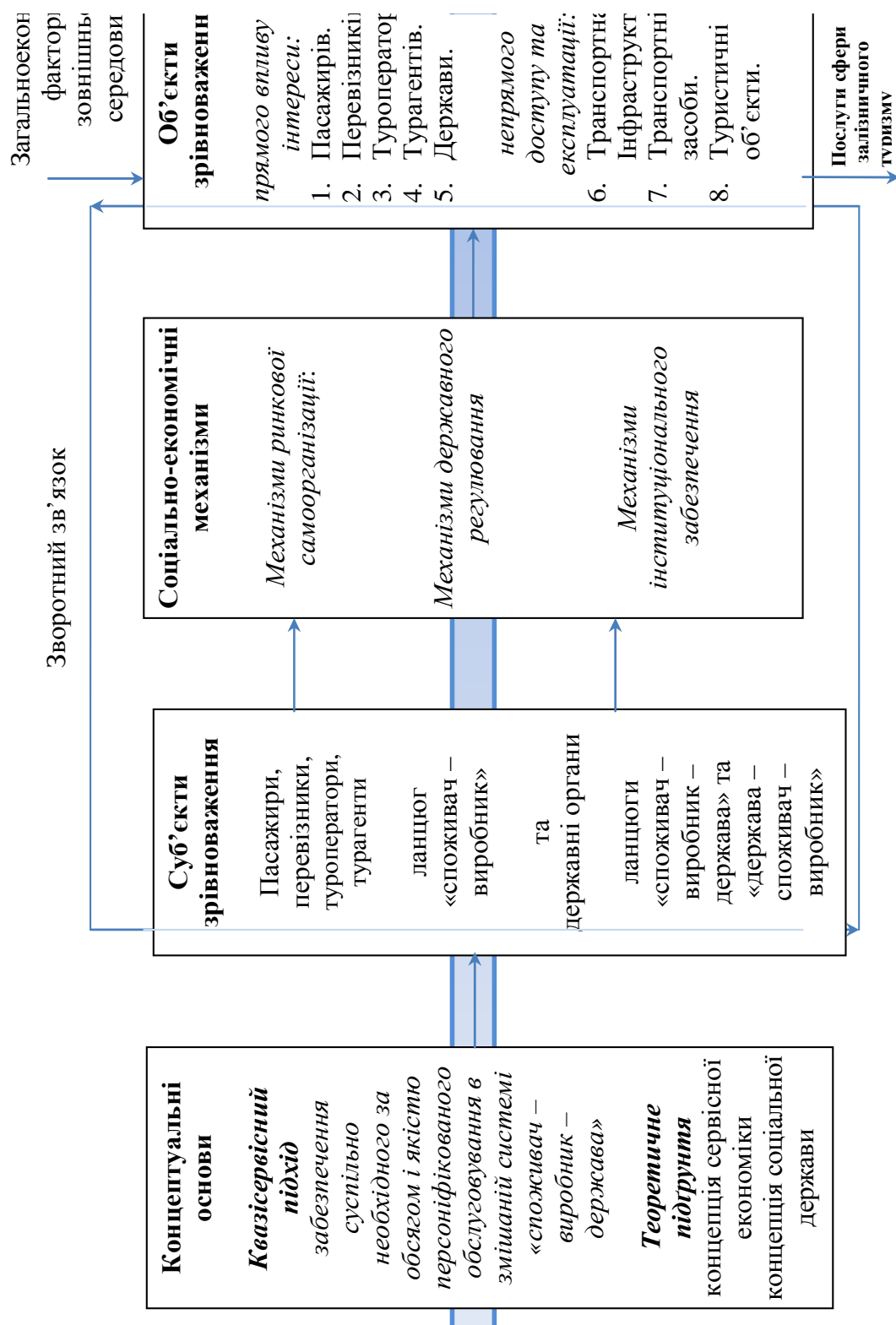


Рис. 2.10. Логіко-семантична модель забезпечення ефективної діяльності у сфері залізничного туризму.

Джерело: [55] адаптовано автором



Рис. 2.11. Структурно-функціональна модель забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом.

Джерело: [55] адаптовано автором

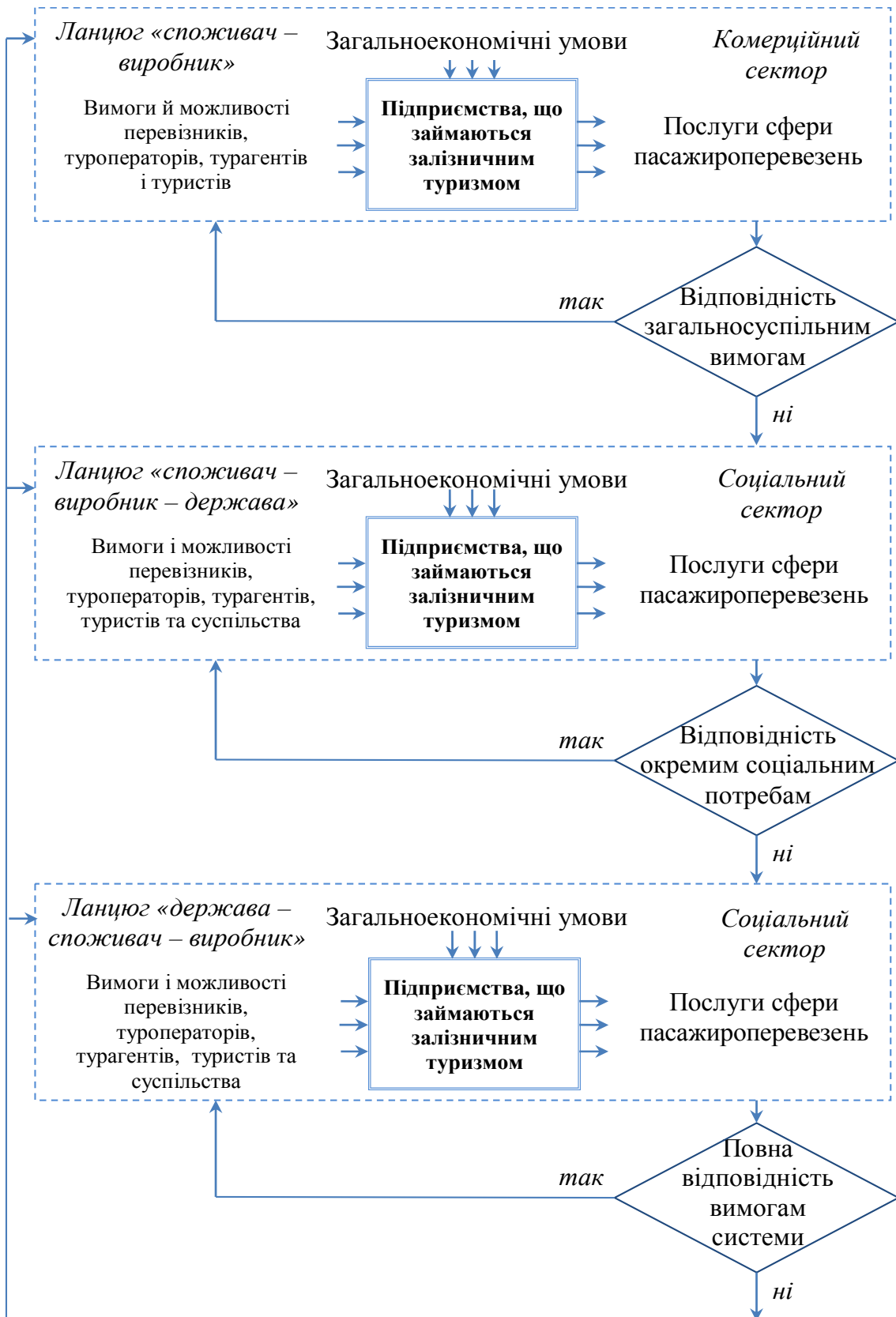


Рис. 2.12. Причинно-наслідкова модель (алгоритм) забезпечення ефективної діяльності підприємств. Джерело: [55] адаптовано автором

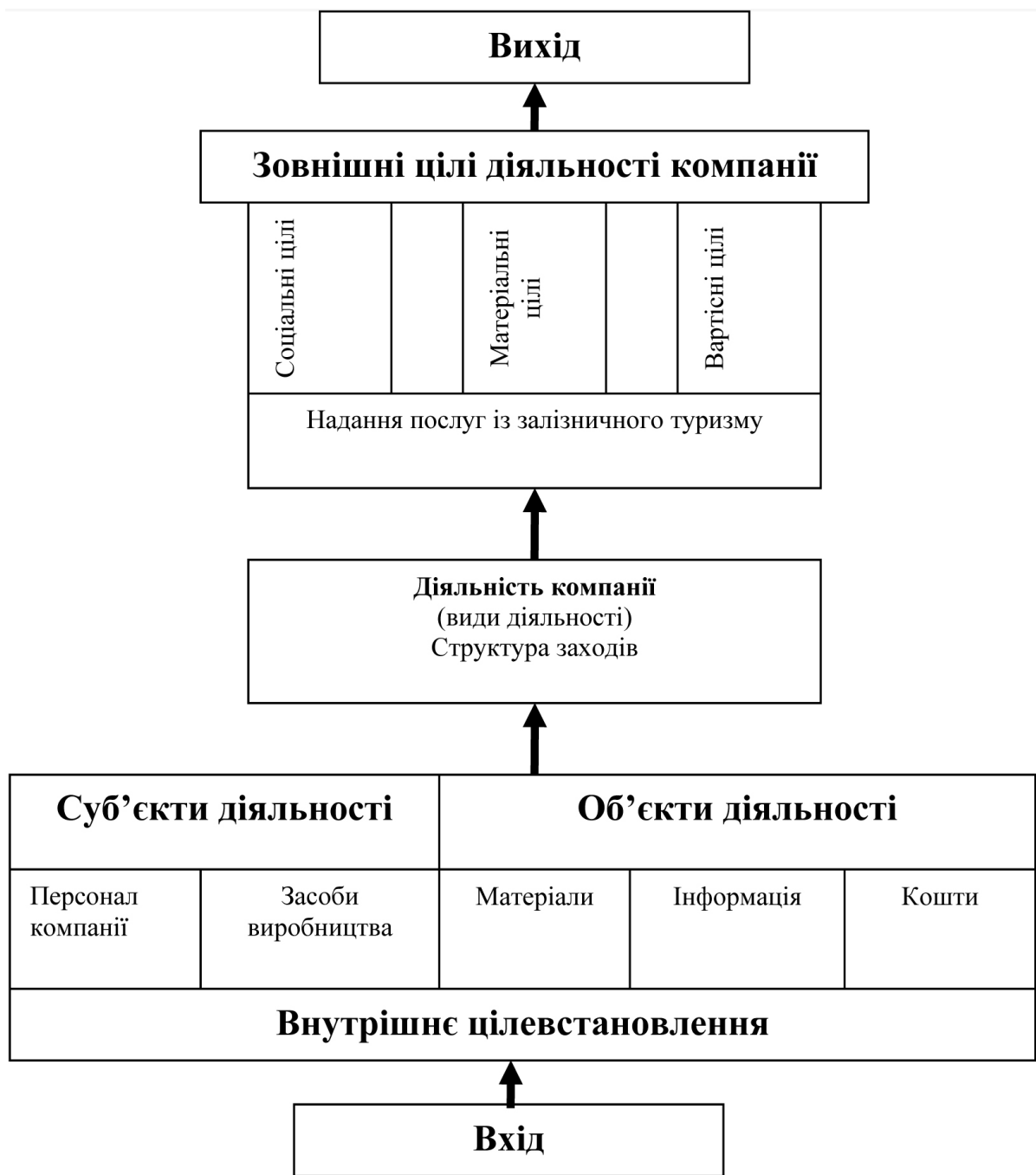


Рис. 2.13. Цілеспрямована структура залізничної туристичної компанії (підприємство як система). Джерело: [288; 289] з доробкою автора

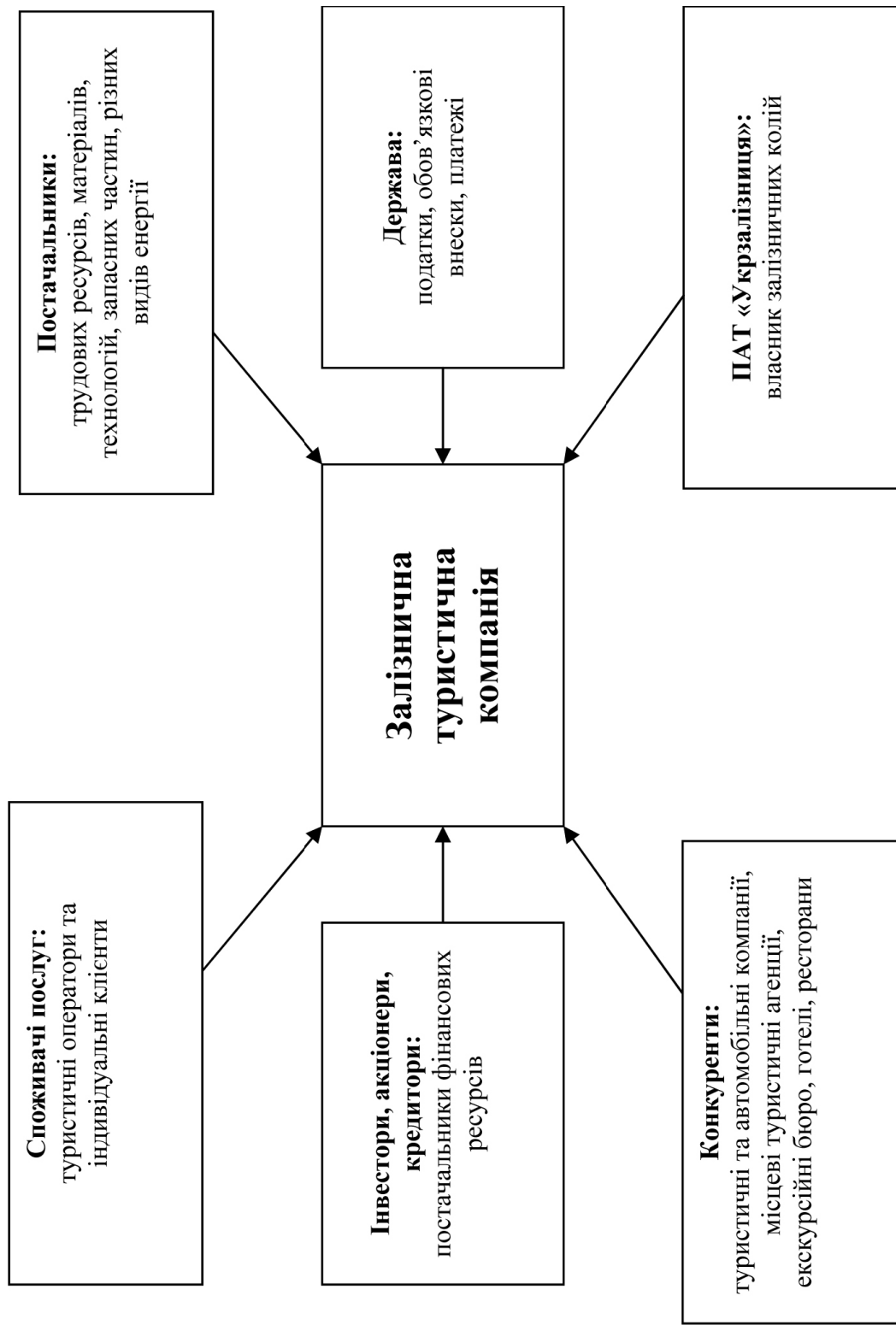


Рис. 2.14. Зовнішнє середовище, що впливає на діяльність компанії, яка займається залізничним туризмом.

Джерело: розробка автора

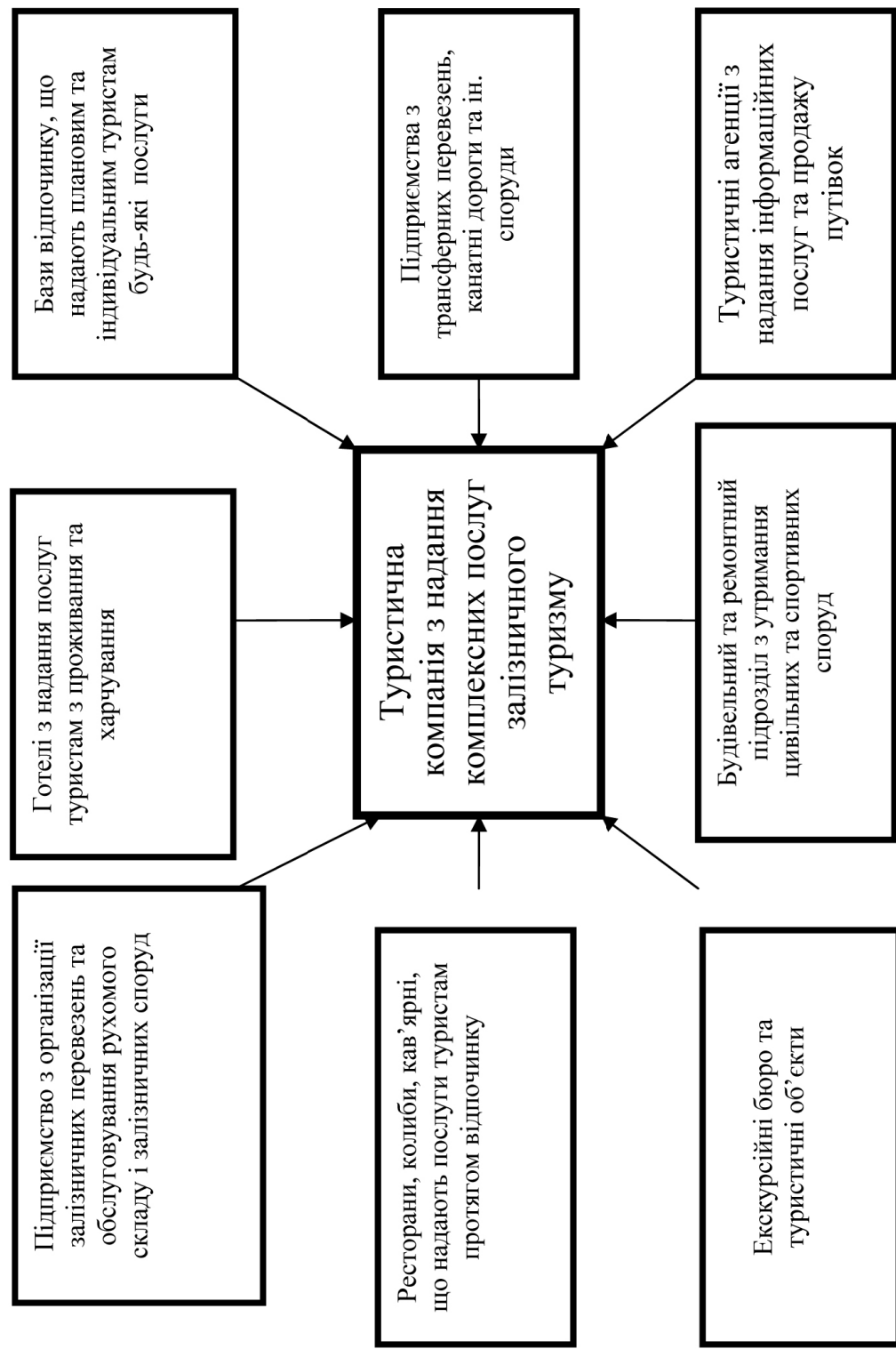


Рис. 2.15. Схема взаємодії незалежної компанії, що надає послуги залізничного туризму, зі сторонніми організаціями. Джерело: розробка автора

Далі слід докладніше дослідити внутрішню організаційну структуру незалежної компанії, що надає повний комплекс послуг із залізничного туризму, а саме: ночівлю, ресторанне обслуговування в сучасному комфортабельному рухомому складі, за необхідності – відпочинок у готелях, харчування у стаціонарних ресторанах, екскурсійне обслуговування та ін.

При цьому компанія мусить враховувати законодавство України, робити платежі й обов'язкові внески до бюджетів та інших організацій, устанавлювати ділові стосунки з ПАТ «Українська залізниця» і враховувати негативний вплив конкурентів, якими є інші туристичні, автомобільні компанії, місцеві туристичні агенції, екскурсійні бюро, готелі, ресторани, що розташовані в зоні роботи залізничної компанії.

Необхідно визначити можливі варіанти побудови організаційних структур управління компаніями, що будуть займатися залізничним туризмом. Зараз в Україні лише Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» займається залізничним туризмом. Але за відсутності реальних замовлень на такі послуги (крім трансферних перевезень) у Департаменті пасажирських перевезень далекого сполучення нема спеціальної структури, яка займається питаннями туризму.

Якщо на цей вид туризму буде значний попит, то у вказаному Департаменті слід буде організувати управління або окремий підрозділ, який буде займатися питаннями: забезпечення комфортних умов при перевезенні туристів, організації їх харчування, дозвілля, проведення туристичних екскурсій, організації харчування туристів у закладах харчування; ночівлі у готелях, трансферних перевезень для доставки туристів на оглядові екскурсії та ін.

Розв'язання вказаних питань потребує додаткового штатного контингенту, тому частину цих непрофільних робіт ПАТ «УЗ» може передати окремим приватним структурам на договірних умовах.

За умови стабільного попиту на залізничний туризм можна в складі ПАТ «УЗ» організувати дочірнє підприємство, яке на умовах господарського розрахунку буде вести цей вид бізнесу.

На початку 2017 р. Департамент пасажирських перевезень у далекому сполученні було реформовано. В ньому залишилася невеличка кількість робітників, а основна маса була переведена у інші департаменти. Потім буде утворена нова залізнична пасажирська компанія

з перевезення пасажирів у далекому сполученні на зразок Української залізничної швидкісної компанії (УЗШК). Всі ці нововведення було враховано при побудові моделей організації туристичних компаній, що будуть займатися залізничним туризмом.

Якщо цей вид туризму отримає значний попит, то у в структурі Української залізничної пасажирської компанії з перевезень пасажирів у далекому сполученні ПАТ «УЗ» слід буде організувати управління або окремий підрозділ, який буде займатися питаннями: забезпечення комфортних умов при перевезенні туристів, організації їх харчування, дозвілля, проведення туристичних екскурсій, організації харчування туристів у закладах харчування; ночівлі у готелях, трансферних перевезень для доставки туристів на оглядові екскурсії та ін. Рішення вказаних питань потребує додаткового штатного контингенту тому частину цих непрофільних робіт ПАТ «УЗ» може передати окремим приватним структурам на договірних умовах. Можна також запропонувати Публічному акціонерному товариству «Українська залізниця» організувати спільне підприємство з приватною компанією, яке буде займатися залізничним туризмом. Це дозволить повністю позбавити ПАТ «УЗ» виконання непрофільних функцій і дасть можливість отримувати додатковий дохід від пайової участі в уставному капіталі.

Крім того, будь-яка туристична компанія може також займатися залізничним туризмом, при цьому ПАТ «УЗ» буде для неї виконувати трансферні залізничні перевезення. Всі вказані види компаній, що будуть займатися залізничним туризмом, передбачали активну участь «Української залізниці».

Таким чином, встановлено *три основних варіанти управління залізничним туризмом* (рис. 2.16):

Варіант 1. Організація в структурі Української залізничної пасажирської компанії з перевезень пасажирів у далекому сполученні ПАТ «УЗ» управління (структурного підрозділу).

Варіант 2. Організація спільного підприємства з приватною компанією – юридичної особи за пайової участі ПАТ «УЗ» у капіталі.

Варіант 3. Організація самостійних підприємств – юридичних осіб, для яких ПАТ «УЗ» буде виконувати трансферні залізничні перевезення.

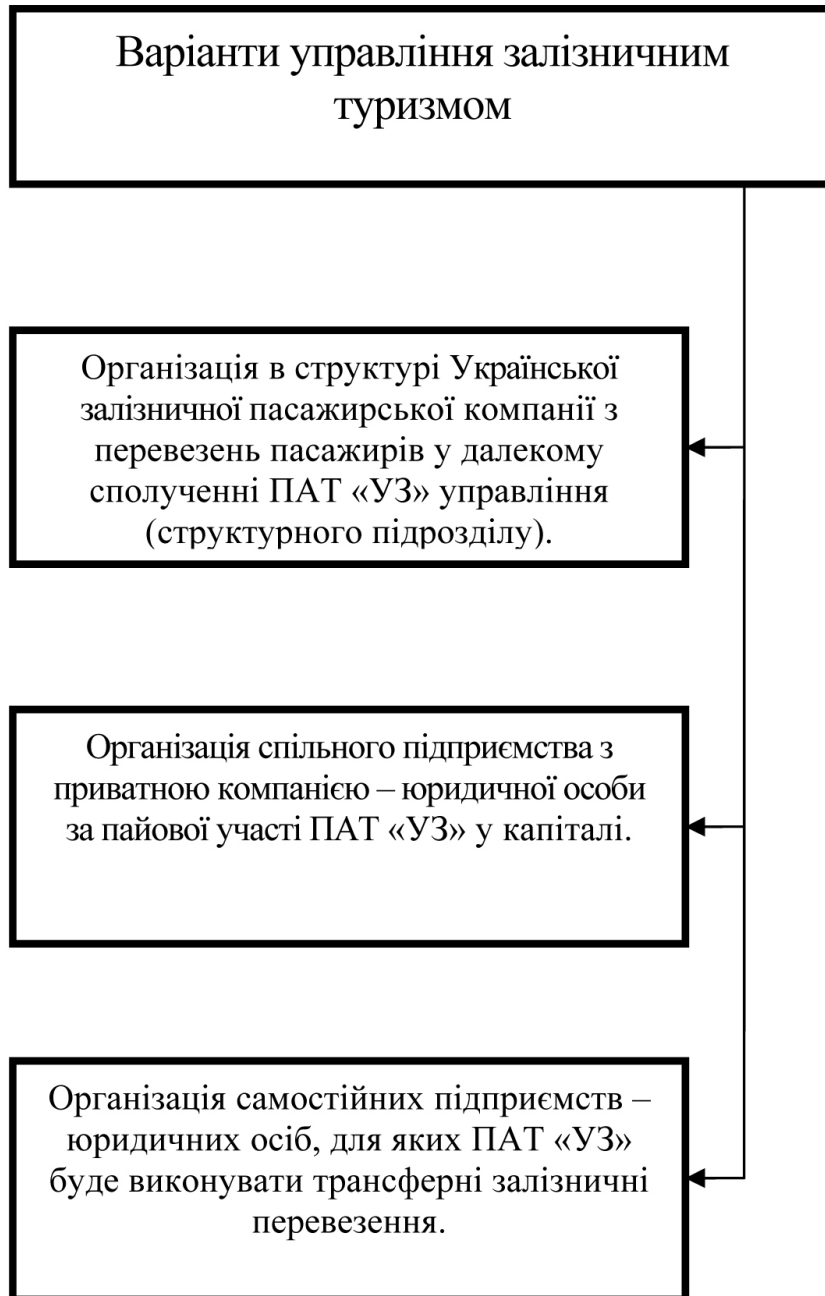


Рис. 2.16. Варіанти моделей організації туристичних компаній, що будуть займатися залізничним туризмом. Джерело: розробка автора

Варіанти 2 та 3 управління залізничним туризмом можуть мати деякі модифікації, що пов'язані із власністю на залізничну інфраструктуру, оскільки їм можуть належати самостійні широкі або вузькі залізничні колії до туристичних об'єктів, або отримують їх від держави на правах концесії. Кожен з цих варіантів має певні переваги та

недоліки. Використання кожного з них зумовлено цілями туристичної компанії та ПАТ «УЗ».

Розглянемо *перший варіант* (рис. 2.17) – організація в структурі Департаменту пасажирських перевезень далекого сполучення ПАТ «УЗ» управління (структурного підрозділу).

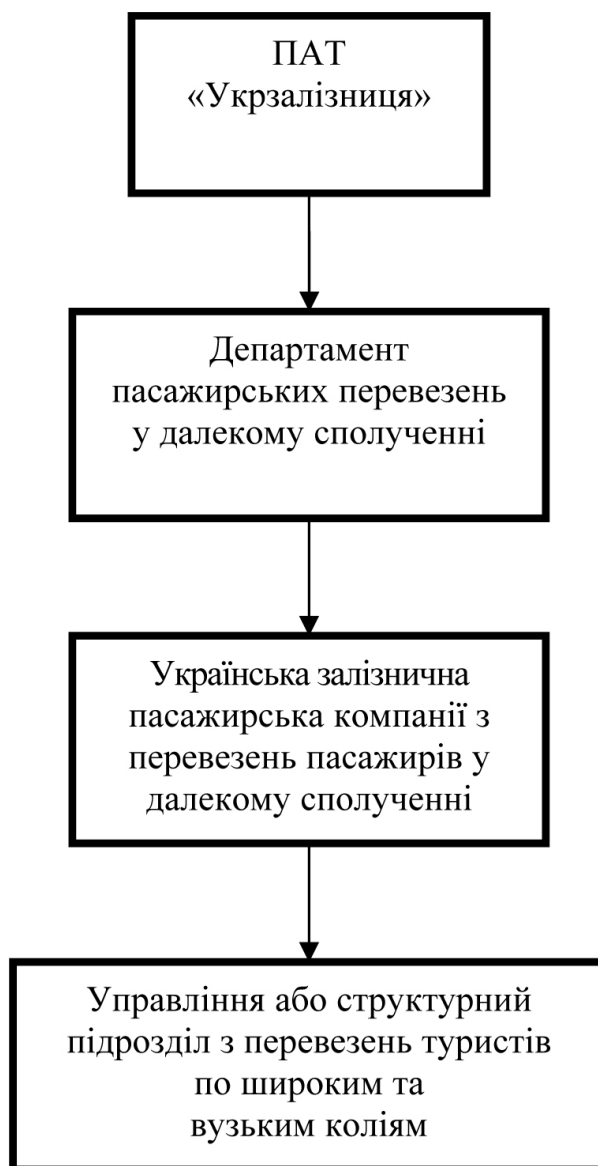


Рис. 2.17. Варіант 1. Структурна схема підпорядкованості відокремленого структурного підрозділу (дивізіону) з перевезень туристів по широким та вузьким коліям ПАТ «Укрзалізниця».

*Джерело:* розробка автора

Цей підрозділ буде підпорядковано управлінню туристичних перевезень, яке, у свою чергу, буде адміністративно підпорядковано Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні. При виконанні залізничних перевезень вузькими коліями основні функції такого структурного підрозділу полягають в організації трансферних перевезень організованих та індивідуальних туристів вузькими коліями, а також надання окремих послуг з організації харчування туристів в поїзді під час подорожі. У цьому разі дохід залізничного підрозділу буде накопичуватися тільки за рахунок платежів туристичних компаній вітчизняних та закордонних туристичних операторів та за перевезення окремих туристів. Але цей варіант не дозволяє отримувати дохід від комплексної туристичної діяльності як самостійного власника, або частину прибутку від спільної діяльності з іншими власниками.

Для організації залізничного туризму по широким коліям основні функції управління (структурного підрозділу) описані вище. При виконанні залізничних перевезень по вузьким коліям основні функції такого структурного підрозділу полягають в організації трансферних перевезень організованих та індивідуальних туристів по вузьким коліям, а також надання окремих послуг з організації харчування туристів в поїзді під час подорожі. В цьому разі дохід залізничного підрозділу буде накопичуватися тільки за рахунок платежів туристичних компаній вітчизняних та закордонних туристичних операторів й перевезення окремих туристів. Але цей варіант не дозволяє отримувати дохід від комплексної туристичної діяльності як самостійного власника, або частину прибутку від спільної діяльності з іншими власниками.

*Другий варіант* моделі організації туристичної залізничної компанії (рис. 2.18) являє собою незалежне самостійне підприємство – юридичну особу за пайовою участі в капіталі ПАТ «УЗ» та інших приватних власників. Цей варіант ліквідує оперативну та частково економічну її залежність від Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» і робить компанію більш незалежною та мобільною. Вона сплачує усі необхідні кошти ПАТ «УЗ» за використання залізничних колій, забезпечення організації руху поїздів, використання орендованого рухомого складу та його ремонт за необхідністю.

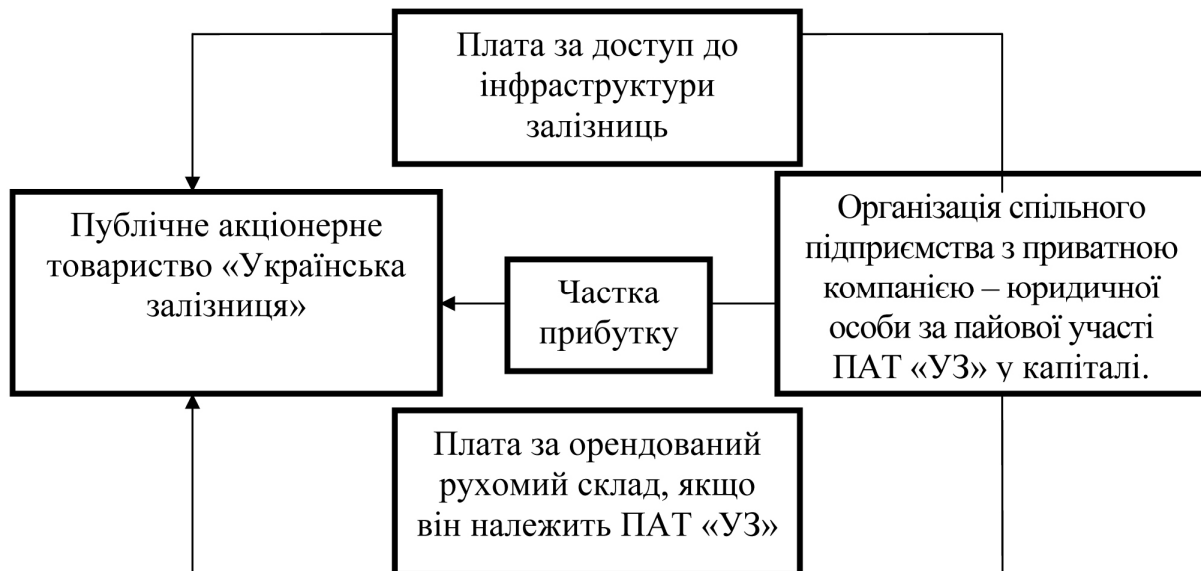


Рис. 2.18. Варіант 2. Схема взаємодії спільного туристичного підприємства, побудованого на пайовій участі в капіталі з ПАТ «Укрзалізниця».

*Джерело: розробка автора*

*Третій варіант* моделі організації туристичної компанії (рис. 2.19) являє собою незалежне самостійне підприємство – юридичну особу засноване на кошти різних власників без участі ПАТ «УЗ» в капіталі. Цей варіант повністю ліквідує її залежність від Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» і робить компанію повністю самостійною. Вона сплачує ПАТ «УЗ» кошти за доступ до залізничної інфраструктури та використання орендованого рухомого складу та його ремонт за необхідністю.

Попередній аналіз діяльності Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» показав, що вона зараз не має зайвих коштів на придбання нового сучасного рухомого складу для перевезення туристів. Тому варіанти 2 та 3 допускають використання для перевезення туристів залізничним транспортом у власних вагонах.

В Україні вже є кілька власників, які бажають закупляти новий вітчизняний та зарубіжний рухомий склад для його використання по широким та вузьким коліям.

*Головні економічні інтереси туристичних компаній*, що використовують залізничні перевезення суттєво відрізняються між собою, оскільки залежать від кількості функцій, які вони виконують.

*Варіант 1.* Організація в структурі Української залізничної пасажирської компанії з перевезень пасажирів у далекому сполученні

ПАТ «УЗ» управління або структурного підрозділу з перевезення туристів по широким та вузьким коліям. Якщо головні економічні інтереси ПАТ «УЗ» ставлять за мету підвищення ефективності пасажирських перевезень за рахунок організації туристичних перевезень, то цей вид діяльності можна віднести до монопольного сектору. Крім самих перевезень туристів у спеціальному рухомому складі, пасажирське господарство залізниць будуть організовувати харчування туристів та їх ночівлю тільки у вагонах туристичного поїзду. Таку діяльність ПАТ «Укрзалізниця» можна віднести до монопольного сектору.

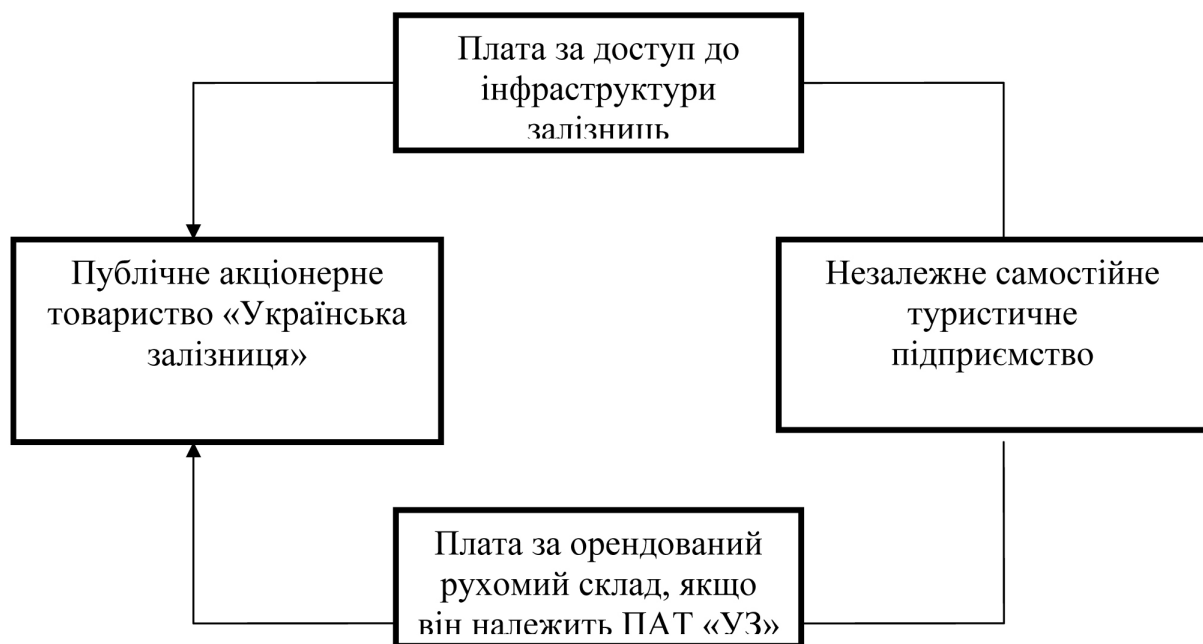


Рис. 2.19. Варіант 3. Схема взаємодії окремого самостійного туристичного підприємства з ПАТ «Укрзалізниця». Джерело: розробка автора

Слід сказати, що діяльність з перевезеннями туристів за варіантом 1 дуже схожа на організацію звичайних пасажирських перевезень у далекому сполученні, оскільки технологія таких перевезень також передбачає харчування та ночівлю пасажирів у поїзді.

У такому разі можна зробити висновок, що головною метою ПАТ «УЗ» при організації залізничного туризму та трансферних послуг є:

- якісне забезпечення громадян України та інших країн туристичними послугами;

– збільшення доходів пасажирського господарства за рахунок організації залізничного туризму в сучасному рухомому складі, оскільки ця діяльність є прибутковою;

– надання приватним компаніям, що займаються перевезеннями туристів залізницею, послуг з трансферних перевезень, ремонту вагонів, оренди рухомого складу та харчування туристів у поїзді.

*Варіант 2.* Якщо ПАТ «УЗ» туристичним перевезенням приділяє значно більше уваги, оскільки додатково, крім туристичних перевезень, надає повний комплекс послуг з організації: екскурсій, розміщення туристів у готелях, харчування у стаціонарних ресторанах, активного відпочинку, місцевих подорожей до визначних пам'яток та мальовничих краєвидів, то в цьому разі її головні економічні цілі змінюються, оскільки комплексна туристична діяльність виходить за рамки туристичних перевезень і стає допоміжною діяльністю залізничного транспорту, яку слід віднести до конкурентного сектору.

При такій організації туристичної діяльності головні цілі ПАТ «УЗ» слід доповнити такими цілями:

– проведення маркетингових досліджень ринку туристичних послуг та визначення на ньому основних конкурентів з метою захоплення нових зон;

– виконання розрахунків попиту та визначення потенційних туристів, що бажають використовувати залізничний туризм в конкретних регіонах України та за кордоном;

– закупівля нового спеціального рухомого складу для організації одноденних оглядових та багатоденних туристичних подорожей;

– укладання договорів з трансферними автомобільними компаніями, туристичними агенціями, готелями, приватними апартаментами, ресторанами, курортами, місцевими органами влади, заповідниками та ін.;

– організація зручних комфортних подорожей туристів по маршрутах, що мають максимальний попит та мінімальні витрати на їх обслуговування.

Для такої діяльності в ПАТ «УЗ» доцільно утворити дочірнє підприємство – юридичну особу, яке буде вести самостійну господарську діяльність.

Другий та третій варіанти моделей організації туристичних залізничних компанії мають майже однакові головні цілі, а саме:

- отримання доходу від залізничного туризму за рахунок захоплення нових секторів ринку туристичних послуг та витіснення з них автомобільного туризму;

- вкладання інвестицій у розвиток залізничного туризму;

- якісне забезпечення громадян України та інших країн туристичними послугами.

Додаткові цілі:

- проведення маркетингових досліджень ринку туристичних послуг та визначення на ньому основних конкурентів з метою захоплення нових зон;

- виконання розрахунків попиту та визначення потенційних туристів, що бажають використовувати залізничний туризм у конкретних регіонах України та за кордоном;

- укладення договорів з ПАТ «УЗ» на право користування залізницями України та інших суміжних країн і купівлю нитки графіка, оренду рухомого складу й виконання його ремонтів, а також на оплату додаткових послуг;

- укладання договорів з трансферними автомобільними компаніями, туристичними агенціями, готелями, приватними апартаментами, ресторанами, курортами, місцевими органами влади, заповідниками та ін.;

- закупівля нового спеціального рухомого складу для організації залізничного туризму;

- організація зручних комфортних подорожей туристів по маршрутах, що мають максимальний попит та мінімальні витрати на їх обслуговування;

- пошук інвесторів для залучення інвестицій на розвиток туристичної бази відпочинку, будівництва нових готелів, ресторанів, залізничного та автомобільного рухомого складу;

- розробка нових проектів на будівництво туристичної бази відпочинку, нових готелів, ресторанів, спеціального залізничного та автомобільного рухомого складу;

- організація стабільної прибуткової роботи усіх підрозділів туристичної діяльності.

## 2.3. Визначення економічної ефективності залізничного туризму

**Визначення економічної ефективності короткострокових оглядових залізничних екскурсій.** Короткострокові оглядові екскурсії можуть бути організовані як самим туроператором – власником залізничних колій, так і сторонньою компанією з метою ознайомлення з природою та визначними пам'ятками і заповідними місцями регіону. Загальна тривалість такої екскурсії може складати один–два дні.

Така екскурсія буде прибутковою за умови, коли доходи на її організацію та проведення перевищують витрати та дозволяють отримати рентабельність на рівні не менш ніж 10–15 %:

$$\Pi = (Д - В),$$

де  $\Pi$  – прибуток туроператора або туристичної компанії від організації та проведення короткострокових оглядових екскурсій залізничними коліями, тис. грн;

$Д$  – доходи туроператора або туристичної компанії від організації та проведення короткострокових оглядових екскурсій залізничними коліями, тис. грн;

$В$  – витрати туроператора або туристичної компанії на організацію та проведення короткострокових оглядових екскурсій залізничними коліями, тис. грн.

У свою чергу, доходи туроператора або туристичної компанії залежать від кількості бажаючих потрапити на екскурсію та вартості поїздки

$$Д = K_t \cdot B_k,$$

де  $K_t$  – прогнозна кількість туристів, які бажають потрапити на екскурсію, чол.

$B_k$  – вартість квитка або путівки на оглядову екскурсію терміном на один або два дні, грн.

Вартість квитка включає витрати на проїзд залізницею в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування, прогнозні витрати на оплату екскурсій, вартість харчування у ресторанах або місцевих колибах, проживання в готелі (за необхідності), автомобільні

трансфери для доставки екскурсантів від залізниці до місць надання туристичних послуг та планову рентабельність туроператора або туристичної компанії. Реально рентабельність організаторів туристичних перевезень на діючому ринку складає від 10 до 30 %.

Витрати на організацію та проведення оглядових екскурсій залізничними коліями можна розрахувати за допомогою формули

$$B = B_{\text{пр.зв}} + \sum_{i=1}^r B_{\text{екс}} + \sum_{j=1}^m B_{\text{харч}} + B_{\text{пр.г}} + B_{\text{а.тр}}, \quad (2.2)$$

де  $B_{\text{пр.зв}}$  – витрати на проїзд залізницею в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в поїзді, тис. грн;

$B_{\text{екс}}$  – вартість екскурсій до туристичних об'єктів, тис. грн;

$B_{\text{харч}}$  – вартість харчування туристів у місцевих ресторанах або колибах, тис. грн;

$B_{\text{пр.г}}$  – вартість проживання в готелі або апартаментах (при дводенній екскурсії у вузькоколіїних вагонах), тис. грн;

$B_{\text{а.тр}}$  – вартість автомобільних трансферів для доставки екскурсантів від залізниці до місць надання туристичних послуг або готелів, тис. грн;

$r$  – кількість туристичних об'єктів, до яких будуть організовані екскурсії, од;

$m$  – кількість місць харчування в місцевих ресторанах та колибах при проведенні екскурсії, од.

**Визначення економічної ефективності короткострокового та довгострокового залізничного туризму.** Витрати на організацію та проведення короткострокового та довгострокового залізничного туризму з використанням існуючих колій можна розрахувати за формулою (2.2), яка за структурою подібна, але за змістом суттєво від неї відрізняється, а саме: у визначенні витрат на проживання в місцевих готелях. При багатоденних (короткострокових та довгострокових) залізничних подорожах проживання в готелях можливе за умови проведення екскурсій до туристичного об'єкта, термін яких перевищує одну добу. Таких об'єктів на маршруті може бути декілька. При дводенних подорожах проживання в готелях організовується

тільки на вузькоколіїних залізницях, оскільки ці вагони не призначені для ночівлі.

Витрати на проїзд залізницею в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в поїзді  $V_{\text{пр.зв}}$  детально буде описано далі.

Прогнозні витрати на оплату екскурсійних поїздок протягом року, що входять в туристичну путівку  $V_{\text{екс}}$  (при визначеному наборі поїздок на екскурсії), можна розрахувати за формулою

$$V_{\text{екс}} = \sum_{i=1}^r K_{\text{екс}_i} \cdot v_{\text{екс}_i},$$

де  $K_{\text{екс}_i}$  – прогнозна кількість  $i$ -х екскурсій протягом року на певну історичну пам'ятку, озера, відпочинок тощо, од.;

$v_{\text{екс}_i}$  – вартість однієї  $i$ -ї екскурсії на певну історичну пам'ятку, озера, відпочинок тощо, грн.

Прогнозні річні витрати на харчування туристів у місцевих ресторанах, колибах тощо  $V_{\text{харч}}$ , оплата яких входить до вартості путівки, можна розрахувати за формулою

$$V_{\text{харч}} = \sum_{j=1}^m K_{\text{харч}_j} \cdot v_{\text{харч}_j},$$

де  $K_{\text{харч}_j}$  – прогнозована кількість відвідувачів  $j$ -го ресторану, колиби тощо протягом року, од.;

$v_{\text{харч}_j}$  – середня вартість одного відвідування  $j$ -го ресторану, колиби тощо, грн.

Прогнозні річні витрати на проживання туристів в готелях  $V_{\text{пр.г}}$  з різною кількістю зірок протягом року можна розрахувати за формулою

$$V_{\text{пр.г}} = \sum_{z=1}^m K_{\text{пр.г}_z} \cdot v_{\text{пр.г}_z},$$

де  $K_{\text{пр.г}_z}$  – прогнозована кількість відпочиваючих  $z$ -го готелю тощо протягом року, од.;

$v_{пр.г.z}$  – середня вартість проживання одного відпочиваючого  $z$ -го готелю тощо, грн;

$m$  – прогнозована кількість готелів, які використовуються туристами протягом року, од.

Прогнозні річні витрати на автомобільні трансфери  $V_{а.тр}$  для доставки туристів від залізниці або готелів до місць надання туристичних послуг можна розрахувати за формулою

$$V_{а.тр} = \sum_{t=1}^v K_{а.тр_t} \cdot v_{а.тр_t},$$

де  $K_{а.тр_t}$  – кількість  $t$ -х автомобільних трансферних перевезень протягом року, од.;

$v_{а.тр_t}$  – витрати на організацію  $t$ -х трансферних автобусних перевезень протягом року, що входять у вартість путівки, грн.

Трансферні автомобільні перевезення туристів, вартість яких не включена у путівку, оплачуються додатково.

Залізничні туристичні перевезення мають свою специфіку, оскільки здійснюються тільки залізничними рейками, тобто їх маршрут завжди збігається з напрямком колії. Це дуже обмежує організацію туристичних маршрутів і значно скорочує кількість екскурсій. Водночас вони мають суттєву перевагу над всіма іншими наземними видами туристичних подорожей, оскільки дозволяють надавати туристам якісний комфорт під час руху (ночівля в зручних купе, свобода пересування по вагонах, організація харчування в ресторані, вакуумні туалети, салон для зустрічей з гідом, телебачення, система кондиціонування та Wi-Fi). Зважаючи на схему існуючих колій, можна визначити такі способи організації туристичних перевезень.

1. Човниковий – застосовується на тупикових напрямках руху залізниць.

2. По кільцю – застосовується на розвинутій системі залізниць.

3. Комбінований – застосовується на розвинутій системі залізниць з відхиленням від основного напрямку руху.

Крім напрямку руху поїздів, на залізничні туристичні подорожі впливає кількість зупинок на маршруті, час перебування туристів на кожній зупинці, який, у свою чергу залежить від кількості

туристичних екскурсій, харчування в ресторанах, кав'ярнях, колибах та ночівлі в готелях.

Кількість зупинок на маршруті слід розраховувати залежно від втоми туристичної групи, бажання повернутися до місця відпочинку (це може бути поїзд, заклад харчування або відпочинок безпосередньо на екскурсії).

Нижче запропоновані різні схеми організації туристичних подорожей з урахуванням залізничного маршруту, кількості туристичних екскурсій протягом дня та загальної тривалості туристичної подорожі.

Будь-які туристичні подорожі залізницями передбачають комфортні умови, зокрема:

- загальна тривалість одноденної екскурсії, яка не повинна перевищувати 18 год;

- кількість зупинок поїзда для огляду визначних пам'яток, заповідників, мальовничих озер, зон відпочинку та харчування – повинна встановлюватися з урахуванням загальної тривалості подорожі, середньої швидкості руху поїзда, необхідного часу на проведення кожної екскурсії. У першій половині подорожі кількість екскурсій має бути більшою, ніж у другій, оскільки після обіду та 15-ї години дня туристи почувають себе втомленими й менш активними;

- швидкість руху поїзда у зворотному напрямку може бути більшою, ніж у прямому русі й досягати 100 км/год. Для вузьких колій швидкість поїздів розраховується залежно від профілю колії;

- якщо подорож триває два дні, то в кінці маршруту першого дня мусить бути запланована зупинка, яка передбачає відпочинок туристів у готелі та безкоштовну вечерю, вартість якої включено до вартості путівки;

- кількість туристичних екскурсій на такому маршруті не може бути великою, оскільки тривалість однієї зупинки – від 1,5 год до 5 год. А якщо на зупинці передбачено харчування, то час зупинки збільшується ще на 1,5 год;

- організація круїзної туристичної подорожі передбачає максимальні комфортні умови для туристів, а саме купе для відпочинку із системами кондиціонування повітря, телебачення та Wi-Fi, харчування у вагонах-ресторанах, роботу гіда, трансферні перевезення до місць проведення екскурсій комфортабельними туристичними автобусами, періодичне харчування в місцевих ресторанах та ін.

**Організація залізничних туристичних перевезень при обслуговуванні короткострокових екскурсій.** Одноденна оглядова залізнична подорож призначена для ознайомлення з пам'ятними історичними місцями, мальовничою природою регіону та місцями відпочинку. Такі подорожі можна організовувати човниковим способом на тупиковому напрямку руху залізниць, по кільцю на розвинутій системі залізниць і комбінованим методом на розвинутій системі залізниць з відхиленням від основного напрямку руху.

З урахуванням сказаного вище та мінімального проміжку часу між зупинками поїзда на маршруті (2 год) можна розрахувати загальну тривалість туристичної подорожі при організації одноденних екскурсій залізничними коліями, год:

$$t_{\text{заг}}^{\text{одн}} = \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{сер}}^{\text{пр}}} + \frac{S^{\text{зв}}}{V_{\text{сер}}^{\text{зв}}} + n \cdot t_{\text{сер}}^{\text{екск}} + t_{\text{харч}} \leq 18,$$

де  $S^{\text{пр}}$ ,  $S^{\text{зв}}$  – протяжність туристичного маршруту в прямому та зворотному сполученні відповідно, км;

$V_{\text{сер}}^{\text{пр}}$ ,  $V_{\text{сер}}^{\text{зв}}$  – середня швидкість руху поїзда в прямому та зворотному русі відповідно, км/год;

$n$  – кількість екскурсій або зупинок на туристичному маршруті, од.;

$t_{\text{сер}}^{\text{екск}}$  – середня тривалість екскурсії під час проведення туристичних подорожей залізничними коліями в прямому та зворотному русі, год;

$t_{\text{харч}}$  – тривалість харчування туристів у ресторанах та кафе під час проведення туристичних подорожей залізничними коліями в прямому та зворотному русі, год.

Кількість екскурсій або зупинок на туристичному маршруті слід планувати за формулою

$$n = \frac{t_{\text{заг}}^{\text{одн}} - \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{сер}}^{\text{пр}}} - \frac{S^{\text{зв}}}{V_{\text{сер}}^{\text{зв}}} - t_{\text{харч}}}{t_{\text{сер}}^{\text{екск}}}.$$

Крім одноденних оглядових екскурсій залізничними коліями ПАТ «Українська залізниця» може пропонувати дводенні подорожі або подорожі вихідного дня. Слід сказати, що таких подорожей в Україні майже не існує.

У цьому разі маршрут вихідного дня будується за трьома принципами:

- ночівля в поїзді, харчування в місцевому ресторані;
- ночівля в поїзді, харчування у вагоні-ресторані;
- ночівля та харчування в готелі.

Перший варіант туристична компанія використовує за відсутності власних або орендованих вагонів-ресторанів (рис. 2.20). Другий – за наявності в туристичному поїзді власного вагона-ресторана, а третій – коли в складі поїзда відсутні вагони для ночівлі туристів та вагони-ресторани (рис. 2.21).

У загальному вигляді схема організації туристичних оглядових подорожей залізничними коліями України наведена на рис. 2.22.

Формула для розрахунку загальної тривалості подорожі  $t_{\text{заг}}^{\text{дв.дн}}$ , год, набуде вигляду:

$$t_{\text{заг}}^{\text{дв.дн}} = \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{сер}}^{\text{пр}}} + \frac{S^{\text{зв}}}{V_{\text{сер}}^{\text{зв}}} + \sum_{k=1}^n t_{\text{екск}}^k + \sum_{l=1}^b t_{\text{харч}}^l + t_{\text{пр.г}} \leq 38,$$

де  $\sum_{k=1}^n t_{\text{екск}}^k$  – загальна тривалість екскурсій під час проведення туристичних подорожей вузькоколійними залізницями в прямому та зворотному русі, год;

$\sum_{l=1}^b t_{\text{харч}}^l$  – загальний час харчування туристів у ресторанах та кафе (якщо відсутній вагон-ресторан) при дводенній подорожі, год;

$t_{\text{пр.г}}$  – час проживання туристів у готелі або у вагонах поїзда при дводенній подорожі, год;

$b$  – кількість прийомів їжі у ресторанах або кав'ярнях на туристичному маршруті при дводенній подорожі, од.

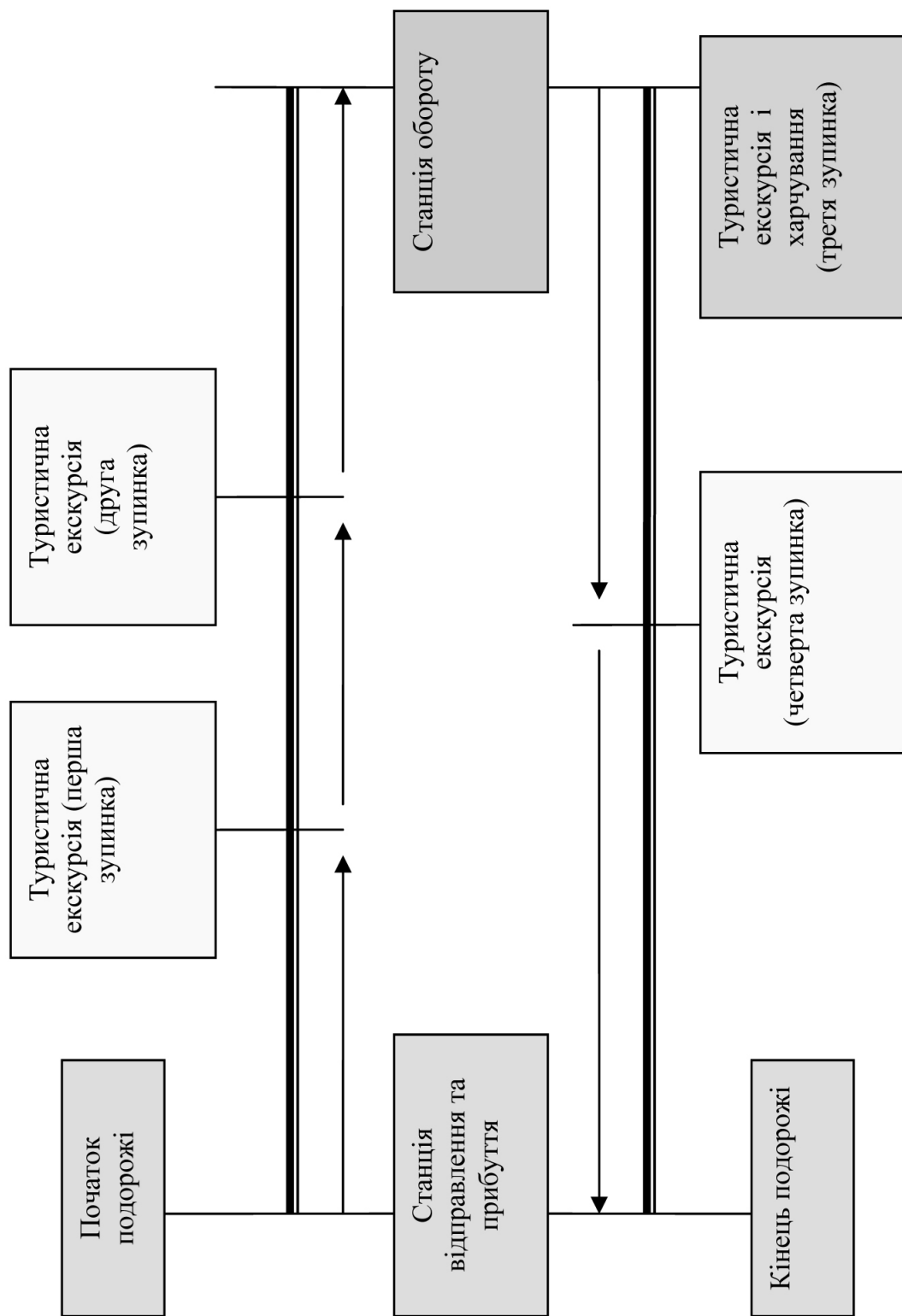


Рис. 2.20. Схема організації туристичних оглядових перевезень залізничними коліями за умови одноденної поїздки (кількість зупинок показана умовно). Джерело: розробка автора

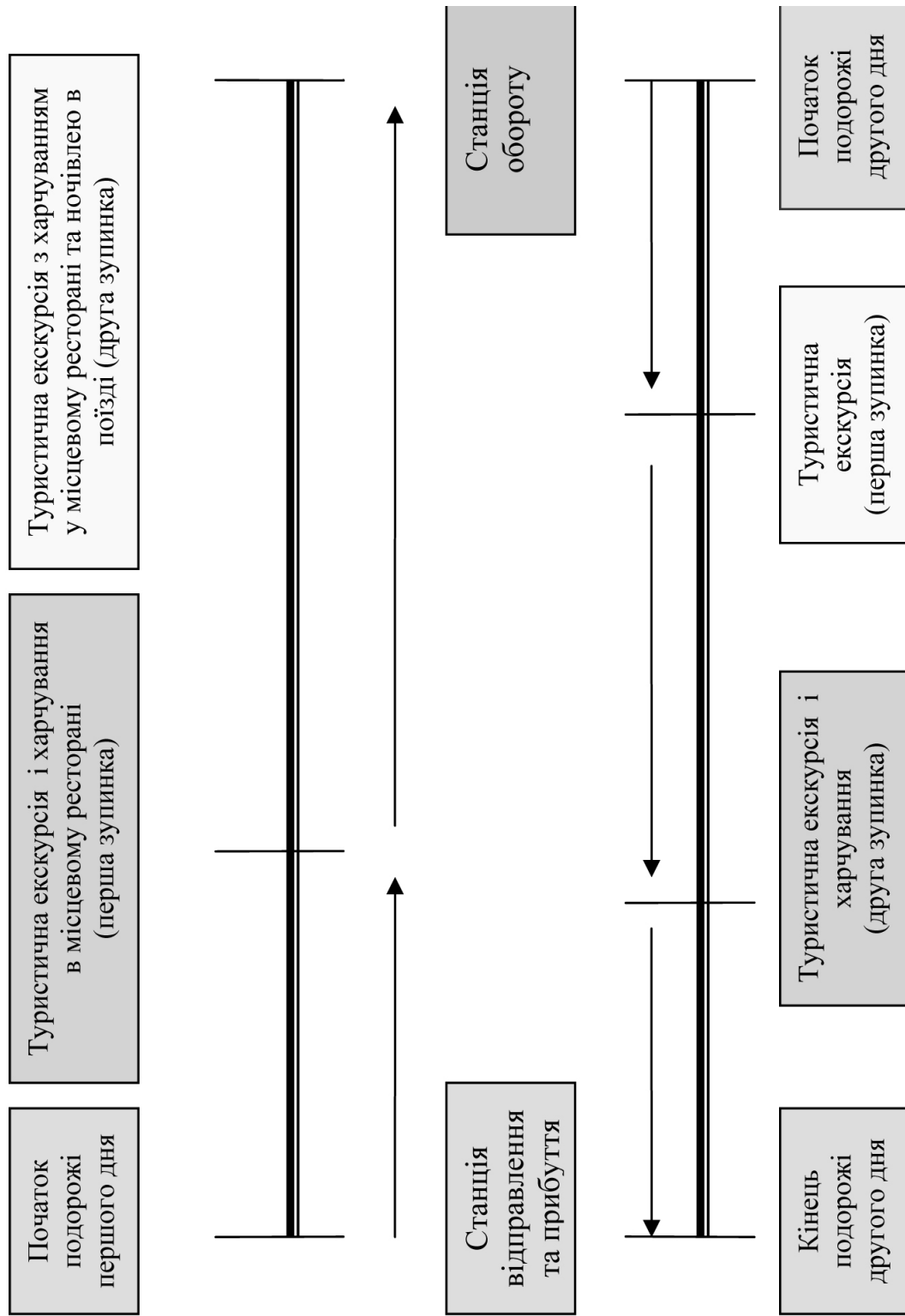


Рис. 2.21. Схеми організації туристичних оглядових подорожей залізничними коліями за умови дводенної поїздки (кількість зупинок показана умовно). Джерело: розробка автора

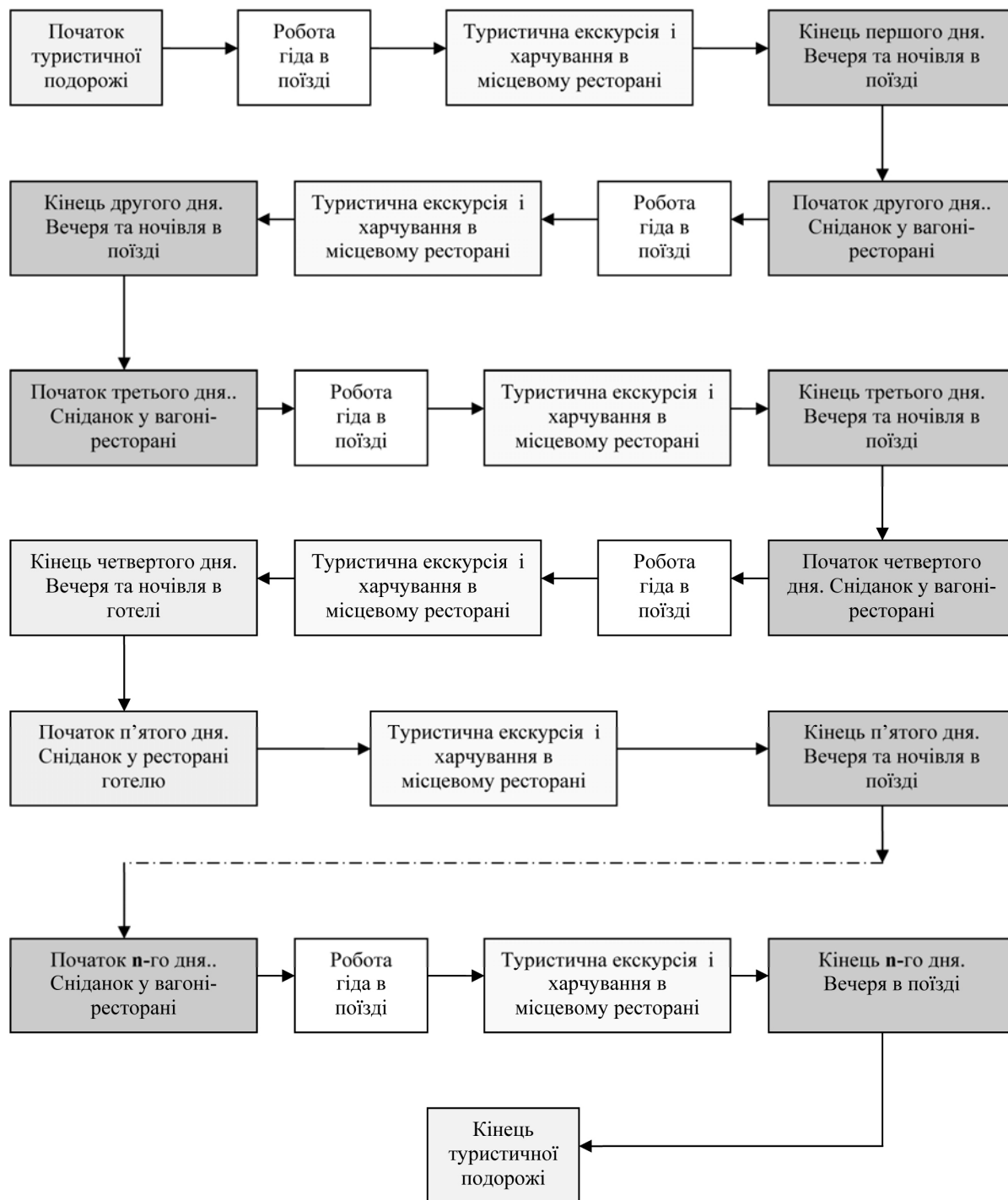


Рис. 2.22. Схема організації туристичних середньострокових, довгострокових та круїзних подорожей залізничними коліями (кількість зупинок показана умовно).

*Джерело: розробка автора*

**Організація залізничних перевезень при середньострокових, довгострокових та круїзних туристичних подорожах.** Багатоденні туристичні подорожі залізничними коліями суттєво відрізняються від оглядових екскурсій, оскільки виконуються спеціальним рухомим складом, у якому є комфортні умови для туристичної подорожі. Вище було сказано, що при організації круїзних туристичних подорожей ночівля, відпочинок та харчування передбачено у поїзді, але інколи туристи можуть мешкати в готелях та харчуватися в ресторанах. Тривалість таких подорожей може становити до:

- до 7 діб – середньострокові подорожі;
- до 14 діб – довгострокові подорожі;
- до 28 діб – круїзні подорожі.

На рис. 2.22 показана специфіка круїзних туристичних подорожей, яка визначається кількістю туристичних екскурсій на добу та їх тривалістю. Як правило, таких екскурсій може бути одна на добу з відпочинком та харчуванням у кав'ярні або ресторані. Велика кількість туристичних екскурсій протягом дня може викликати втому та небажання брати участь у наступній екскурсії.

Розрахунок загальної тривалості туристичної круїзної залізничної подорожі залежно від кількості зупинок (екскурсій) на маршруті, місць харчування та ночівлі в готелях з урахуванням часу очікування відправки поїзда за графіком виконується за формулою

$$t_{\text{заг}}^{\text{б.дн}} = \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{сер}}^{\text{пр}}} + \frac{S^{\text{зв}}}{V_{\text{сер}}^{\text{зв}}} + \sum_{k=1}^n t_{\text{екск}}^k + \sum_{l=1}^b t_{\text{харч}}^l + \sum_{m=1}^r t_{\text{пр.г}}^m + \sum_{k=1}^n t_{\text{тех}},$$

де  $\sum_{m=1}^r t_{\text{пр.г}}^m$  – тривалість відпочинку туристів у готелях, що передбачені путівкою, год;

$\sum_{k=1}^n t_{\text{тех}}$  – сумарний час очікування відправки поїзда за графіком на всіх станціях маршруту, год.

**Трансферні перевезення туристів.** Залізничні туристичні перевезення завжди пов'язані з трансферними перевезеннями, мета яких – доставити туристів від залізничного вокзалу (місця відстою поїзда) до місця проведення екскурсії, до ресторану або кав'ярні і, якщо

потрібно, до готелю, в якому планується ночівля туристів. У зворотному напрямку за допомогою цих перевезень туристів доставляють до залізничного вокзалу або місця відстою поїзда. Як правило, трансферні перевезення виконуються комфортабельними туристичними автобусами або малими автобусами, які здебільшого мають зручні м'які сидіння, оснащені системами кондиціонування повітря, Wi-Fi та радіозв'язком для проведення екскурсій.

У районах, які обслуговуються туристичним вузькоколіїним рухомим складом, доставка туристів може здійснюватися кількома видами трансферу: автомобільним (автобуси, рейкомобілі) та малою авіацією (гелікоптерами).

Якщо з автобусними та маршрутними трансферами всі знайомі, то термін рейкомобілі потребує додаткових пояснень. Рейкомобіль – це будь-який автобус, що може пересуватися одночасно залізничними рейками. Використання рейкомобілів дає можливість доставляти туристів від залізничних станцій до готелів та місць відпочинку широкою або вузькою колією в районах, де автобусний рух стає проблематичним, наприклад, за поганих погодних умов. Слід сказати, що є багато конструкцій рейкомобілів, які можуть рухатися широкою та європейською колією, але рейкомобілі для вузьких колій потребують доробки.

Інколи для швидкої доставки туристів з аеропортів та залізничних станцій до вузькоколіїної залізниці та готелів, що розташовані у важкодоступних районах, використовуються гелікоптери. Але цей вид трансферу дорогий і не зовсім надійний, оскільки залежить від погоди.

У попередньому розділі монографії були розглянуті термінологічні поняття, що пов'язані з туристичними перевезеннями, де визначено, що трансфер – надання транспортних засобів для забезпечення зустрічей-проводів туристів. На наш погляд, це термінологічне поняття має визначатися так: *«трансферні перевезення – це вид транспортної діяльності, який має на меті перевезення туристів від будь-якого основного виду транспорту до місць проведення планового відпочинку (екскурсії, готелі, заклади спокійного та активного відпочинку, ресторани, магазини та ін.) у прямому та зворотному напрямку й виконується туристичними та малими автобусами, рейкомобілями, звичайними автомобілями, малою авіацією, катерами та моторними човнами».*

**Порівняння залізничного та автомобільного туризму.** У контексті виконаного дослідження значний інтерес становить порівняння між собою двох видів туристичних подорожей, які виконуються залізничним та автомобільним транспортом. Кожний з цих видів транспорту має певні переваги та недоліки. Серед переваг залізничного, зокрема, можна виділити такі:

1. Об'єднання готельних та ресторанних послуг одночасно з процесом перевезень туристів між різними містами України та туристичними об'єктами. Для цього у складі залізничного туристичного поїзда є спеціальні вагони-ресторани, кількість яких визначається нормативною чисельністю туристів на один вагон, та купейні пасажирські вагони різної комфортності з повним комплексом готельних послуг.

2. Кількість незручних перевезень між туристичними містечками та об'єктами спокійного й активного відпочинку суттєво скорочується, оскільки виключаються поїздки до місць ранкового і вечірнього харчування та відпочинку в готелях. Крім того, втомленість туристів під час трансферних перевезень скорочується, а задоволеність від туристичних оглядових екскурсів навпаки зростає.

3. Завдяки виключенню часу на трансферні перевезення, ранкове та вечірнє харчування, а також на відпочинок у готелях, туристи можуть додатково ознайомитися з місцевими туристичними пам'ятками, чарівною природою, заповідниками, замками тощо.

4. Забезпечується безперешкодне користування туалетами під час поїздки, що дозволяє уникнути додаткових зупинок. Подорожі у автобусах класу «люкс» передбачають лише часткове користування туалетами, оскільки повного комфорту з обслуговування таких туалетів на туристичних трасах не має. Тому періодично доводиться робити зупинки туристичних автобусів на трасі для користування зовнішніми туалетами та для легкого відпочинку.

5. Забезпечується повний комфорт для пасажирів, який додатково передбачає наявність:

- душових кімнат;
- багатоканального телебачення;
- холодильників;
- кімнат для прання, сушіння та прасування білизни;
- міні-барів;
- шаф для одягу;
- салону-перукарні.

6. Загальний термін подорожі залізничним транспортом може значно перевищувати термін подорожі туристичними автобусами, оскільки останні не надають відповідного комфорту.

У той же час автомобільний туризм має деякі суттєві переваги перед залізничним туризмом, а саме:

1. Висока мобільність, можливість виконання туристичних подорожей у будь-якому районі, де існують дороги з відповідною якістю покриття.

2. Лише частково потребує використання трансферних перевезень для поїздки деякими автомобільними дорогами.

3. Сфера туристичних послуг значно ширша, ніж у залізничного транспорту, оскільки є значно більша мережа автомобільних доріг.

4. Туристичні автобуси можуть без перешкод курсувати автомобільними дорогами європейських країн, що дуже утруднено для залізничного транспорту, оскільки потрібна заміна візків для колії 1 435 мм.

Але обидва запропонованих види туристичних перевезень мають суттєві недоліки:

1. Низька швидкість руху, яка не перевищує в середньому 110 км/год, що значно поступається авіаційному транспорту – 850 км/год.

2. Залізничний та автомобільний транспорт (обмежено) можна використовувати лише в межах материків.

3. Обидва види туристичних перевезень різною мірою забруднюють зовнішнє середовище. Автомобільний – максимально забруднює повітря, оскільки використовує дизельне паливо, залізничний транспорт більш екологічний, оскільки в основному використовує електричну тягу. За цим показником вони значно поступаються морському туризму.

4. Через обмежений термін туристичної подорожі, який не перевищує 28 діб, автомобільний та залізничний туризм значно поступаються морському.

Аналізуючи наведені вище фактори, можна рекомендувати ефективні сфери використання залізничного та автомобільного туризму (табл. 2.4).

**Рекомендовані сфери використання туристичних перевезень залізничним та автомобільним транспортом. Джерело: розробка автора**

Вид туристичної подорожі	Рекомендований вид транспорту	Примітка
Ододенний оглядовий туризм: територією країни вузькими залізничними коліями	Автомобільний Залізничний	Туристичні автобуси Спеціальний рухомий склад для вузьких колій
Дводенний туризм вихідного дня: територією країни вузькими залізничними коліями	Автомобільний Залізничний	Туристичні автобуси Спеціальний рухомий склад для вузьких колій
Короткостроковий туризм до 7 діб: територією країни вузькими залізничними коліями	Автомобільний та залізничний Залізничний	Автобуси вищого класу. Спеціальний новий залізничний рухомий склад Спеціальний рухомий склад для вузьких колій
Довгостроковий туризм до 14 діб: територією країни вузькими залізничними коліями	Автомобільний та залізничний	Автобуси вищого класу. Спеціальний новий залізничний рухомий склад
територією європейських країн	Автомобільний	Автобуси вищого класу. Спеціальний новий залізничний рухомий склад

Закінчення табл. 2.4

Вид туристичної подорожі	Рекомендований вид транспорту	Примітка
Круїзний туризм до 28 діб:		
з повним комфортом	Залізничний	Спеціальний новий рухомий склад, що включає повний набір вагонів
з частковим комфортом	Залізничний та автомобільний	Спеціальний новий рухомий склад, що включає частковий набір вагонів. Автобуси вищого класу

Наведене порівняння двох видів туристичних перевезень залізничним та автомобільним транспортом вказує на високий потенціал першого за умови, якщо він буде використовувати сучасний комфортний рухомий склад і мати у своїй структурі не тільки вагони для перевезення туристів, а й вагони-ресторани, вагон-ігротеку, вагон-дискотеку (вдень ігротека для малят) та інші.

Вказаний набір вагонів слід рекомендувати для круїзного туризму з терміном подорожі від 8 до 28 діб, а для менш тривалих подорожей можна не включати у склад туристичного поїзду вагон-ігротеку, вагон-дискотеку (у день ігротека для малят) та інші. Але із-за відсутності зараз такого рухомого складу в Україні цей потенціал зараз реалізувати дуже проблематично. Потрібні значні кошти на проектування та виготовлення таких вагонів або закупівля їх за кордоном.

Остаточний вибір туристичних перевезень слід обґрунтовувати економічними розрахунками за Порядок та критерії оцінки економічної ефективності проектних (інвестиційних) пропозицій та інвестиційних проектів затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2012 № 684 [208] та методикою, запропонованою професором Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна О. М. Гненним [46; 47].

У загальному вигляді вартість туристичної путівки при використанні залізничного або автомобільного транспорту буде включати такі витрати:

$$V_{\text{пут}} = V_{\text{т.п}} + V_{\text{д.п.з}} + V_{\text{д.п.а}} + V_{\text{д.п}} + V_{\text{а.тр}} + V_{\text{екс}} + V_{\text{пр.г}} + V_{\text{харч}} + V_{\text{рекл}} + V_{\text{в.к}},$$

де  $V_{\text{т.п}}$  – вартість перевезень залізничним або автомобільним транспортом на конкретному маршруті, грн. Вона включає усі витрати туристичної компанії на оплату послуг за доступ та використання інфраструктури залізниць або автомобільних доріг, плата за оренду рухомого складу або автобусів (якщо вони не належать компанії);

$V_{\text{д.п.з}}$  – вартість додаткових послуг залізничного транспорту, що включає в себе мийку рухомого складу, обслуговування вакуумних туалетів, забезпечення рухомого складу водою, оплата залізничної колії для простою рухомого складу, забезпечення його водою, підключення вагонів до електромережі на стоянках у туристичних містечках та ін., грн;

- $V_{д.п.а}$  – вартість додаткових послуг інфраструктури автомобільного транспорту, що включає мийку туристичних автобусів, заправку їх паливом, оплату платних стоянок, грн;
- $V_{д.п}$  – витрати на оплату додаткових туристичних послуг, грн. Вони включають платежі компанії, що обслуговує вагониресторани, вагонні бари або буфети, оплату компанії, що має ліцензію на проведення ігорного бізнесу, оплату аніматорам, що працюють з дітьми протягом круїзу, оплату стюардам, провідникам, локомотивним бригадам, водіям та іншим працівникам, що обслуговують туристів у рухомому складі;
- $V_{а.тр}$  – вартість трансферних перевезень та місцевих туристичних автобусів з урахуванням послуг гіда, грн. Вона, крім того, включає оплату оренди автобусів для перевезення туристів від залізничної станції, або залізничного тупика та в зворотному русі, грн;
- $V_{екс}$  – вартість екскурсій з урахуванням послуг гіда, що знайомить туристів з місцевими пам'ятками, музеями, чарівною природою, заповідниками, замками, місцевими особливостями та ін., грн.
- $V_{пр.г}$  – витрати на оплату послуг готелів, мотелів, апартаментів, у яких будуть проживати туристи у туристичних містечках, грн;
- $V_{харч}$  – витрати на оплату харчування в місцевих ресторанах, кав'ярнях, колибах та інших закладах, грн;
- $V_{рекл}$  – витрати на утримання туристичних агенцій, рекламних компаній, які допомагають рекламувати діяльність компанії та реалізувати путівки на її подорожі, грн;
- $V_{в.к}$  – власні витрати туристичної компанії з урахуванням витрат на будівництво й утримання власних об'єктів та споруд, грн.

Вартість туристичної путівки, крім вказаних складових, включає планові прибутки, які визначаються у відсотках до загальної суми витрат, з урахуванням попиту на цей вид туристичних перевезень.

## **Концептуальні засади забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом вузькими коліями**

### **3.1. Загальні принципи організації залізничного туризму вузькими коліями**

В Україні організація туристичних перевезень вузькими коліями має суттєві відмінності від туристичних перевезень широкою колією та вузькими коліями інших країн, оскільки ширина вузькоколійного пасажирського вагона (при ширині колії 750 мм) не дозволяє забезпечити необхідний рівень комфорт у цих поїздах. На відміну від українського, закордонний вузькоколійний рухомий склад має більшу ширину кузова, що дає можливість влаштувати в цих вагонах ізольовані купе та створювати певні комфортні умови. Саме через малу ширину кузова пасажирського вагона в Україні «вузькоколійки» не використовувалися для туристичних перевезень. У деяких регіонах України вузькоколійні залізниці інколи застосовуються для екскурсій та трансферних перевезень мешканців невеликих міст та селищ. Наприклад, у Закарпатській області такі перевезення організовано між містами Берегове, Виноградів, Хмільник та Іршава. Слід також зауважити, що всі вузькоколійні залізниці ізольовані одна від одної й не можуть бути об'єднані в одну мережу, як залізниці з широкою колією.

Вказані обмеження значно впливають на технологічний процес реалізації залізничного туризму (організація ночівлі туристів у місцевих готелях, харчування у ресторанах, кав'ярнях, колибах) та загальний термін перевезень.

Для організації залізничного туризму вузькими коліями необхідні такі умови: наявність розвинутої туристичної інфраструктури в регіоні тяжіння до вузькоколіїної залізниці; наявність вузьких залізничних колій, придатних для туристичних перевезень; наявність сучасного комфортного рухомого складу; наявність організаційної структури управління, що буде займатися залізничним туризмом у цьому регіоні; розробка сучасних методів організації туристичних перевезень вузькими коліями; розробка теоретико-методичного підходу, щодо розрахунку економічної ефективності залізничного туризму вузькими коліями.

Для реалізації теоретико-методичного підходу щодо впровадження залізничного туризму вузькими коліями було виконано наукові дослідження в Закарпатському регіоні України, де сьогодні є вузькі залізничні колії, але частина з них перебуває в неробочому стані або розібрана. Вказані вузькі колії зараз значаться на балансі регіональної філії «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ» і завдають їй щорічно значних збитків.

За звітними даними Закарпатської ОДА у мешканців України та інших країн зараз існує значний попит на користування туристичною інфраструктурою вказаного регіону. На сьогодні тут поширені автомобільні туристичні трансферні перевезення, які не можуть забезпечити стабільних та комфортних умов для подорожування туристів, оскільки автомобільними шляхами в деякі періоди року не можливо організувати регулярні перевезення.

Існуючі вузькі колії Закарпаття (рис. 3.1) прокладені в мальовничому районі, багатому на незаймані ліси, термальні та заповідні озера, пам'ятки історії, спортивні бази відпочинку та інші туристичні об'єкти. Прикордонне розташування області, тісні контакти з країнами Європейського союзу сприяють розвитку туристичних послуг. Обов'язковою умовою розширення туристичного бізнесу є наявність розвинутої транспортної інфраструктури. У гірських районах найбільш ефективним видом транспорту, що забезпечує високі екологічні стандарти, надійність та безпечність перевезень, є залізничний транспорт.

Вузькоколіїні залізниці Закарпатської області створювалися за часів Австро-Угорщини. Частина їх збереглася на території України, Словаччини, Угорщини та Польщі. Ці ділянки можуть стати основою

транспортної інфраструктури туристичного регіону на заході України.

Створення на їх базі туристичних залізниць може сприяти успішному ринковому реформуванню Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» відповідно до норм Європейського права. Крім того, розвиток існуючої транспортної та будівництво повного комплексу туристичної інфраструктури стане потужним поштовхом до розвитку економіки регіону. Розв'язання цієї проблеми потребує досконалого техніко-економічного обґрунтування. У зв'язку з цим інноваційний проект є цікавим для місцевих громад, де він буде впроваджуватись.

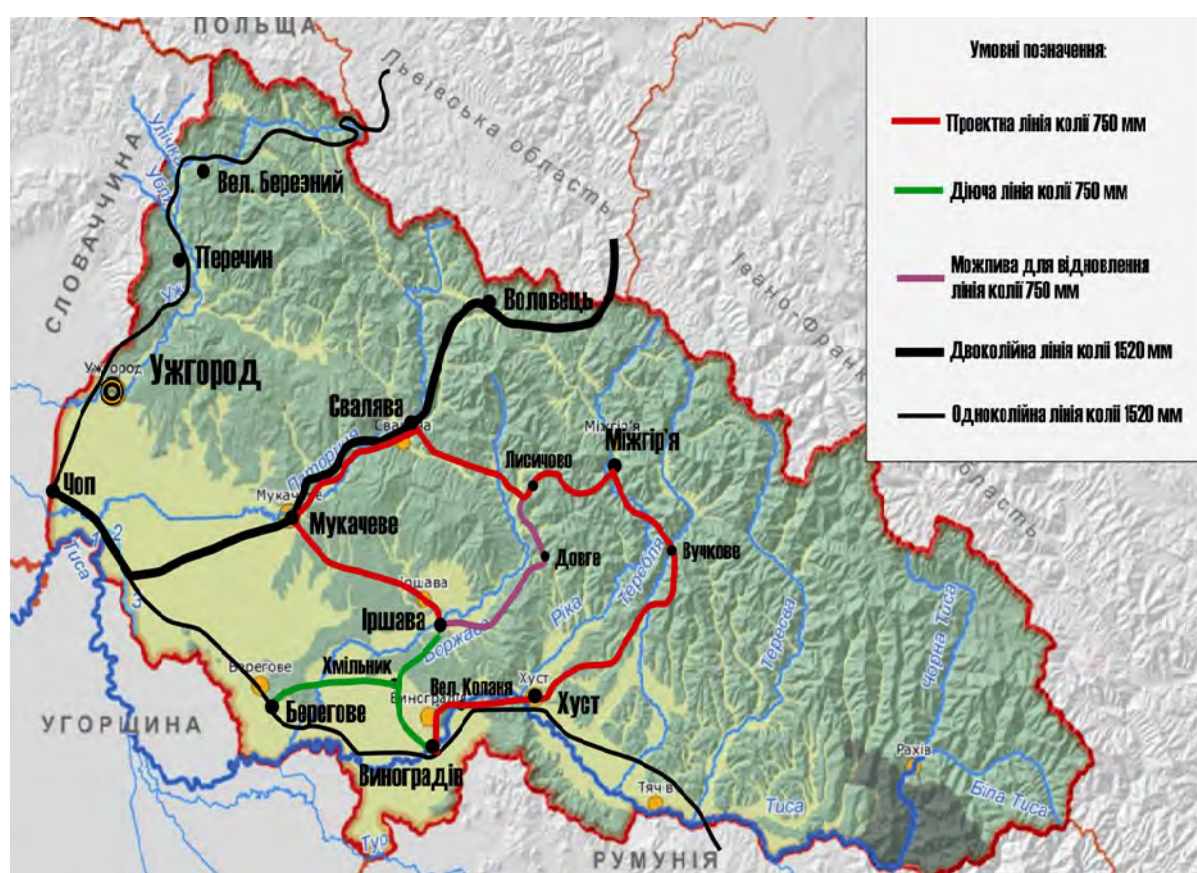


Рис. 3.1. Схема існуючих та рекомендованих до будівництва вузькоколійних залізниць в Закарпатському регіоні України. Джерело: розробка ДНУЗТ

Дослідження, виконані автором, показали, що існуючі залізничні вузькі колії можна використати лише на ділянках Берегове–Виноградів–Хмільник–Іршава, а основна туристична інфраструктура (Хуст, Вучкове, Міжгір'я, Лисичого, Свалява, Мукачеве) розташова-

на далеко від вузьких колій. Тому вперше в Україні науковцями ДНУЗТ (за участю автора) було запропоновано будівництво нової вузькоколійної туристичної лінії. Виникає питання, за які кошти слід будувати цю вузькоколійну залізницю? Для ПАТ «УЗ» це великі кошти, для приватного капіталу цей проект становить певний інтерес, але кому тоді слід передати на баланс цю туристичну лінію? Існує варіант часткового фінансування будівництва за рахунок ПАТ «УЗ», приватного капіталу та коштів Закарпатської ОДА. Ці питання будуть досліджені нижче.

Головна мета туристичних подорожей вузькими залізничними коліями Закарпаття – ознайомлення мешканців України та закордонних країн з природою регіону, історичними та культурними пам'ятками; розвиток його туристичної інфраструктури та підвищення соціальних стандартів життя місцевого населення.

Додаткова мета – підвищення ефективності функціонування залізничного транспорту України за рахунок:

- отримання додаткового доходу від туристичних перевезень;
- ефективного використання існуючих вузьких колій Львівської залізниці, які застосовуються лише частково й завдають суттєвих щорічних збитків.

Саме ці обмеження спонукали вчених Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ) запропонувати інновації при проектуванні сучасного рухомого складу, який би забезпечив комфортні умови поїздки для туристів з різних прошарків суспільства. Зокрема, він має складатися: з вагонів першого, другого класів та купейних із сучасними санітарними умовами; вагона-буфету та вагона-ресторану; вагона-салону та ігротеки; спеціального вагона для живлення туристичних вагонів електричною енергією.

У поїзді передбачені комфортні умови для подорожі: наявність вакуумних туалетів, систем кондиціонування повітря, вентиляції, електричного опалення; забезпечення роботи силових агрегатів (холодильних установок); освітлення; зручність заїзду у вагон інвалідних візків; відпочинок у окремих купе; наявність купе для відпочинку стюардів; харчування під час тривалих подорожей вранці та увечері у вагонах-буфетах та вагонах-ресторанах.

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

Купейний вагон у своїй структурі має три купе на два місця з полицями для відпочинку туристів під час подорожі та вакуумний туалет для інвалідів, душ, телебачення, розетки для підключення ноутбуків. Вагон-буфет має барну стойку для роздачі продуктів харчування й напоїв зі стільцями на 8 місць та 2 столи зі стільцями. У вагоні-ресторані можуть харчуватися одночасно дванадцять туристів. Для цього передбачені роздача та шість столів. Наявність вагона-салону дає можливість туристам отримувати необхідну інформацію під час подорожі як від залізничного гіда, так і з планшетів. Для цього у вагоні передбачені 14 зручних крісел, стіл, кавоварка та холодильні скрині для напоїв і продуктів, розетки для підключення ноутбуків, телефонів та інших гаджетів, є телебачення. Спеціальний вагон призначений для забезпечення функціонування в усіх вагонах поїзда системи кондиціонування повітря, вентиляції, опалення, освітлення та роботи силових установок. Цей вагон використовується в усіх видах туристичних поїздів.

Залежно від структури поїзда, комфортності вагонів, маршруту подорожі можна запропонувати різні варіанти організації залізничних подорожей.

Автором розроблена наступна класифікація залізничних подорожей вузькими коліями:

1. *Одноденні туристичні екскурсії* – оглядові подорожі для закордонних та вітчизняних туристів у зручних оновлених вагонах. Вони в основному розраховані на відпочиваючих у місцевих готелях. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською філією самостійно або разом з іншими туристичними операторами та агентами. Крім того, ПАТ «УЗ» може надавати право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць окремим туристичним компаніям. Тривалість таких екскурсій не може бути більшою ніж 18 год (за умови відпочинку в готелі) з організацією харчування протягом подорожі у вагонах-буфетах (не завжди), місцевих ресторанах, кафе або колибах.

Цей варіант найменш прибутковий. У перевезеннях може бути задіяний старовинний рухомий склад, переобладнаний для зручної поїздки, панорамного огляду навколишніх краєвидів та організації харчування, або новий залізничний поїзд. Протягом подорожі слід передбачити не менше двох-трьох зупинок для огляду туристичних

пам'яток та харчування. Після одноденної екскурсії група туристів повертається до станції, де була розпочата екскурсія.

2. *Дводенні туристичні подорожі* (або екскурсії вихідного дня) – оглядові подорожі для закордонних та вітчизняних туристів у зручних комфортабельних вагонах. Вони в основному розраховані на відпочиваючих в місцевих готелях. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською регіональною філією самостійно, але, зважаючи на те що ПАТ «УЗ» зараз не має необхідних інвестицій на закупівлю нового спеціального рухомого складу, то доцільно буде організовувати такі перевезення разом з іншими туристичними компаніями. Крім того, ПАТ «УЗ» може надавати право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць окремим туристичним компаніям для проведення дводенних туристичних поїздок. Цей варіант відрізняється від попереднього тривалістю оглядової екскурсії (2 доби). Поїзд вирушає від початкової станції маршруту та прямує до проміжної станції, де група туристів відпочиває в місцевому готелі, а зранку відправляється далі або у зворотному напрямку. При цьому поїзд робить кожного дня кілька зупинок для ознайомлення туристів з місцевою природою, термальними та заповідними озерами, пам'ятками історії, проведення дегустації вин та ін.

3. *Короткострокові туристичні подорожі до 5 діб* (поїзд другого класу) – багатоденні подорожі для закордонних та вітчизняних туристів у зручних сучасних комфортабельних вагонах. Вони в основному розраховані на відпочиваючих у готелях Західної України та сусідніх країн Європи. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською регіональною філією разом з іншими туристичними компаніями. Крім того, ПАТ «УЗ» може надавати право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць окремим туристичним компаніям для проведення туристичних поїздок. Тривалість таких екскурсій може бути до 5 діб з організацією харчування протягом подорожі у вагоні-ресторані, місцевих ресторанах, кав'ярнях або колибах та ночівлею в місцевих готелях.

4. *Короткострокові туристичні подорожі до 7 діб* (поїзд першого класу) – багатоденні подорожі для закордонних та вітчизняних туристів у зручних сучасних комфортабельних вагонах; до складу туристичного поїзда додатково включені вагон-буфет або вагон-ресторан та вагон-салон. Вони в основному розраховані на відпочиваючих у готелях Західної України та сусідніх країн Європи. Такі

туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською регіональною філією разом з іншими туристичними компаніями або самостійно туристичними компаніями, які мають свій рухомий склад і право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць від ПАТ «УЗ». Тривалість таких екскурсій може бути до 7 діб з організацією харчування протягом подорожі у вагоні-ресторані, місцевих ресторанах, кав'ярнях або колибах та ночівлею в місцевих готелях.

5. *Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб* (частковий сервіс) – самостійні багатоденні екскурсійні поїздки, які будуть організовані різними вітчизняними й закордонними туристичними операторами у співпраці з власниками вузькоколіїної залізниці, рухомого складу та супутньої туристичної інфраструктури. Тривалість таких подорожей може бути до 14 днів. Така організація туристичних перевезень передбачає більш досконале знайомство з чарівною природою України та сусідніх країн, де є вузькі колії, визначними історичними пам'ятками, проживання в готелях, дегустацію вин, активний відпочинок (катання на лижах у горах та рибалку). Комплекс послуг передбачає зупинку на кілька днів у вказаних місцях на термін, який самостійно обирають туристи, а вузькоколіїна залізниця за встановленим заздалегідь графіком буде перевозити їх з одного місця відпочинку до іншого. Для цього на залізниці курсуватимуть кілька поїздів. Структура поїзда відповідатиме загальному терміну поїздки, кількості зупинок на маршруті та терміну перебування туристів у визначених місцях відпочинку.

6. *Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб* (повний сервіс) відрізняється від попереднього варіанта комфортністю рухомого складу, а саме: збільшується кількість купейних вагонів, кількість вакуумних туалетів, душових, холодильників, включається додатково вагон-ігротека, але за комфортністю ці поїзди значно поступаються туристичним поїздам, що будуть курсувати широкою колією. Тому назвати ці пасажирські перевезення круїзними не можливо. За фінансовим результатом цей варіант найбільш дохідний, але й дуже витратний. Цей вид залізничного туризму в основному розрахований на заможних туристів з України та сусідніх країн Європи. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані ПАТ «УЗ» разом з іншими туристичними компаніями або самостійно туристичними компаніями, які мають свій рухомий склад і право доступу до інфраструктури вузькоколіїних залізниць. Тривалість таких екскурсій може бути до

14 діб з організацією харчування протягом подорожі у вагонах-ресторанах, місцевих ресторанах, кав'ярнях або колибах та ночівлею в місцевих готелях.

Для наочності вказані види туристичних перевезень зведені в табл. 3.1.

Структура будь-якого туристичного поїзда передбачає певну кількість вагонів різного призначення залежно від населеності та класності поїзда. Наприклад, у складі туристичного вузькоколісного поїзда для одноденних оглядових поїздок обов'язково мусять бути вагони першого та другого класів, вагон-буфет та спеціальний вагон.

Для проведення дводенних туристичних подорожей у структурі поїзда другого класу можна додатково передбачити вагон-ресторан та вагон-салон. Кількість вагонів відповідно першого та другого класів визначається залежно від попиту на них.

Для проведення короткострокових та багатоденних залізничних подорожей вузькими коліями в склад поїзда другого або першого класу необхідно включити додатково купейний вагон з полицями для відпочинку та вакуумним туалетом і душем.

Крім туристичних подорожей залізничний туризм включає трансферні перевезення. Щодо трансферних перевезень вузькими залізничними коліями, то вони передбачають перевезення туристів, відпочиваючих у готелях, працівників готелів, мешканців малих міст та селищ, які будуть використовувати вузькоколісну залізницю для подорожі в будь-якому напрямку (від вокзалів до готелів, від готелю до туристичних об'єктів, ресторанів, магазинів, для мешканців міст та працівників готелів залежно від їх потреб) спеціальним вузькоколісним рухомим складом та рейкомобілями. Рейкомобілі дозволяють пасажиром подорожувати одночасно автомобільними шляхами та залізницею.

Можна запропонувати кілька варіантів організації туристичних трансферних перевезень вузькими коліями залежно від кількості туристів, тривалості поїздки та мети туристичної подорожі:

- малий трансфер – перевезення малої кількості туристів спеціальним рейкомобілем від вокзалу широкої колії до лікувально-оздоровчого центру, готелю та будь-якого туристичного об'єкта;
- малий туристичний трансфер – перевезення малої кількості неорганізованих туристів спеціальним рейкомобілем по окремих туристичних маршрутах терміном не більше однієї доби;

**Класифікація туристичних подорожей вузькими залізничними коліями. Джерело: розробка автора**

Вид туристичної подорожі	Призначення	Структура поїзда	Примітка
Ододенні туристичні екскурсії	Оглядові екскурсії для відпочиваючих у готелях, пансіонатах Закарпатського регіону та закордонних туристів з країн Європи	Локомотив, оновлені вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електростанція, вагон-буфет	Вагони мають вакуумні туалети, системи кондиціонування, опалення
Дводенні туристичні подорожі (подорожі вихідного дня)	Те саме	Локомотив, нові вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електростанція, вагон-ресторан, вагон-салон	Те саме
Короткострокові туристичні подорожі тривалістю до 5 діб (поїзд 2-го класу)	Спеціальні короткострокові туристичні подорожі для туристів Західного регіону України та закордонних туристів із сусідніх країн Європи	Локомотив, сучасний рухомих склад: купейний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон, вагон-ресторан, вагон-салон	Вагони мають вакуумні туалети, системи кондиціонування, опалення, купе для відпочинку стюардів, Wi-Fi
Короткострокові туристичні подорожі тривалістю до 5 діб (поїзд 1-го класу)	Спеціальні короткострокові туристичні подорожі для туристів Західного регіону України та закордонних туристів із сусідніх країн Європи в більш комфортних умовах	Локомотив, сучасний рухомих склад: спальний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електростанція, вагон-буфет, вагон-ресторан, вагон-салон	Вагони мають вакуумні туалети, системи кондиціонування, опалення, купе для відпочинку стюардів, Wi-Fi, душову кімнату

Закінчення табл. 3.1

Вид туристичної подорожі	Призначення	Структура поїзда	Примітка
Багатоденні туристичні подорожі тривають до 14 діб (частковий сервіс)	Спеціальні багатоденні туристичні подорожі по районах Закарпаття та суміжних країн Європи (вузькими коліями) для українських та закордонних туристів	Локомотив, сучасний рухомий склад: спальний вагон, купейний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електростанція, вагон-буфет, вагон-ресторан, вагон-салон	Вагони мають вакуумні туалети, системи кондиціонування, опалення, купе для відпочинку стюардів, Wi-Fi, душову кімнату
Багатоденні туристичні подорожі тривають до 14 діб (повний сервіс)	Спеціальні багатоденні туристичні подорожі по районах Закарпаття та суміжних країн Європи (вузькими коліями) для українських та закордонних туристів у більш комфортних умовах	Локомотив, сучасний рухомий склад: спальні вагони, купейний вагон, вагони 1-го та 2-го класів, спеціальний вагон-електростанція, вагон-буфет, вагон-ресторан, вагон-казино	Те саме

– великий трансфер – перевезення великої кількості пасажирів вузькоколійним поїздом від вокзалу широкої колії до лікувально – оздоровчого центру, готелю та будь-якого туристичного об’єкта;

– великий туристичний трансфер – перевезення великої кількості неорганізованих туристів вузькоколійним поїздом від готелю до будь-якого туристичного об’єкта та між туристичними об’єктами за залізничним квитком з відкритою датою.

Класифікація туристичних трансферних перевезень залежно від кількості туристів, тривалості подорожі, рухомого складу, що використовується для поїздки наведена в табл. 3.2.

Автором було розглянуті різні варіанти моделей управління туристичними компаніями, які використовують залізничні перевезення. Для вузьких залізничних колій доцільно застосувати лише деякі з них, проте при будівництві нової вузькоколійної залізниці у цих організаційних структурах з’являться модифікації залежно від того, кому належить залізнична інфраструктура та рухомий склад (табл. 3.3–3.5).

Якщо залізнична інфраструктура (вузька колія) зараз належить будь-якій регіональній філії ПАТ «УЗ», то можливі три варіанти управління туристичними перевезеннями (табл. 3.3). Перший – коли і залізнична інфраструктура належить фонду Державного майна України й передана ПАТ «УЗ» у господарське відання та управління, а рухомий склад є власністю Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця». У цьому разі нема рухомого складу, який належить приватним компаніям і відносини між Урядом та ПАТ «УЗ» залишаються без змін. Але коли туристичні перевезення виконуються одночасно у спеціальних пасажирських вагонах ПАТ «УЗ» і приватних компаній (варіант 2), або тільки в рухомому складі, що належить приватним компаніям (варіант 3), існуючими чи новими вузькими коліями ПАТ «УЗ» право на господарське відання та управління інфраструктурою залишається у ПАТ «УЗ».

При варіанті організації спільного підприємства з приватними компаніями та місцевими органами влади за пайової участі ПАТ «УЗ» у капіталі власником існуючої залізничної інфраструктури, яка передана в господарське відання Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», завжди залишається фонд державного майна України.

Таблиця 3.2

## Класифікація трансферних перевезень вузькими залізничними коліями. Джерело: розробка автора

Вид туристичної подорожі	Призначення	Кількість туристів	Термін поїздки	Рухомий склад
Малий трансфер	Для перевезення пасажирів від залізничного вокзалу широкої колії до готелів, лікувально-оздоровчих об'єктів, туристичних баз та ін.	Залежить від міст-кості рейкомотобіля	Залежить від дальності поїздки	Рейкомотобіль
Малий туристичний трансфер	Для перевезення туристів від готелів, лікувально-оздоровчих об'єктів до туристичних об'єктів та між туристичними об'єктами	Те саме	Те саме	Рейкомотобіль
Великий трансфер	Для перевезення пасажирів від залізничного вокзалу широкої колії до готелів, лікувально-оздоровчих об'єктів, туристичних баз та ін.	Структура поїзда визначається кількістю вагонів	» – »	Вузькоколіїний поїзд
Великий туристичний трансфер	Для перевезення туристів від готелів, лікувально-оздоровчих об'єктів до туристичних об'єктів та між туристичними об'єктами	Те саме	» – »	Вузькоколіїний поїзд

Вид туристичної подорожі	Призначення	Кількість туристів	Термін поїздки	Рухомий склад
Туристична подорож малим трансфером	Для перевезення неорганізованих туристів окремими туристичними маршрутами, які бажають побувати в обраних ними самостійно ними місцях	Залежить від місткості рейкомобіля	Залежить від дальності поїздки	Рейкомобіль
Одноденна або дводенна туристична подорож вузькоколійним поїздом	Для перевезення організованих туристів тільки за задалегідь встановленим маршрутом	Структура поїзда визначається кількістю бажаючих	Одна доба	Вузькоколійний поїзд
Короткострокова туристична подорож вузько-колійним поїздом	Те саме	Те саме	До 5 діб	Те саме
Довгострокова туристична подорож вузько-колійним поїздом	Для перевезення організованих туристів тільки за задалегідь встановленим маршрутом територією кількох регіонів та країн	» – »	До 14 діб	» – »

Таблиця 3.3

**Варіанти власників залізничної інфраструктури та рухомого складу при організації туристичних перевезень Департаментом або компанією пасажирських перевезень далекого сполучення ПАТ «УЗ».**  
**Джерело: розробка автора**

Варіант управління туристичними перевезеннями вузькими коліями	Власник залізничної інфраструктури	Власник рухомого складу	Кому передано залізничну інфраструктуру в господарське відання
Організація в структурі Департаменту пасажирських перевезень далекого сполучення або пасажирської компанії ПАТ «УЗ» управління (структурного підрозділу)	Фонд державного майна України	ПАТ «Українська залізниця»	ПАТ «Українська залізниця»
		Частина рухомого складу належить ПАТ «УЗ», а частина – у приватній власності	
		Приватна туристична компанія	

Таблиця 3.4

**Варіанти власників залізничної інфраструктури та рухомого складу при організації туристичних перевезень спільним підприємством. Джерело: розробка автора**

Варіант управління туристичними перевезеннями вузькими коліями	Власник залізничної інфраструктури	Власник рухомого складу	Кому передано залізничну інфраструктуру в господарське відання
Організація спільного підприємства з приватною компанією – юридичною особою за пайової участі ПАТ «УЗ» у капіталі	Фонд державного майна України	Частина рухомого складу належить ПАТ «УЗ», а частина – у приватній власності	ПАТ «Українська залізниця»
		Спільне підприємство	

**Варіанти власників залізничної інфраструктури та рухомого складу при організації туристичних перевезень приватним підприємством та місцевими органами самоврядування. Джерело: розробка автора**

Варіант управління туристичними перевезеннями вузькими коліями	Власник залізничної інфраструктури	Власник рухомого складу	Кому передано залізничну інфраструктуру в господарське відання
Організація самостійних приватних підприємств – юридичних осіб	Фонд державного майна України, приватна компанія орендує нитки графіку для своїх туристичних поїздів	Частина рухомого складу належить ПАТ «УЗ» і перебуває в оренді в приватної компанії, а частина – у приватній власності	ПАТ «Українська залізниця»
Фонд державного майна України, приватна компанія орендує нитки графіку для своїх туристичних поїздів	Фонд державного майна України, приватна компанія орендує нитки графіку для своїх туристичних поїздів	Приватна туристична компанія	ПАТ «Українська залізниця»
Приватна туристична компанія та місцеві органи самоврядування (муніципалітет)	Приватна туристична компанія та місцеві органи самоврядування (муніципалітет)	Частина рухомого складу належить ПАТ «УЗ» та знаходиться в оренді, а частина – у приватній власності	Приватній туристичній компанії або концесіонеру
Приватна туристична компанія	Приватна туристична компанія	Частина рухомого складу належить ПАТ «УЗ» знаходиться в оренді, а частина – у приватній власності	Приватній туристичній компанії

Коли для залізничного туризму будуються нові або додаткові вузькі колії за кошти ПАТ «УЗ», то ця інфраструктура буде належати фонду державного майна України, незважаючи на те, який рухомий склад буде по ній курсувати. Якщо додаткові або нові вузькі залізничні колії будуть будуватися за кошти приватних компаній та місцевих органів виконавчої влади, то власність на залізничну інфраструктуру буде належати спільному підприємству, оскільки всі учасники спільного підприємства передають частину свого майна в його статутний капітал. ПАТ «УЗ» може передавати у статутний капітал спільного підприємства частину свого майна, а саме вагони для туристичних перевезень і залізничні колії, які побудовані за його кошти (що не належать Кабінету Міністрів України).

Зараз в Україні з'явилося кілька приватних підприємств, які займаються залізничним туризмом, самостійно будують вузькі колії на старому земляному полотні та надають туристичні послуги. В цьому разі власником залізничної інфраструктури (якщо вона знята з балансу ПАТ «УЗ») буде приватне підприємство.

Також можливі варіанти, коли приватна компанія орендує існуючі залізничні колії для організації залізничного туризму в певному регіоні України або бере їх у концесію на певний період часу. Крім того, в усіх варіантах приватна компанія може орендувати рухомий склад у ПАТ «УЗ» для перевезення туристів.

Розглянемо перший варіант (рис. 3.2) – утворення окремого виробничого підрозділу з надання трансферних та туристичних послуг вузькими коліями. Цей підрозділ буде підпорядковано Дирекції (управлінню) туристичних перевезень, який, у свою чергу, буде адміністративно підпорядковано Департаменту або компанії пасажирських перевезень у далекому сполученні.

Виникає питання, чи може структурний підрозділ з організації туристичних перевезень бути підпорядкований безпосередньо Львівській залізниці? Юридично, з грудня 2015 р., це стало не можливо, оскільки ПАТ «УЗ» побудовано за вертикально-інтегрованою структурою, а туристичними перевезеннями буде займатися Департамент або компанія з пасажирських перевезень у далекому сполученні. Але утриманням вузьких залізничних колій, організацією руху туристичних поїздів та забезпеченням їх локомотивною тягою буде займатися регіональна філія «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ» (див. рис. 3.2).

За умови такої організації залізничних туристичних перевезень вузькими коліями та забезпечення необхідного сервісу під час проведення екскурсій на ПАТ «УЗ» буде покладено такі функції:

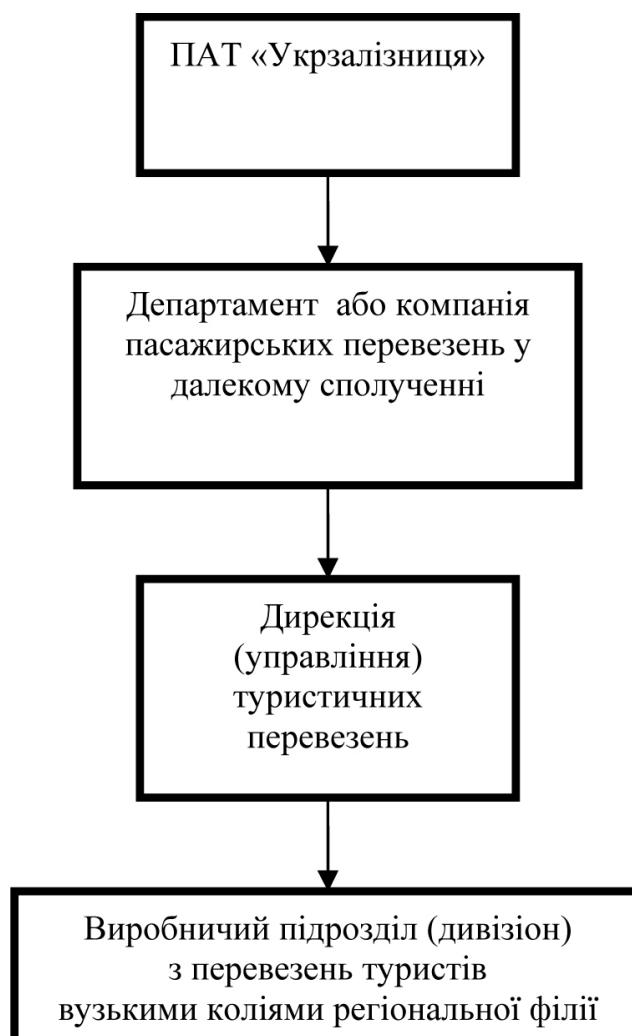


Рис. 3.2. Варіант 1. Структурна схема підпорядкованості окремого виробничого підрозділу (дивізіону) з перевезень туристів вузькими коліями ПАТ «Укрзалізниця». Джерело: розробка автора

1. Проведення маркетингових досліджень з прогнозування попиту на туристичні перевезення.
2. Розробка техніко-економічного обґрунтування доцільності будівництва нових та реконструкції існуючих вузьких залізничних колій та впровадження туристичних перевезень у певному регіоні.

3. Придбання нового спеціального рухомого складу для перевезення туристів вузькими коліями.

4. Визначення обсягів послуг, які будуть передані на аутсорсинг іншим організаціям (туристичним агенціям, ресторанам, кафе, колибам, готелям, апартаментам, базам відпочинку та ін.).

5. Визначення різних варіантів прибуткових маршрутів для перевезення та обслуговування туристів по вузьких коліях та розробка калькуляцій вартості путівок на туристичні перевезення за різними маршрутами та для різної тривалості подорожі.

6. Забезпечення туристичних поїздів водою, утилізацією каналізаційних відходів, паливом, електроенергією, харчуванням та необхідним комфортом під час подорожі.

7. Забезпечення туристичних поїздів під час подорожі кваліфікованим персоналом.

8. Організація утримання вузьких залізничних колій, руху туристичних поїздів та забезпечення їх локомотивною тягою.

9. Проведення рекламної роботи із залучення туристів до перевезень вузькими коліями або передача цих функцій окремій туристичній компанії та рекламним агенціям.

10. Організація трансферних перевезень туристів від місця відпочинку, вокзалу готелю та ін. автомобілями або рейкомобілями. Ці функції можуть бути передані автомобільним компаніям.

Аналізуючи вказаний вище перелік функцій, можна сказати, що ПАТ «УЗ» необхідно організувати Дирекцію (управління або структурний підрозділ, яке візьме на себе певну частину вказаних функцій, але для цього слід найняти додатковий штат працівників.

Крім того, вказана організаційна структура мусить визначитися з обсягом функцій, які будуть передані на аутсорсинг для виконання іншим організаціям (туристичним агенціям, ресторанам, кав'ярням, колибам, готелям, апартаментам, базам відпочинку та ін.), оскільки ці функції не є характерними для діяльності залізничного транспорту.

Сьогодні можливий компромісний варіант (спільне підприємство) організації структури управління, що займається залізничним туризмом, який дозволить ПАТ «Укрзалізниця» частково знизити інвестиційне навантаження на будівництво вузькоколійної інфраструктури та придбання рухомого складу, а також передати значну частину функцій фахівцям з організації туристичного бізнесу (рис. 3.3).

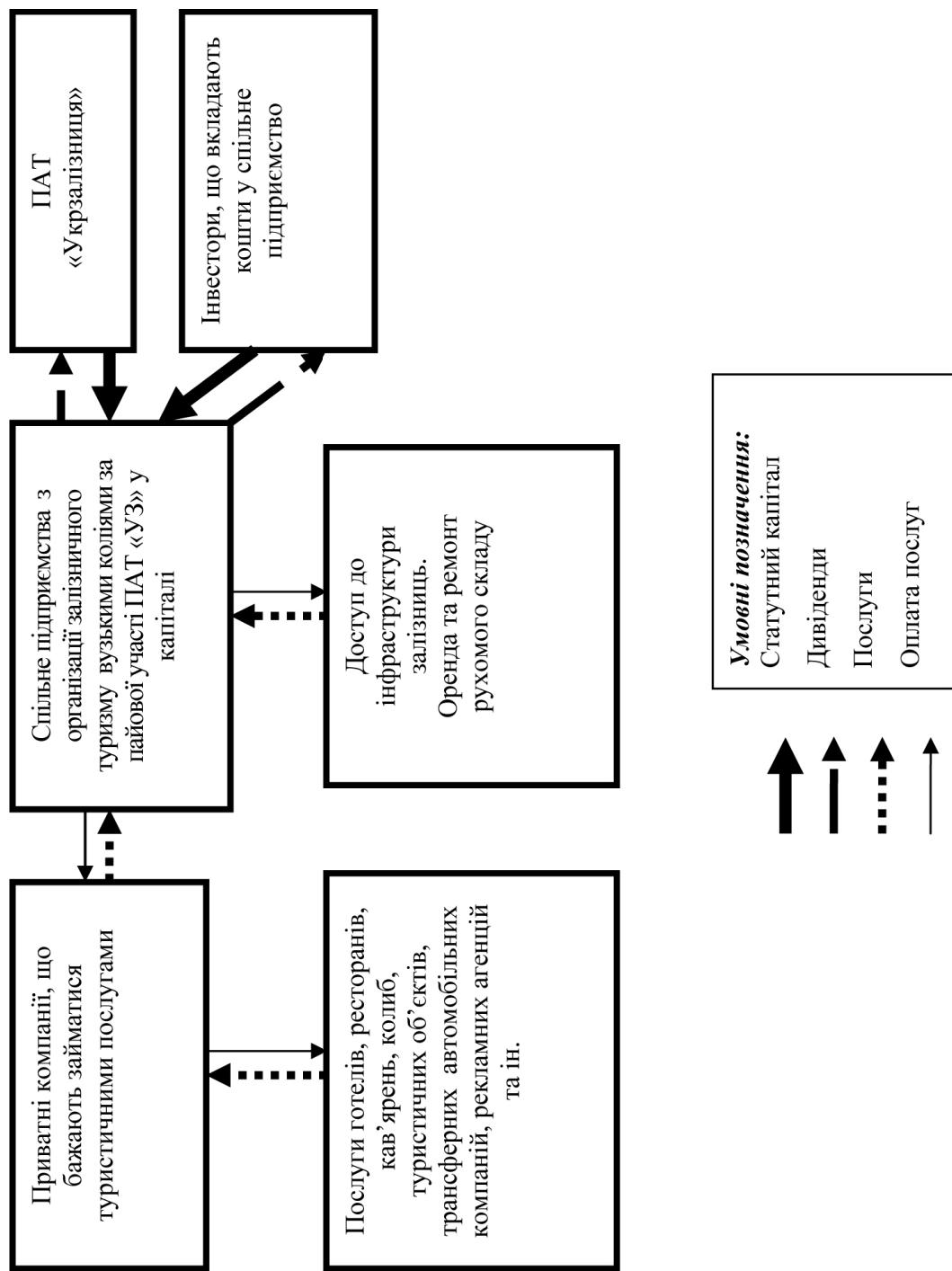


Рис. 3.3. Варіант 2. Структурна схема взаємодії спільного підприємства з ПАТ «Укрзалізниця» та іншими організаціями, що надають туристичні послуги. Джерело: розробка автора

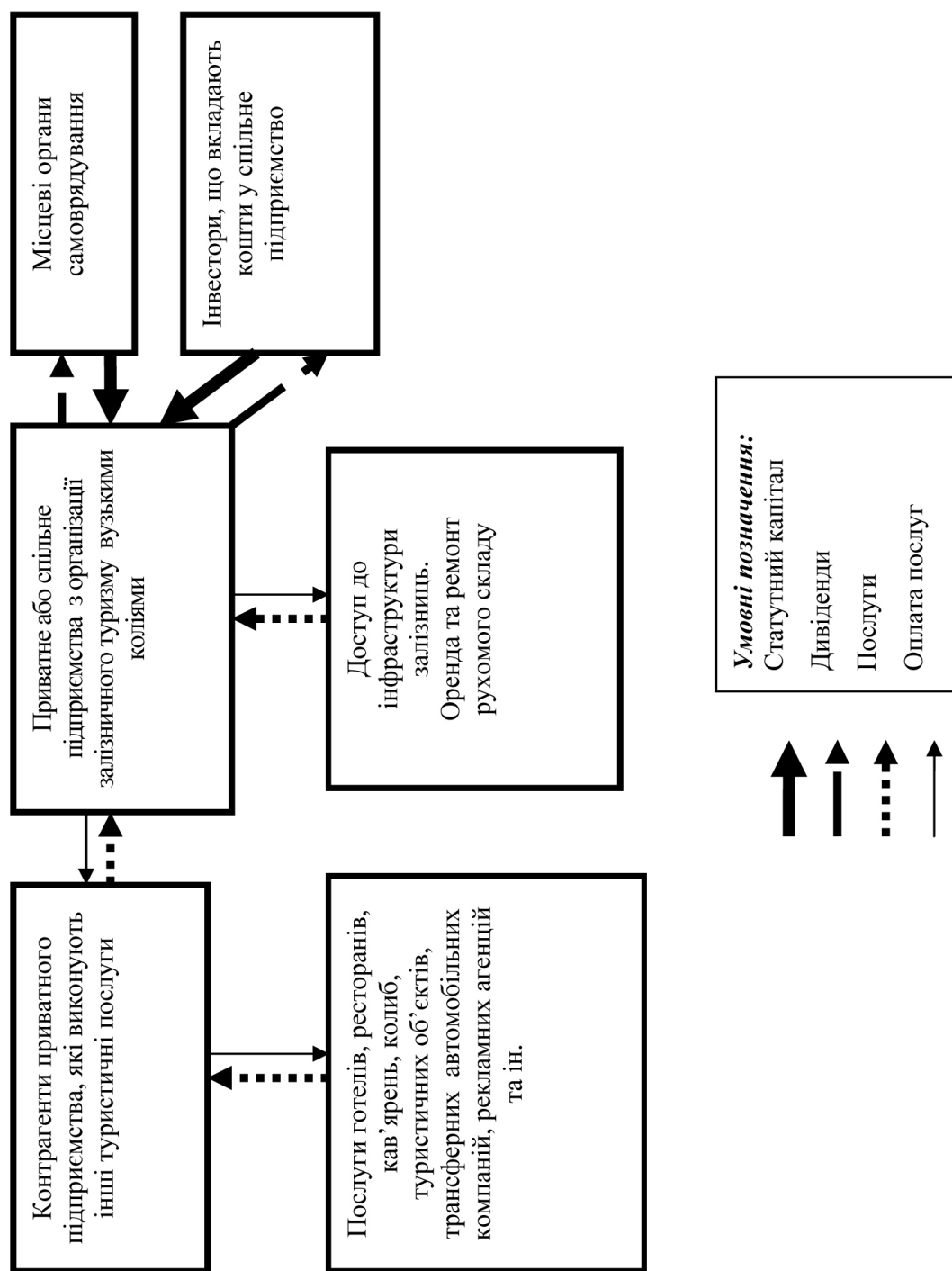


Рис. 3.4. Варіант 3. Структурна схема взаємодії приватного підприємства з ПАТ «Укрзалізниця» та іншими організаціями, що надають туристичні послуги. Джерело: розробка автора

З огляду на сказане вище, доцільним буде використання третього варіанта моделі організації туристичної залізничної компанії, яка являє собою незалежне самостійне підприємство – юридичну особу, засноване на кошти різних власників без участі в капіталі ПАТ «УЗ». Цей варіант (рис. 3.4) повністю ліквідує її залежність від інвестицій Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» і робить компанію повністю самостійною. Вона тільки сплачує ПАТ «УЗ» кошти за доступ до залізничної інфраструктури, використання орендованого рухомого складу (за необхідністю), за обслуговування, ремонт власного рухомого складу та інші послуги ПАТ «УЗ». У цьому разі компанія може мати свій сучасний рухомий склад.

Такий варіант розвитку туристичного ринку більш реальний, оскільки зараз вже є бажаючі вкладати кошти в такі проекти. У цьому разі на ПАТ «УЗ» будуть покладені такі функції:

1. Розробка тарифів на перевезення туристів вузькими коліями за різними маршрутами з урахуванням терміну подорожі.
2. Забезпечення туристичних поїздів водою, паливом, електроенергією, харчуванням та необхідним комфортом під час подорожі, утилізація каналізаційних відходів.
3. Забезпечення туристичних поїздів під час подорожі кваліфікованим персоналом: поїзною локомотивною бригадою, стюардами (за необхідністю), електромеханіками та ін.
4. Організація утримання вузьких залізничних колій, руху туристичних поїздів та забезпечення їх локомотивною тягою.

### **3.2. Визначення особливостей формування доходів підприємств, що будуть займатися залізничним туризмом**

Історія будівництва та розвитку «вузькоколіюк» в Україні сягає початку ХІХ ст. Вони будувалися скрізь, де було потрібно перевозити вантажі на невеликі відстані. Зараз ці залізниці практично не виконують свої основні функції і стали пристосовуватися до місцевих перевезень пасажирів, проведення туристичних екскурсій, термін яких не перевищує однієї доби [113].

Останнім часом попит на залізничний туризм в Україні поступово зростає, що доведено анонімним опитуванням, результати якого наведено автором та підтверджується іншими дослідженнями.

Але в той же час прихильники залізничного туризму [62] віддають перевагу таким видам туристичних послуг: 9 % респондентів цікавить пригодницький вид туризм, 12 % – бажають проводити відпочинок під час подорожі, 18 % – бажають подорожувати з пізнавальною метою, для 10 % мета подорожі – ознайомлення з релігійними установами, 9 % – подорожують з лікувально-оздоровчою метою і 18 % респондентів цікавить відпочинок біля моря або річок (пляжний туризм).

За тривалістю подорожі залізничною колією 25 % респондентів віддають перевагу одноденним туристичним поїздкам; нетривалими поїздкам до 2, 3 діб цікавляться 37 % респондентів; багатоденними поїздками в туристичних поїздах – 19 % опитаних. При цьому 19 % респондентів не змогли позитивно відповісти на це запитання.

У Закарпатському регіоні, який було досліджено автором, туристам можна запропонувати майже всі вказані види залізничних подорожей вузькими коліями, а саме: активний відпочинок у горах у зимовий та літній періоди; пригодницький туризм протягом всього року; лікувально-оздоровчий туризм (термальні води міста Берегове, курорти Закарпаття та купання в гарячих котлах і річках); подорожі з пізнавальною метою всією територією Закарпаття; знайомство з чарівною природою регіону, із заповідними озерами та річками; знайомство з історичними замками, монастирями та ін.

Методичні підходи щодо організації залізничних подорожей вузькими коліями в районі Закарпаття можна використати для будь-якого району України. З цією метою необхідно встановити та дослідити основні фактори, які впливають на розвиток залізничного туризму в Україні. Вони проявляють себе на різних рівнях макро- та мезооточення туристичних залізничних компаній.

На макрорівні до них слід віднести політичні, економічні, соціально-культурні, технологічні та екологічні фактори (табл. 3.6).

З таблиці випливає, що найбільш впливовими з них є політичні, оскільки вони як негативно так і позитивно впливають на розвиток вузькоколійного залізничного туризму.

**Основні фактори, що впливають на розвиток вузькоколіїного залізничного туризму. Джерело: розробка автора**

Вид оточення	Вид факторів зовнішнього середовища	Чинники, що впливають на розвиток залізничного туризму
Макрорівень	Політичні	Гібридна війна, анексія Криму, порушення дружніх зв'язків з Росією
	Економічні	Порушення економічних зв'язків з деякими країнами колишнього СРСР суттєво впливають на обсяги перевезень
	Соціально-культурні	Порушення культурних зв'язків з деякими країнами колишнього СНД. Падіння рівня життя мешканців України
	Технологічні	Відсутність концепції, щодо розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті. Промисловість України може виробляти новий рухомий склад, але за відсутності коштів ПАТ «УЗ» заводи простоюють. Інфраструктура залізничного транспорту потребує оновлення
	Екологічні	Залізничний туризм менш забруднює довкілля ніж автомобільний
Мезорівень	Конкуренти	Автомобільний туризм, оскільки він більш мобільний ніж залізничний, але більш небезпечний, шкідливий та неритмічно працює протягом року
	Покупці туристичних послуг	Наявність попиту на залізничний туризм. Наявність відпочиваючих в місцевих готелях, які приїхали для відпочинку на туристичних об'єктах та місцевих жителів, що будуть користуватися залізницею
	Постачальники	Наявність великої кількості туристичних об'єктів, в районі тяжіння до залізниці. Привабливість туристичних маршрутів. Проведення ефективної реклами та цінової політики. Високий рівень туристичного обслуговування, що виконують посередники. Наявність нового сучасного рухомого складу та висока якість перевезень

До негативних наслідків можна віднести значне скорочення кількості вітчизняних та іноземних туристів, до позитивних – відновлення застарілої вузькоколіїної інфраструктури та її використання для туристичних подорожей в регіонах, що розташовані в протилежному боці від бойових дій. Враховуючи останні події, які відбулися в Україні протягом 2014–2016 рр., а саме: гібридна війна, погіршення відносин з Росією, суттєве скорочення доходів мешканців, обсяги туристичних перевезень значно знизилися. Крім того, після анексії Криму відбулися зміни потоків туристичних перевезень. Більшість мешканців країни почали проводити відпочинок у регіонах Західної України, що спонукає до підвищення попиту на туристичні подорожі вузькими коліями Закарпаття. До цього слід додати певний інтерес вітчизняних та закордонних бізнесменів щодо розвитку туристичної інфраструктури Закарпатського регіону.

Економічні фактори з одного боку негативно впливають на обсяги залізничних перевезень, відсутність інвестицій на розвиток залізничної інфраструктури та зубожіння населення України, а з другого боку наявність значних коштів у вітчизняних та закордонних олігархів спонукає вкладати їх у перспективні інноваційні проекти.

Попит на туристичні перевезення вузькими залізничними коліями значно підвищиться за наявності сучасного комфортного рухомого складу, оскільки зараз, хоч і існує вузькоколіїний рухомий склад для перевезення пасажирів, але він перебуває в занедбаному стані й майже не придатний для туристичних подорожей.

У Закарпатті є позитивна спроба використовувати старий рухомий склад для організації екскурсійних туристичних подорожей, але він зовсім не забезпечує комфортних умов і може здійснювати поїздки на невелику відстань. Попит на ці перевезення є, але він незначний і не постійний [62; 113; 184].

На мезорівні основний негативний вплив на вузькоколіїний залізничний туризм має скорочення покупців туристичних послуг, які віддають перевагу виїзному туризму у країни, що мають морські курорти. Але питома вага туристів у західному регіоні України за часи АТО поступово зростає, а впровадження залізничних подорожей по вузьких коліях дозволить захопити свою нішу на ринку туристичних послуг.

Слід зауважити, що у 2016 та 2017 рр. керівництво країни зосередило свою увагу на розвитку залізничного туризму вузькими коліями і сприяє його розвитку у Закарпатському регіоні.

Узагальнюючи сказане вище до основних факторів, які безпосередньо впливають на діяльність підприємств, що займаються залізничним туризмом вузькими коліями слід віднести:

1. Наявність існуючої інфраструктури залізничних колій, що реконструйована або побудована заново і має відповідати встановленим нормативам з техніки безпеки, швидкості руху, комфортності поїздки та утримуватися належним чином.

2. Наявність навколо вузькоколійної залізниці розвиненої туристичної інфраструктури.

3. Наявність чарівної природи, місць для активного відпочинку (лижних баз, маршрутів для велосипедних подорожей тощо), спокійного відпочинку (озер та річок), термальних вод для лікувально-оздоровчого туризму, курортів, місцевих національних особливостей (варіння у котлах, свята вин, рибна ловля ін.) та заповідників.

4. Наявність відпочиваючих у місцевих готелях, які є потенційними клієнтами туристичної компанії.

5. Наявність попиту на такі види залізничних послуг з боку вітчизняних та закордонних туристів.

6. Наявність сучасного вузькоколійного рухомого складу підвищеної комфортності, у якому можна надавати різні види туристичних послуг залежно від тривалості подорожі.

7. Проведення ефективної рекламної акції щодо залучення туристів на залізничні перевезення.

8. Високий рівень туристичного обслуговування під час подорожі у вагонах поїзда, проживання в готелях і апартаментах, харчування в ресторанах і кав'ярнях, трансферного й екскурсійного обслуговування, баз активного і спокійного відпочинку та ін.

9. Багатоваріантність туристичних маршрутів, що дозволяють залучити максимальну кількість клієнтів.

10. Цінова та тарифна політика туристичної компанії, що займається залізничним туризмом, яка мусить враховувати вартість туристичних послуг компаній, що використовують для перевезень туристів автотранспорт.

Виникає питання: «Хто є потенційними клієнтами підприємств залізничного туризму вузькими коліями?» Можна очікувати значний

попит на туристичні одноденні перевезення з боку відпочиваючих у місцевих готелях Закарпаття, до яких слід віднести вітчизняних та закордонних мешканців.

На короткострокові перевезення (до 5 діб) вузькими залізничними коліями можна очікувати попит не тільки відпочиваючих у готелях Закарпаття, а й з боку мешканців усіх регіонів України та країн Європи.

Остаточно стверджувати про наявність попиту на туристичні залізничні подорожі тривалістю до 14 діб поки не можна, оскільки на теренах, що обслуговує вузькоколійна залізниця, не можна знайти необхідної кількості екскурсійних об'єктів для вітчизняних та закордонних туристів. Це можливо тільки після розвитку туристичної бази Закарпаття, а туристичні оператори зможуть організувати додатково подорожі вузькими коліями на територіях сусідніх держав. Але за наявності поїздів першого класу, у складі яких будуть купейні вагони, вагони 1-го класу, вагони-ресторани, вагон-буфет, вагон-салон, а в перспективі вагон-ігротека, бажаних подорожувати протягом 7, 8 діб буде багато.

За оцінкою експертів Всесвітньої туристської організації, оптимальною вважається пропорція, при якій на одного туриста, що виїжджає за кордон, припадає один іноземний турист, що прибуває з-за кордону, і четверо осіб, що подорожуючих територією своєї країни. Для реалізації цієї пропорції повною мірою можуть використовуватися можливості залізничного транспорту майже в усіх видах туризму [275, с. 350].

Розглянемо докладніше вплив конфігурації існуючої інфраструктури залізничних колій на попит населення на туристичні подорожі. Траса вузькоколійних залізниць має пролягати близько до існуючої туристичної інфраструктури, що обслуговується зараз автомобільним транспортом. Для цього слід оптимально використати конфігурацію існуючих залізниць (у разі потреби прокласти нову трасу, в інших місцях виконати реконструкцію).

Виникає реальне питання: «Чи перейдуть туристи з автомобільного транспорту на залізничний?». Цьому сприятиме кілька факторів:

- перевезення залізничним транспортом вузькими коліями в новенькому рухомому складі з повним комфортом приваблюватиме туристів своєю екзотичністю;

– такі перевезення значно безпечніші, ніж автомобільні, особливо в зимовий період;

– залізничні подорожі є значно комфортнішими, ніж автомобільні, оскільки рухомий склад має все необхідне для відпочинку, гігієни, зручності поїздки, харчування та ін.;

– залізничні перевезення сприятимуть створенню нових робочих місць, розвитку інфраструктури окремих районів та будівництву нових готелів, ресторанів, баз відпочинку тощо.

Нова траса вузькоколіїних залізниць може проходити в місцях, де нема існуючих об'єктів туристичної інфраструктури, але є історичні пам'ятки, які можуть викликати додатковий туристичний попит. Наприклад, у регіонах Закарпаття, це водоспади, оленячі та страусині ферми, замки, квіткові долини, лижні траси, гірські річки та ін. Найкращою конфігурацією для реконструкції старої та будівництва нової траси залізниці є форма суміжних кілець, яка дозволяє організовувати зразу кілька різнопланових туристичних маршрутів, що охоплюють велику кількість баз активного та спокійного відпочинку, історичних об'єктів, лікувальних курортів, містечок з мальовничими краєвидами та ін.

Вказана вище конфігурація залізничної траси дозволяє в будь-якому місці будувати окрему вітку залізничної колії до туристичного містечка або пам'яток, що зараз користуються значним попитом.

Суттєво сприяє зростанню попиту на залізничні туристичні перевезення наявність в районі тяжіння залізничної колії шириною 1 520 мм, що спонукає потенційних туристів без значних витрат коштів та зусиль пересідати на вузькоколіїну залізницю.

Становить значний інтерес прогнозування річних доходів підприємства від залізничного туризму вузькими коліями, оскільки одночасно виконуються трансферні перевезення пасажирів і перевезення туристів окремими маршрутами різним типом рухомого складу (вузькоколіїними поїздами та рейкомобілями).

На Закарпатті, де дуже розвинуті перевезення туристів автомобільним транспортом, попит на залізничні перевезення буде наростати поступово, тому спочатку доцільно закупити рейкомобілі, які значно дешевші, ніж пасажирський вузькоколіїний поїзд. Потім слід придбати дорогий сучасний вузькоколіїний рухомий склад та привчити туристів до комфортних залізничних перевезень.

Враховуючи сказане, річний дохід від використання рейкомобілів  $D_{\text{рейк}}$  для перевезення пасажирів та туристів буде накопичуватися за двома напрямками, а саме:

1) від малого трансферу

$$D_{\text{рейк}}^{\text{м.т}} = \sum_{i=1}^n \text{КП}_i^k \cdot \text{ВК}_i^k,$$

де  $\text{КП}_i^k$  – річна кількість пасажирів, що користуються малим трансфером для поїздки від залізничного вокзалу широкої колії до місця туристичного відпочинку або готелю та в зворотному русі по  $i$ -му вузькоколійному напрямку до  $k$ -ї тарифної зони, від готелів, будинків і баз відпочину, інших туристичних об'єктів, між туристичними об'єктами та у зворотному русі, осіб;

$\text{ВК}_i^k$  – вартість квитка від залізничного вокзалу широкої колії до місця туристичного відпочинку або готелю по  $i$ -му вузькоколійному напрямку до  $k$ -ї тарифної зони, від готелів, будинків і баз відпочину, інших туристичних об'єктів, між туристичними об'єктами та у зворотному русі по  $i$ -му вузькоколійному напрямку на певну відстань, грн;

$n$  – кількість напрямків трансферних перевезень, що виконуються рейкомобілями;

2) від малого туристичного трансферу

$$D_{\text{рейк}}^{\text{м.т.т}} = \sum_{j=1}^r \text{КТМ}_j \cdot \text{ВП}_j,$$

де  $\text{КТМ}_j$  – річна кількість відпочиваючих, що користуються рейкомобілями для туристичних подорожей по  $j$ -му вузькоколійному маршруту, осіб;

$\text{ВП}_j$  – вартість туристичної путівки або залізничного квитка по  $j$ -му вузькоколійному маршруту, грн;

$r$  – кількість вузькоколійних туристичних маршрутів, що виконуються рейкомобілями.

Розрахунки доходу від перевезень пасажирів і туристів спеціальними трансферними поїздами вузькими залізничними коліями мають

деяку відмінність від перевезень рейкомобілями, яка міститься у тарифах на перевезення, що залежать від структури поїзда та класності вагонів. Крім того, квитки на ці поїзди можуть мати відкриту дату, що дозволить туристам робити зупинки на маршруті на деякий період, а потім продовжувати поїздку до кінцевого пункту.

Якщо дохід туристичної компанії від перевезення пасажирів та туристів рейкомобілями накопичується за двома напрямками, то дохід від перевезення вказаного контингенту спеціальними вузькоколійними поїздами розраховується за *n'ятьма напрямками*:

1) річний дохід від перевезення пасажирів та туристів великим трансфером визначається за формулою

$$D_{\text{поїзд}}^{\text{в.т}} = \sum_{i=1}^n \text{КП}_i^k \cdot \text{ВК}_i^k,$$

де  $\text{КП}_i^k$  – річна кількість пасажирів, що користуються великим трансфером для поїздки від залізничного вокзалу широкої колії до місця туристичного відпочинку або готелю та у зворотному русі  $i$ -м вузькоколіїним напрямком до  $k$ -ї тарифної зони, від готелів, будинків і баз відпочину, інших туристичних об'єктів, між туристичними об'єктами та у зворотному русі  $i$ -м вузькоколіїним напрямком на певну відстань, осіб;

$\text{ВК}_i^k$  – вартість квитка від залізничного вокзалу широкої колії до місця туристичного відпочинку або готелю  $i$ -м вузькоколіїним напрямком до  $k$ -ї тарифної зони, від готелів, будинків і баз відпочину, інших туристичних об'єктів, між туристичними об'єктами та у зворотному русі  $i$ -м вузькоколіїному напрямку на певну відстань, грн;

2) річний дохід від перевезення пасажирів та туристів великим туристичним трансфером визначається за формулою

$$D_{\text{поїзд}}^{\text{в.т.т}} = \sum_{j=1}^r \text{КТМ}_j \cdot \text{ВП}_j,$$

де  $КТМ_j$  – річна кількість відпочиваючих, що користуються поїздами для туристичних подорожей по  $j$ -му вузькоколіїному маршруту, осіб;

$ВП_j$  – вартість туристичної путівки або залізничного квитка по  $j$ -му вузькоколіїному маршруту, грн;

$r$  – кількість вузькоколіїних туристичних маршрутів, що виконуються поїздами;

3) розрахунки доходу від перевезень туристів протягом однієї або двох діб спеціальними рухомим складом вузькими залізничними коліями та різними маршрутами розраховується за формулою, яка враховує структуру поїзда (наявність вагона-буфету, вагона-ресторану, вагона-салону), класність поїзда (перший або другий клас), тип вагона (другого, першого класу або купейного):

$$Д_{\text{поїзд}}^{\text{одн/дво}} = \sum_{j=1}^r \sum_{s=1}^3 КТМ_j^s \cdot ВП_j^s,$$

де  $КТМ_j^s$  – річна кількість відпочиваючих, що користуються вузькоколіїним рухомим складом для туристичних одно- або дводенних подорожей  $j$ -м маршрутом у вагоні типу  $s$ , осіб;

$ВП_j^s$  – вартість туристичної путівки  $j$ -м вузькоколіїним маршрутом у вагоні типу  $s$ , грн;

$r$  – кількість вузькоколіїних туристичних маршрутів, що виконуються спеціальним вузькоколіїним рухомим складом, одиниць;

$s$  – тип вагону: 1 – другого класу, 2 – першого класу, 3 – купейний вагон;

Аналогічно виконуються розрахунки доходу від перевезень туристів вузькоколіїними поїздами для короткострокових та довгострокових маршрутів з включенням до структури поїзда вагона-ігротеки (вартість за користування яким оплачується додатково відвідувачами ігротеки):

4) для короткострокових маршрутів

$$Д_{\text{поїзд}}^{\text{корот}} = \sum_{j=1}^r \sum_{s=1}^3 КТМ_j^s \cdot ВП_j^s,$$

де  $КТМ_j^s$  – річна кількість відпочиваючих, що користуються вузькоколіїним рухомим складом для короткострокових туристичних подорожей  $j$ -м маршрутом у вагоні типу  $s$ , осіб;

$ВП_j^s$  – вартість туристичної путівки  $j$ -м вузькоколіїним маршрутом у вагоні типу  $s$ , грн;

5) для довгострокових маршрутів

$$D_{\text{поїзд}}^{\text{довго}} = \sum_{j=1}^r \sum_{s=1}^3 КТМ_j^s \cdot ВП_j^s,$$

де  $КТМ_j^s$  – річна кількість відпочиваючих, що користуються вузькоколіїним рухомим складом для довгострокових туристичних подорожей  $j$ -м маршрутом у вагоні типу  $s$ , осіб;

$ВП_j^s$  – вартість туристичної путівки  $j$ -м вузькоколіїним маршрутом у вагоні типу  $s$ , грн.

Для наочного сприйняття попередніх розрахунків у табл. 3.7 систематизовані всі формули для визначення річного доходу туристичної компанії від трансферу та туристичних подорожей різним рухомим складом вузькими залізничними коліями.

Вартість путівки включає:

- проїзд за маршрутом, що враховує термін подорожі, класність вузькоколіїного поїзда та тип вагона (1-го, 2-го класу, купейний);
- проживання в готелі (2, 3, 4 зірки), сніданки в поїзді або готелі за необхідності;
- екскурсії за вказаною програмою;
- супровід гіда-керівника за усім маршрутом;
- страхування.

Вартість туру не включає:

- вхідні квитки на екскурсійні об'єкти;
- факультативні екскурсії, що рекомендовані у програмі туру;
- проїзд у громадському транспорті;
- власні витрати туриста (обіди, вечеря, сувеніри).

Для визначення кількості туристів, що будуть подорожувати вузькими коліями, доцільно скористатися схемою утворення туристичних потоків на прикладі Закарпатського регіону (рис. 3.5). Проблема розрахунку полягає у тому, що вузькі колії розвивалися ізольовано одна від одної та окремо від широких колій.

Таблиця 3.7

**Формули для розрахунку доходу від перевезень пасажирів та туристів різними видами рухомого складу вузькими коліями. Джерело: розробка автора**

Вид туристичної подорожі	Формула	Рухомий склад
Малий трансфер	$D_{рей}^{м.т} = \sum_{i=1}^n КП_i^k ВК_i^k$	Рейкомобіль
Малий туристичний трансфер	$D_{рей}^{м.т.т} = \sum_{i=1}^n КТ_i^m ВК_i^m$	Те саме
Великий трансфер	$D_{поїзд}^{в.т} = \sum_{i=1}^n КП_i^k ВК_i^k$	Вузькоколіїний поїзд
Великий туристичний трансфер	$D_{поїзд}^{в.т.т} = \sum_{i=1}^n КТ_i^m ВК_i^m$	Те саме
Туристична подорож малим трансфером	$D_{рей}^{п.м.т} = \sum_{j=1}^r КТМ_j ВП_j$	Рейкомобіль
Одноденна або дводенна туристична подорож вузькоколіїним поїздом	$D_{поїзд}^{одн/дво} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 КТМ_j^s ВП_j^s$	Вузькоколіїний поїзд
Короткострокова туристична подорож вузькоколіїним поїздом	$D_{поїзд}^{корот} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 КТМ_j^s ВП_j^s$	Те саме
Довгострокова туристична подорож вузькоколіїним поїздом	$D_{поїзд}^{довго} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 КТМ_j^s ВП_j^s$	» »

На схемі показані основні потоки туристів, що їдуть відпочивати у Закарпаття з метою ознайомлення з мальовничою природою, лижними курортами, лікувально-оздоровчими та туристичними об'єктами, національною культурою: зовнішні потоки з країн-сусідів: Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії, з якими є залізничне, автомобільне та авіаційне сполучення; внутрішні потоки туристів з України, які потрапляють у Закарпатський регіон автомобільним, залізничним та авіаційним транспортом.



Рис. 3.5. Схема туристичних потоків у Закарпатському регіоні України.

*Джерело: розробка автора*

Усі вказані людські потоки (показано суцільною стрілкою) утворюють потенційні туристи та користувачі вузькоколіїних залізничних подорожей, але тільки частково, оскільки багато туристів потрапляють у цей регіон як клієнти інших туристичних компаній на автомобільному транспорті.

Крім того, пунктирною стрілкою показані реальні клієнти, які можуть скористатися послугами туристичної компанії із залізничних перевезень вузькими коліями. До них слід віднести туристів, що відпочивають у містах та містечках:

- Берегове, у якому є термальні курорти та туристичні об'єкти;
- Виноградів, де є багато туристичних об'єктів;
- Хуст, де є водопад, страусові та оленячі ферми, долина нарцисів, замок та інші туристичні об'єкти;
- Міжгір'я, де є мальовниче озеро, лижний відпочинок, ресторани та ін.;
- Свалява, куди люди приїждять поїздом (є залізничний вокзал) та автомобільним транспортом на лікувально-оздоровчий курорт;
- Мукачеве, де є багато туристичних об'єктів (є залізничний вокзал).

Поза увагою не можна залишити туристів, що приїждять на відпочинок у Великоберезнянський, Печеринський, Воловецький, Міжгірський та Рахівський райони, де багато лижних баз і туристичних об'єктів, та прикордонний Мукачівський район. Мешканці та туристи цих районів також можуть бути потенційними клієнтами залізничної вузькоколійної компанії.

За статистичними даними в Закарпатському регіоні щорічно відпочивають близько 340 тис. туристів, які приносять дохід майже 350 тис. грн. Але ці дані дуже занижені, оскільки не враховують значну кількість туристів, які користуються приватними готелями, апартаментами та базами відпочинку. Найбільша кількість відпочиваючих концентрується в районах Берегового, з якого розпочинається діюча вузькоколійна залізниця, та Хуста.

Як уже зазначалося, попит на залізничні перевезення складає близько – 78 %. Але вузькоколійна залізниця менш комфортна, ніж звичайна, тож попит є значно меншим. Тому на перший рік експлуатації вузькоколійної залізниці можна прогнозувати цей показник на рівні не більше ніж 20 %, потім цей відсоток буде поступово зростати й може досягнути 45 %.

Для розрахунку необхідної кількості рейкомобілів, вузькоколійних поїздів 1-го та 2-го класу, структури поїзда (кількість вагонів 1-го, 2-го класу, купейних, вагонів-буфетів, вагонів-ресторанів, вагонів-салонів та спеціального) необхідно поділити вказаний потік пасажирів на окремі складові, що враховують попит на конкретний тип

рухомого складу (рейкомобілі та поїзди) класність вагонів та комфортність поїзда. Протягом першого року експлуатації вузькоколійної залізниці попит на туристичні подорожі вузькоколійним рухомим складом ще буде малим, а кількість рейкомобілів та поїздів незначною, тому доцільно розрахувати перспективний потік туристів ПКТ залежно від кількості екскурсійних маршрутів за формулою

$$\text{ПКТ} = \sum_i^k \cdot \sum_{y=1}^m \text{КРС}_y^i \cdot n_{\text{сер}}^i \cdot \text{ПКМ}_y \cdot m_y,$$

- де  $\text{КРС}_y^i$  – кількість  $i$ -х туристичних залізничних поїздів та рейкомобілів на  $y$ -му маршруті за один день, од.;
- $n_{\text{сер}}^i$  – середня розрахункова населеність  $i$ -го туристичного поїзда або рейкомобіля на  $y$ -му маршруті за рік, чол.;
- $\text{ПКМ}_y$  – кількість туристичних днів, що обслуговуються поїздами та рейкомобілями на  $y$ -му маршруті в прогнозованому році, од.;
- $m_y$  – середня кількість робочих днів  $i$ -го туристичного залізничного поїзда або рейкомобіля на  $y$ -му маршруті на прогнозний рік, день.

Тарифи на перевезення пасажирів (туристів) вузькими залізничними коліями повинні забезпечувати отримання регіональною філією «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ» доходів від надання відповідних послуг у розмірі, який забезпечить компенсацію їх витрат з перевезень та формування економічно обґрунтованого прибутку.

Оскільки затверджених тарифів на перевезення пасажирів вузькими коліями не існує, то їх слід розробити з урахуванням існуючих нормативних документів: Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України [186]; Інструкція з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України [211]. Тарифи на перевезення пасажирів вузькими коліями повинні бути єдиними і враховувати класність поїзда, тип вагону, комфортність поїзда та наявність у складі вагонів.

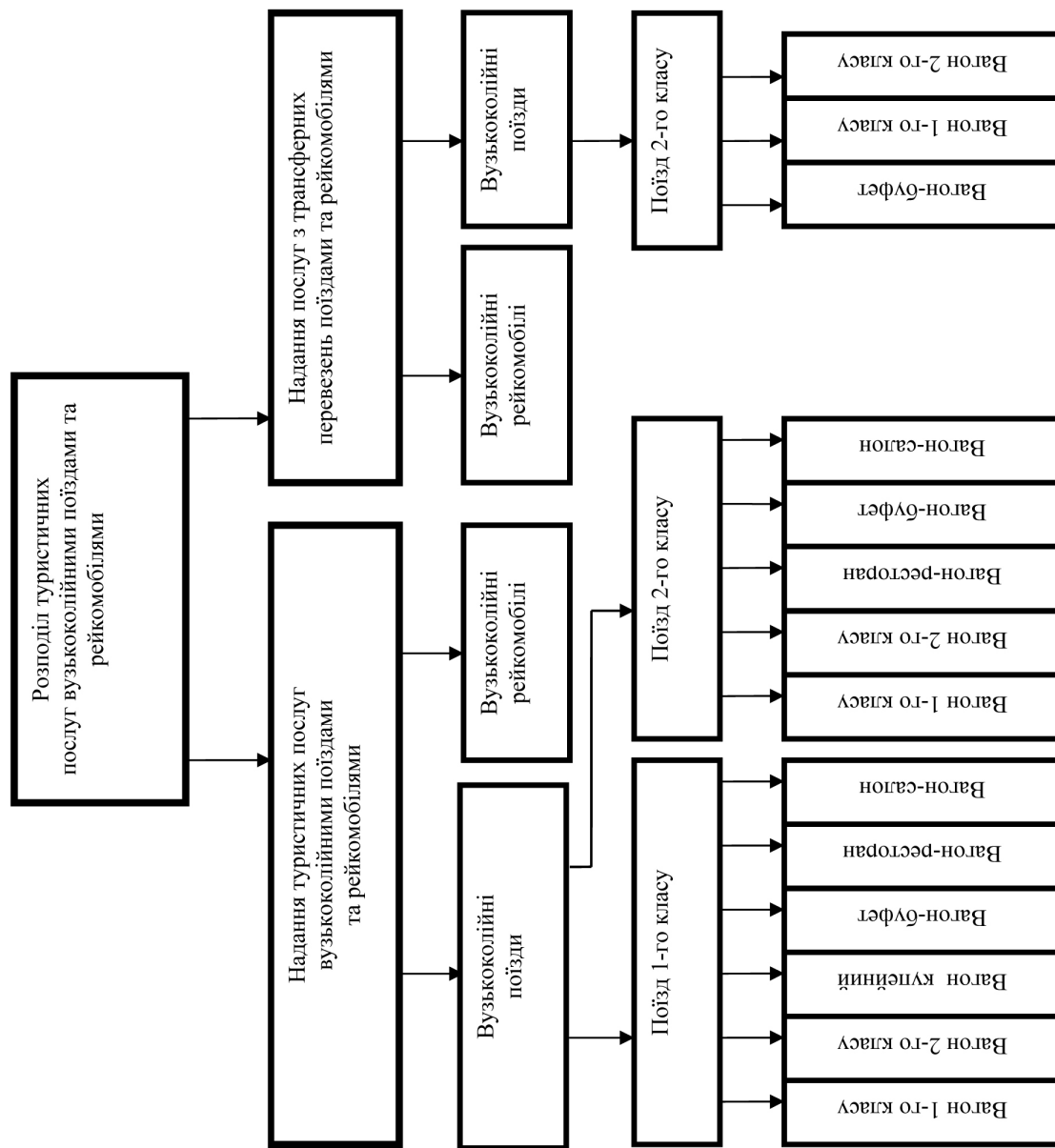


Рис. 3.6. Розподіл туристичних послуг вузькоколійними поїздами та рейкомобілями. Джерело: розробка автора

Оскільки затверджених тарифів на перевезення пасажирів вузькими коліями не існує, то їх слід розробити з урахуванням існуючих нормативних документів: Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України [186]; Інструкція з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України [211]. Тарифи на перевезення пасажирів вузькими коліями повинні бути єдиними і враховувати класність поїзда, тип вагону, комфортність поїзда та наявність у складі вагонів.

Враховуючи те, що вузькоколійні поїзди курсують у межах окремої залізниці, розподіл вартості проїзду на дві частини – плацкарти та квиткової частини не передбачено.

Тарифи на перевезення туристів та пасажирів слід розраховувати на основі калькуляцій витрат на вузькоколійні пасажирські перевезення з урахуванням економічно обґрунтованого прибутку, ПДВ та страхового збору й мають бути погоджені обласними адміністраціями залежно від структури туристичних поїздів і таких показників:

1. Показника собівартості 10 пас.-км вузькими коліями для конкретної залізниці, коп. за 10 пас.-км.

2. Середньої дальності поїздки пасажира вузькими коліями для конкретної залізниці, км.

3. Розрахункової дальності поїздки одного пасажира вузькими коліями конкретної залізниці, км.

Для розрахунку тарифів на перевезення пасажирів вузькими коліями скористаємося формулою, яка була запропонована Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна [84; 85] і адаптована автором до вузьких залізничних колій:

$$T_L = (C_L L K_R) (1 + K_{\text{ПДВ}} + K_{\text{страх}}) 10^{-3}, \quad (3.1)$$

де  $T_L$  – вартість перевезення одного пасажира (тариф) на відстань, яка потрапляє у межі тарифного поясу, середина якого дорівнює  $L$ , грн;

$C_L$  – тарифна ставка, яка враховує вартість перевезення пасажира на задану відстань  $L$ , коп./10 пас.-км;

$L$  – розрахункова відстань до середини конкретного тарифного поясу, на яку перевозиться пасажир, км;

$K_R$  – коефіцієнт рентабельності перевезень пасажирів вузькоколіійною залізницею, рази;

$K_{\text{ПДВ}}$  – коефіцієнт, що враховує нарахування податку на додану вартість;

$K_{\text{страх}}$  – коефіцієнт, що враховує нарахування страхового збору, рази;

Побудовані за формулою (3.1) тарифи повинні враховувати прогнозні показники витрат наступного року. Визначення витрат з перевезень пасажирів вузькими коліями виконується на базі калькуляції собівартості пасажирських перевезень за окремими складовими (локомотивна, вагонна, пасажирська та інфраструктурна) (рис. 3.7).

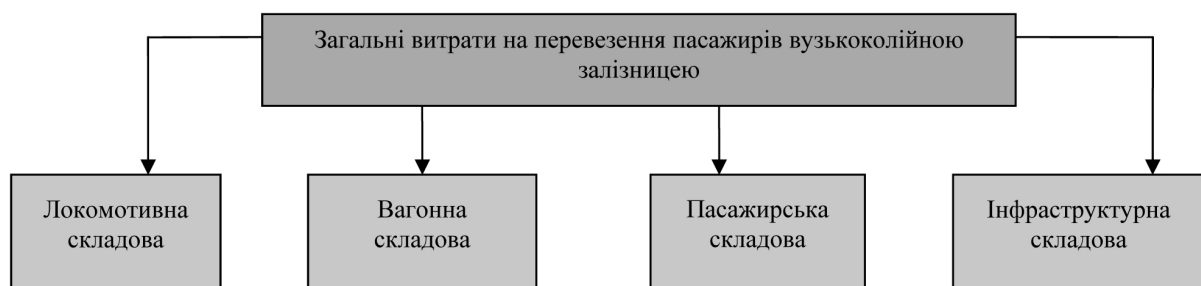


Рис. 3.7. Структура витрат на перевезення пасажирів і туристів вузькими коліями за окремими складовими. Джерело: розробка автора

Це зроблено з метою ефективного розподілу витрат між різними учасниками перевізного процесу, коли рухомий склад може належати будь-якому власнику. Це дозволить оптимізувати витрати на перевезення та знизити в майбутньому збитковість компаній залежно від того, кому буде належати рухомий склад, експлуатаційне вагонне депо, окремі будівлі та споруди інфраструктури й пасажирського господарства.

До локомотивної складової слід включити витрати локомотивного господарства на експлуатацію, обслуговування, ремонт та утримання локомотивів, що задіяні на перевезеннях вузькою колією та маневровій роботі. До вагонної складової слід включити витрати пасажирського господарства на технічне обслуговування, ремонт та амортизацію вагонів. До пасажирської складової – витрати пасажирського господарства на екіпірування пасажирських вагонів, їх обслуговування у пасажирських поїздах, технічне обслуговування вагонів за програмою ТО-1, продаж залізничних квитків при трансферних пере-

везеннях, експлуатацію, обслуговування та амортизацію автоматизованих систем оплати, контролю та обліку.

Наведемо розподіл статей витрат за різними складовими (у дужках вказуються номери статей).

*Витрати, що включені до локомотивної складової, – тепловози поїзні, у т. ч.:*

- робота та екіпірування вузькоколійного рухомого складу (5202, 5203, 5205, 5206, 5228, 5229, 5282);

- амортизація тепловозів та рейкомобілів (5225, 5230);

- технічне обслуговування тепловозів та рейкомобілів (5208, 5209, 5210, 5211, 5212, 5214, 5216, 5226, 5227, 5231, 5232, 5233);

- поточний та капітальний ремонт тепловозів і рейкомобілів (6410, 6412, 6414, 6416, 6418, 6420, 6427, 6428, 6429, 6430, 6431, 6432, 6433, 6434, 6435).

*Витрати, що включені до вагонної складової:*

- технічне обслуговування (крім ТО-1) пасажирських вузькоколійних вагонів (2021, 2022);

- поточні, деповський та капітальні ремонти вузькоколійних вагонів (6008, 6010, 6013, 2006).

*Витрати, що включені до пасажирської складової:*

- екіпірування та обслуговування пасажирських вузькоколійних вагонів і рейкомобілів (2003, 2004);

- продаж квитків (2001);

- експлуатація, обслуговування та амортизація автоматизованих систем оплати (2002, 2005);

- поточні, деповський та капітальні ремонти вузькоколійних вагонів (2020).

До інфраструктурної складової запропоновано включити витрати всіх господарств, які обслуговують та утримують у належному стані залізничні колії, штучні споруди, станції, будівлі, споруди та ін., діяльність яких пов'язана з інфраструктурою вузькоколійної залізниці.

Враховуючи те що вузькоколійна залізниця відособлена від звичайної широкої колії, багато статей витрат не включено до інфраструктурної складової. Залишилися тільки ті статті витрат, які пов'язані прямо або безпосередньо з процесом перевезень пасажирів вузькоколійним рухомим складом (поїздами та рейкомобілями).

*Господарство пасажирських перевезень вузькими коліями:*

– поточний ремонт основних засобів, обслуговування будівель споруд, обладнання та інвентарю, технічне обслуговування за програмою ТО-1 пасажирських вагонів на шляху прямування, приймання-відправлення поїздів (4002, 4006, 4007, 4030, 4034, 4037);

– обслуговування будівель, споруд, обладнання, інвентарю та поточний ремонт основних засобів господарства перевезень (4040, 4041);

– капітальний ремонт основних засобів, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями по вузьким коліям та господарств перевезень (4004, 4042).

*Локомотивне господарство* – капітальний ремонт машин, механізмів, обладнання (4153).

*Вагонне господарство:*

– технічне обслуговування за програмою ТО-1 пасажирських вагонів на шляху прямування (4007);

– капітальний та деповський ремонт колійної техніки (4060, 4061).

*Колійне господарство:*

– поточне утримання головних та станційних колій і постійних пристроїв, поодинокі заміна шпал на головних та станційних коліях, поповнення й заміна баласту на головних та станційних коліях, поодинокі заміна рейок і елементів верхньої будови колії на головних та станційних коліях (4101, 4102, 4104, 4105, 4107, 4108, 4110, 4111);

– охорона колії, переїздів і штучних споруд, утримання штучних споруд та захисних лісонасаджень, робота зі сніго- й водоборотьби, інші роботи по колійному господарству (4113, 4114, 4115, 4116, 4120);

– капітальний ремонт вузьких колій, земляного полотна, штучних споруд (4121, 4122, 4124, 4125, 4127, 4128, 4130, 4131);

– середній та комплексно-оздоровчий ремонт вузьких колій (4133, 4134, 4136, 4137);

– заміна стрілочних переводів та рейок новими на головних та станційних коліях і старопридатними на станційних коліях (4139, 4140, 4142, 4143, 4144, 4146, 4147);

– заміна дерев'яних перевідних брусів на головних та станційних коліях (4149, 4150);

- капітальний ремонт переїздів, машин, механізмів, обладнання, платформ (4152, 4153, 4154);
- середній ремонт стрілочних переводів на головних та станційних коліях, перевлаштування кривих, посилений середній ремонт головних та станційних колій, інші колійні ремонтні роботи (4155, 4156, 4158, 4159, 4160, 4162);
- амортизація верхньої будови, земляного полотна, машин і механізмів, зайятих на всіх видах ремонту колії, захисних насаджень, штучних споруд (4163, 4164, 4165, 4166, 4168, 4169, 4170, 4171);
- зварювання, шліфування та інша обробка рейок, поточний ремонт і амортизація основних засобів рейкозварювальних поїздів, поточний ремонт колійної техніки, інші вид робіт колійних машин важкого типу в дистанції колії (4180, 4181, 4183, 4062, 4063);
- капітальний ремонт основних засобів рейкозварювальних поїздів (4182).

*Господарство будівельно-монтажних робіт:*

- поточна амортизація основних засобів, ремонт та обслуговування будівель, споруд і обладнання, пов'язаних з перевезенням пасажирів у приміському сполученні (4186, 4202, 4207);
- амортизація основних засобів, поточний ремонт та обслуговування виробничих будівель і споруд господарства перевезень та інших господарств (4187, 4189, 4203, 4204, 4208, 4210);
- капітальний ремонт виробничих будівель і споруд господарства перевезень, інших господарств та засобів водопостачання і каналізації (4197, 4199, 4212, 4246);
- утримання об'єктів водопостачання, амортизація, обслуговування, утримання, поточний ремонт об'єктів та мереж водопостачання і каналізації (4240, 4241, 4242, 4243, 4244, 4245, 4247, 4211).

*Господарство автоматики, телемеханіки та зв'язку:*

- поточне утримання, ремонт, технічне обслуговування та амортизація пристроїв автоблокування, радіорелейного зв'язку, телеграфних та телефонних станцій, волоконно-оптичних ліній, пристроїв сигналізації, централізації, блокування та зв'язку, засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку та ін., користування з'єднувальними лініями (4301, 4302, 4303, 4304, 4400, 4401, 4402, 4403, 4404, 4405, 4406, 4407, 4408, 4409, 4412, 4413, 4415);
- капітальний ремонт основних засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку (4414).

*Господарство електропостачання:*

– технічне обслуговування ліній автоблокування, технічне обслуговування пристроїв зовнішнього освітлення, поточний ремонт основних засобів, віднесених до технологічних мереж, амортизація основних засобів (4500, 4501, 4502, 4503, 4504, 4505, 4507);

– капітальний ремонт основних засобів господарства електропостачання (4506).

*Господарство матеріально-технічного забезпечення* – капітальний ремонт основних засобів (4053).

Величина тарифів на перевезення пасажирів вузькими коліями для нормального функціонування регіональної філії «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ» має включати економічно обґрунтований прибуток, який пропонується розраховувати за методикою розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні, розробленою Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в 2010 р.

Економічно обґрунтований прибуток від перевезень пасажирів визначається шляхом його виділення із загального економічно обґрунтованого операційного прибутку підприємств залізничного транспорту. Останній розраховується шляхом множення вартісної оцінки операційних активів підприємств залізничного транспорту за даними консолідованого балансу, що складається Укрзалізницею, на норму прибутку, що відповідає середньозваженій вартості капіталу цих підприємств. Загальний прибуток визначається за формулою

$$P_g = B_a \bar{R} (t_b / 12),$$

де  $P_g$  – загальний розрахунковий операційний прибуток підприємств залізничного транспорту за базовий період, тис. грн;

$B_a$  – середня балансова вартість операційних активів підприємств залізничного транспорту у базовому періоді, тис. грн;

$\bar{R}$  – норма прибутку, що відповідає середньозваженій вартості капіталу підприємств залізничного транспорту, частка;

$t_b$  – тривалість базового періоду, міс.

Середня балансова вартість операційних активів підприємств залізничного транспорту у базовому періоді визначається на підставі даних консолідованого балансу Укрзалізниці (тепер ПАТ «УЗ») шляхом

зменшення середньої валюти балансу на середню вартість неопераційних активів. Середні показники рядків балансу визначаються як середньоарифметичні значення на початок і кінець базового періоду. Валюта балансу відповідає рядку 280 форми фінансової звітності № 1 [260].

До неопераційних активів включаються:

- незавершене будівництво (рядок 020);
- довгострокові біологічні активи (рядок 035);
- довгострокові фінансові інвестиції (сума рядків 040, 045);
- інвестиційна нерухомість (рядок 055);
- відстрочені податкові активи (рядок 060);
- поточні біологічні активи (рядок 110);
- поточні фінансові інвестиції (рядок 220).

Норма прибутку, що відповідає середньозваженій вартості капіталу підприємств залізничного транспорту, визначається за формулою

$$\bar{R} = (B_o R_o + B_l R_l) / B,$$

де  $B_o$  – середній власний капітал (середнє за сумою рядків 380, 430 балансу), тис. грн;

$B_l$  – середній кредитний капітал (середнє за сумою рядків 480, 500, 510 балансу), тис. грн;

$B$  – середня валюта балансу (середнє по рядку 640), тис. грн;

$R_o$  – норма доходу (вартість) власного капіталу до оподаткування, частка;

$R_l$  – середня норма відсотка за кредитні ресурси, частка.

Норма доходу (вартість) власного капіталу до оподаткування визначається як сума безризикової норми доходу<sup>1</sup> та премії за галузевий ризик для сфери діяльності «Транспорт» за даним наказів Фонду державного майна України (чинний наказ від 04.06.2009 № 844).

Норма відсотка за кредит приймається за даними Національного банку України щодо середньої ставки відсотків за кредитами в національній валюті на кінець базового періоду.

Розрахунковий прибуток від перевезень, тис. грн, виділяється пропорційно до відповідних операційних витрат та визначається так:

---

<sup>1</sup> У наказах Фонду державного майна України застосовується термін «умовно безризикова складова ставки капіталізації».

$$P_{\text{пер}} = P_g \left( E_{\text{пер}} / E_g \right),$$

де  $E_{\text{пер}}$  – загальні витрати з перевезень у базовому періоді (за даними Калькуляції собівартості вантажних та пасажирських перевезень), тис. грн;

$E_g$  – загальні операційні витрати у базовому періоді (сума рядків 040, 070, 080, 090 Звіту про фінансові результати відповідного періоду), тис. грн.

Розрахунковий прибуток від пасажирських перевезень вузькими коліями  $P$ , тис. грн, визначається за формулою

$$P = \frac{P_{\text{пер}}}{\sum PL_{\text{пр}}} \sum HL,$$

де  $\sum PL_{\text{пр}}$  – приведений вантажообіг у базовому періоді, приведених т-км;

$\sum HL$  – загальний пасажирообіг у базовому періоді вузькими коліями, пас.-км.

Коефіцієнт рентабельності  $K_R$  визначається за формулою

$$K_R = 1 + (P / E_{\text{заг}}),$$

де  $P$  – очікуваний розрахунковий прибуток від пасажирських перевезень вузькими коліями в базовому періоді, грн.

$E_{\text{заг}}$  – загальні витрати на вузькоколіїні пасажирські перевезення, грн.

Враховуючи те, що зараз будь-які пасажирські перевезення вважаються соціально спрямованими й не мають прибутку, а туристичні перевезення не належать до цієї категорії, автор пропонує спочатку без розрахунків встановити прибуток на ці перевезення на рівні 10 %, а потім визначати його залежно від ефективності загальної діяльності туристичної компанії.

Вартість путівки на туристичні подорожі вузькоколіїною залізницею складається із суми плати за послуги усіх учасників туристичної подорожі, а саме:

1. Послуг регіональної філії «Львівська залізниця» за доступ до вузькоколіїної інфраструктури (тариф за перевезення туристів).

2. Послуг регіональної філії «Львівська залізниця» за екіпірування, технічне обслуговування та ремонт вузькоколіїного транспорту (якщо рухомий склад належить туристичній компанії).

3. Послуг регіональної філії «Львівська залізниця» за екіпірування, технічне обслуговування та поточний і капітальний ремонт рухомого складу та рейкомобілів.

4. Послуг регіональної філії «Львівська залізниця» за супроводження поїздів під час руху технічним персоналом та локомотивною бригадою.

5. Послуг регіональної філії «Львівська залізниця» за заправку поїздів питною водою, електроенергією на стоянках та переробку контейнерів від вакуумних туалетів.

6. Послуг регіональної філії «Львівська залізниця» за охорону рухомого складу на кінцевих зупинках та в депо.

7. Власних витрат туристичної компанії, пов'язаних з організацією туристичних маршрутів.

8. Послуг готелів та апартаментів за проживання та харчування туристів в них.

9. Послуг ресторанів, кафе та колиб, вартість харчування яких входить до вартості путівки.

10. Послуг туристичних об'єктів з надання спокійного та активного відпочинку, вартість послуг яких входить до вартості путівки.

11. Послуг туристичних агенцій за проведення екскурсій видатними та мальовничими місцями, вартість послуг яких входить до вартості путівки.

12. Інших послуг, вартість яких передбачена вартістю путівки.

Залежно від класності туристичного поїзда, комфортності вагона та кількості зірок у готелі, вартість путівки збільшується в більшу сторону. Слід сказати, що залежно від перерозподілу вказаних вище функцій (робіт послуг) витрати, що пов'язані з утриманням, технічним обслуговуванням рухомого складу, його охороною та ін. можуть суттєво змінюватися. Тому власники туристичної компанії мусять вибрати найбільш раціональний варіант розподілу функцій між учасників туристичного бізнесу з метою оптимізації прибутку. Найбільші витрати понесуть власники нового рухомого складу та ПАТ «УЗ», яке мусить не тільки реконструювати існуючу вузькоколіїну залізницю, а й укласти багато кілометрів нових колій.

## **Інструментарій оцінки ефективності діяльності підприємств, що займаються організацією туристичних залізничних перевезень**

### **4.1. Розробка сценаріїв розвитку залізничного туризму широкими коліями**

Економічна ефективність – це «... досягнення найбільших результатів за найменших витрат живої та уречевленої праці. Е. е. – конкретна форма вияву закону економії часу. Їх зв'язок здійснюється через зростання продуктивності праці. Її підвищення означає зростання ефективності сукупної праці, збільшення ефективності всього виробництва, зумовленої насамперед прогресом продуктивних сил» [71; 188; 225; 296; 298; 300; 302; 303; 306].

У цьому контексті економічна ефективність залізничних туристичних перевезень – це підвищення прибутковості та рентабельності пасажирських перевезень у далекому сполученні за рахунок збільшення обсягів перевезень та зменшення величини питомих витрат на ці перевезення.

У цьому підрозділі дисертаційної роботи розглянута проблема підвищення економічної ефективності пасажирських залізничних перевезень за рахунок організації туристичних перевезень широкими коліями. Ця проблема вже вирішувалася в Україні ще за часів СРСР, але без необхідного економічного обґрунтування, оскільки раніше не існувало комплексної методики, яка б враховувала основні чинники залізничного туризму.

Кілька років тому частково ця проблема була вирішена у роботі [63], але ще багато питань залишилося поза увагою. В умовах сутте-

вої збитковості пасажирських перевезень, відсутності державних субсидій та власних коштів, ПАТ «УЗ», як і її попередниця «Укрзалізниця», не може собі дозволити виділяти кошти на закупівлю спеціального рухомого складу для туристичних перевезень та реконструкцію залізничної інфраструктури.

Досі невирішеними залишилися питання інвестування залізничних перевезень приватними туристичними компаніями та окремими особами, як вітчизняними, так і закордонними. До речі, зараз приватні особи виявляють певний інтерес до інвестування розвитку туристичних перевезень у Закарпатському регіоні. І питання приватних інвестицій у розвиток залізничного є домінуючим при розробці концептуального підходу до вирішення цієї проблеми.

Залежно від джерела інвестицій можна запропонувати три сценарії розвитку залізничних туристичних перевезень (рис. 4.1).

*Сценарій 1.* Розвиток туристичних перевезень виконується за кошти ПАТ «УЗ». Як правило, цей варіант розвитку пов'язаний із закупівлею нового рухомого складу, організацією нових залізничних туристичних маршрутів, забезпеченням ночівлі та харчування в поїздах, ночівлі та харчування в місцевих готелях і ресторанах, трансферних перевезень туристів та проведення екскурсій. Для цього в організаційній структурі Департаменту пасажирських перевезень далекого сполучення необхідно утворити Управління туристичних перевезень, яке має укладати угоди з готелями та ресторанами, туристичними агенціями та компаніями, що будуть виконувати трансферні перевезення туристів. Такий варіант розвитку залізничних туристичних перевезень можливий, але зараз ПАТ «УЗ» вважає його передчасним.

*Сценарій 2.* Є більш реальним, оскільки ПАТ «УЗ» лише частково бере участь в інвестуванні туристичних перевезень, а основні інвестиції в цей проект роблять приватні компанії та особи. Цей варіант для ПАТ «УЗ» більш вигідний, оскільки воно перекладає частину функцій, які пов'язані із забезпеченням проживання та харчування в місцевих готелях та проведенням екскурсій, а інколи й трансферними перевезеннями на туристичну компанію. Тобто цей проект розвитку залізничних туристичних перевезень побудовано на принципах державно-приватного партнерства. Для виконання своїх основних функцій (залізничні перевезення, забезпечення ночівлі та харчування у поїзді) ніяких додаткових організаційних структур у складі Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні утворювати не потрібно.

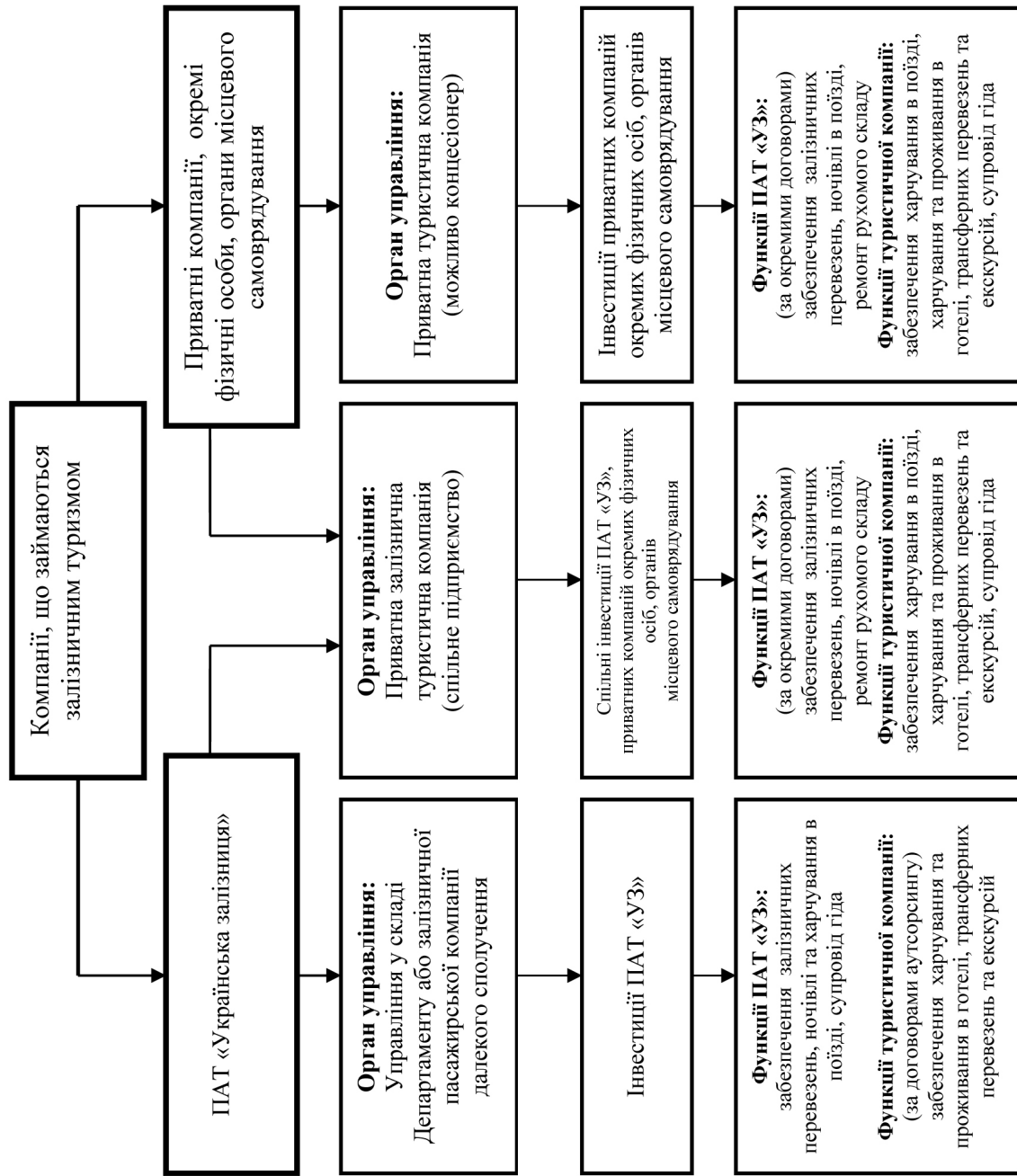


Рис. 4.1. Схема розподілу функцій ПАТ «УЗ» та туристичної компанії. Джерело: розробка автора

*Сценарій 3.* Найбільш реальний на сьогодні, оскільки ініціатором організації залізничних туристичних перевезень є приватні компанії та окремі особи. Лише вони вкладають кошти в цей проект, а саме на закупівлю спеціального рухомого складу (туристичні вагони, вагон-буфет, вагон-ресторан, вагон-салон, вагон-ігротека та спеціальні вагони за необхідності). Інколи приватні інвестори можуть вкласти кошти в реконструкцію та будівництво нової залізничної інфраструктури, що сприятиме розвитку туристичної діяльності в регіоні, багатовому на туристичні об'єкти.

В таких проектах інколи зацікавлені місцеві органи самоврядування, які можуть своїми інвестиціями підтримати будівництво залізничної лінії і передати земельні ділянки, споруди та колії у концесію приватній компанії для подальшої експлуатації на кілька років. У цьому разі функції ПАТ «УЗ» – це забезпечення залізничних перевезень та ночівлі в поїзді, а функції туристичної компанії – організація харчування в поїзді, проживання та харчування в місцевих готелях, трансферних перевезень та екскурсій. Але і за другим, і за третім сценарієм ПАТ «УЗ» за додатковими угодами з новоутвореною туристичною компанією виконує утримання, експлуатацію та ремонт рухомого складу й отримує кошти за доступ до залізничної інфраструктури.

Впровадження залізничних туристичних перевезень є інвестиційним проектом. Для вирішення задач такого типу доцільно використовувати чистий дисконтний дохід (чистий грошовий потік), який може отримати ПАТ «УЗ» або туристична компанія після впровадження цих перевезень за різними сценаріями.

Такі дослідження необхідні для розробки методичного підходу та побудови алгоритму вирішення проблеми визначення економічної ефективності залізничного туризму в Україні.

Оцінка економічної ефективності інвестиційного проекту базується на прогнозі його результатів і витрат на увесь життєвий цикл інвестицій. Автори [46; 47] виділяють такі етапи оцінки ефективності реального інвестиційного проекту:

1. Визначення тривалості життєвого циклу інвестиційного проекту.
2. Формування множини сценаріїв реалізації інвестиційного проекту, що враховують вплив чинників невизначеності та ризиків.

3. Визначення внутрішньої норми доходу кожного зі сценаріїв реалізації інвестиційного проекту.

4. Кількісна оцінка рівня ризикованості інвестиційного проекту в цілому.

5. Прогноз грошових потоків базового сценарію реалізації інвестиційного проекту, що відповідає математичним сподіванням параметрів проекту або є найближчим до них.

6. Визначення ставки дисконту для базового сценарію реалізації інвестиційного проекту на підставі зв'язку норми доходу та рівня ризику.

7. Визначення основних показників економічної ефективності інвестиційного проекту за базовим сценарієм та ставкою дисконту, яка враховує ризик, та застосування критеріїв економічної ефективності.

Тривалість життєвого циклу інвестиційного проекту визначається як сумарна тривалість усіх його стадій. При формуванні варіантів реалізації проекту визначаються прогнозні грошові потоки кожного сценарію та ймовірність їх реалізації.

У науковій статті «Методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій в розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом» [47] професор О. М. Гненний констатує: «При прогнозуванні грошових потоків сценаріїв запропоновано враховувати балансування прогнозованих доходів від надання туристичних послуг в межах інвестиційного проекту з прогнозними витратами споживачів відповідних послуг. Кількісна оцінка рівня ризику інвестиційного проекту здійснюється на підставі формування сценаріїв його реалізації за допомогою економіко-статистичних методів. Показником рівня ризику проекту є стандартне відхилення внутрішньої норми доходу за сценаріями. Ставка дисконту інвестиційного проекту визначається на підставі зв'язку вартості капіталу з рівнем ризику». Для цього він пропонує таку послідовність розрахунків:

Чистий грошовий потік для кожного інтервалу часу з періоду життєвого циклу інвестицій визначається за формулою

$$NCF = ЧП + А - К - \Delta PK + \Delta ДЗ, \quad (4.1)$$

де  $NCF$  – чистий грошовий потік для власного капіталу;

ЧП – чистий прибуток відповідного інтервалу часу;

А – амортизаційні відрахування;

К – капітальні вкладення (приріст необоротних активів) відповідного інтервалу часу;

$\Delta PK$  – приріст робочого капіталу (власних оборотних активів) у відповідному інтервалі часу;

$\Delta ДЗ$  – приріст довгострокових зобов'язань у відповідному інтервалі часу.

Чистий прибуток кожного інтервалу часу може бути визначений за формулою

$$ЧП = Д - В - А - ПП, \quad (4.2)$$

де Д – поточні доходи інвестиційного проекту;

В – поточні витрати інвестиційного проекту без амортизаційних відрахувань;

ПП – податок на прибуток.

Об'єднання формул (4.1) та (4.2) дозволяє отримати таку формулу для визначення чистого грошового потоку:

$$NCF = Д - В - ПП - К - \Delta PK + \Delta ДЗ.$$

Прогнозування доходів інвестиційного проекту, пов'язаного з розвитком залізничного туризму, може базуватися на прогнозі обсягів послуг, що надаються споживачам туристичних послуг, та прогнозі цін відповідних послуг. У цьому випадку поточні доходи інвестиційного проекту можуть бути визначені за формулою

$$Д = \sum_{i=1}^n Q_i \cdot P_i,$$

де  $n$  – кількість позицій номенклатури послуг;

$Q_i$  – обсяги послуг  $i$ -го виду з номенклатури послуг;

$P_i$  – ціна послуг  $i$ -го виду з номенклатури послуг.

При прогнозуванні доходів необхідно враховувати, що поточні доходи інвестиційного проекту дорівнюють витратам споживачів туристичних послуг. Тому доходи можуть бути визначені як

$$Д = G \cdot C \cdot \lambda,$$

де  $G$  – загальна кількість людино-днів споживання туристичних послуг в межах інвестиційного проекту за відповідний інтервал часу;

$C$  – середні витрати споживача на туристичні послуги за одну добу;

$\lambda$  – частка у витратах споживача на послуги, надання яких забезпечує інвестиційний проект.

Для прогнозування поточних витрат може бути використана модель:

$$B = PB + \sum_{i=1}^n Q_i \cdot z_i,$$

де  $PB$  – умовно-постійні поточні витрати без амортизаційних відрахувань;

$z_i$  – питомі змінні поточні витрати без амортизаційних відрахувань, пов'язані з наданням  $i$ -го виду послуг, у розрахунку на одиницю відповідних послуг (собівартість  $i$ -го виду послуг в частині змінних витрат).

При прогнозуванні складових грошових потоків за сценаріями реалізації інвестиційного проекту обов'язково необхідно враховувати взаємозв'язок відповідних показників, у тому числі взаємозалежності інвестиційних витрат та прогнозованої номенклатури й обсягів надання послуг, умовно-постійних витрат і собівартості в частині змінних витрат та інвестиційних витрат, цін на послуги та обсягів надання послуг тощо.

Доцільним є застосування для формування сценаріїв реалізації інвестиційного проекту імітаційного моделювання та методу статистичних випробувань. Методичні підходи щодо застосування методу статистичних випробувань для формування сценаріїв реалізації інвестиційного запропоновані, наприклад, у роботах [46; 47; 176; 177].

Внутрішня норма дохідності кожного зі сценаріїв визначається шляхом розв'язання рівняння:

$$\sum_{t=0}^T \frac{NCF_t}{1 + R_{IRR}} = 0,$$

де  $NCF_t$  – чистий грошовий потік відповідного сценарію у  $t$ -му інтервалі часу;

$R_{IRR}$  – внутрішня норма дохідності;

$T$  – тривалість життєвого циклу інвестиційного проекту.

Як кількісний показник рівня ризику інвестиційного проекту може бути використане середньоквадратичне відхилення внутрішньої норми доходу. Якщо відомі ймовірності реалізації сценаріїв, середньоквадратичне відхилення визначається за формулою

$$\delta_{IRR} = \sqrt{\sum_{i=1}^n (R_{IRR_i} - M_{IRR})^2 \cdot \rho_i},$$

де  $R_{IRR_i}$  – внутрішня норма дохідності  $i$ -го сценарію;

$M_{IRR}$  – математичне сподівання внутрішньої норми дохідності;

$\rho_i$  – ймовірність реалізації  $i$ -го сценарію.

При цьому математичне сподівання визначається за формулою

$$M_{IRR} = \sum_{i=1}^n R_{IRR_i} \cdot \rho_i.$$

Якщо ймовірності реалізації сценаріїв невідомі, у тому числі при використанні для формування сценаріїв методу статистичних випробувань, варіанти сценаріїв розглядаються як статистична вибірка. У цьому випадку середньоквадратичне відхилення визначається як вибіркова оцінка за формулою

$$\delta_{IRR} = \sqrt{\frac{\sum_{i=1}^n (R_{IRR_i} - \bar{M}_{IRR})^2}{n-1}},$$

де  $\bar{M}_{IRR}$  – вибіркова оцінка математичного сподівання.

Вибіркова оцінка математичного сподівання внутрішньої норми дохідності на інвестований капітал визначається за формулою:

$$\bar{M}_{IRR} = \frac{\sum_{i=1}^n R_{IRR_i}}{n}.$$

Для визначення ставки дисконту необхідно встановити формальний зв'язок між нормою дохідності та рівнем ризику, вираженим як середньоквадратичне відхилення норми дохідності. Досить точний методичний підхід до виявлення залежності норми дохідності від рівня ризику ґрунтується на імовірнісній моделі інвестиційного ринку та викладений в роботі [47].

За умови використання базисних цін при прогнозуванні грошових потоків зі складу ставки дисконту виключається інфляційна складова за формулою

$$R_p = \frac{R_n - i}{1 + i},$$

де  $R_p$  – реальна ставка дисконту;

$R_n$  – номінальна ставка дисконту;

$i$  – темп інфляції, що прогнозується.

Для оцінки економічної ефективності інвестиційного проекту в цілому формується базовий сценарій, грошові потоки якого визначаються як математичні сподівання грошових потоків за сценаріями. Якщо сценарій з математичних сподівань грошових потоків не забезпечує відображення взаємозв'язку показників, що впливають на грошові потоки, за базовий доцільно обирати сценарій, грошові потоки якого найближчі до математичних сподівань.

Чиста приведена вартість інвестиційного проекту визначається за формулою

$$NPV = \sum_{t=0}^T \frac{NCF_{\delta,t}}{(1 + R)^t},$$

де  $NCF_{\delta,t}$  – чистий грошовий потік базового сценарію в  $t$ -му часовому інтервалі;

$R$  – ставка дисконту.

Внутрішня норма дохідності інвестиційного проекту в цілому визначається шляхом розв'язання рівняння:

$$\sum_{t=0}^T \frac{NCF_{\delta,t}}{(1 + R_{IRR})^t} = 0,$$

де  $R_{IRR}$  – внутрішня норма дохідності інвестиційного проекту.

Критеріями ефективності інвестиційного проекту є додатна величина чистої поточної вартості інвестиційного проекту та величина внутрішньої норми дохідності інвестиційного проекту, що більша або дорівнює проектній ставці дисконту, яка враховує рівень ризику інвестиційного проекту.

Одночасно з використанням вищевказаного методичного підходу, який дозволяє розраховувати ризики інвестиційного проекту, автор дисертаційної роботи пропонує виконувати розрахунки для визначення термінів окупності інвестицій, що вкладені в проект за будь-яким сценарієм. Для розв'язання задач такого типу доцільно використовувати чистий дисконтний дохід [46; 47], який може отримати ПАТ «УЗ» або туристична компанія після впровадження цих перевезень за різними сценаріями, які можна оцінити за формулою (4.3). Варіант інвестиційного проекту з найбільшим чистою приведеною вартістю буде найкращим.

$$\text{ЧДД} = \sum_{t=0}^T \frac{(D_t - Z_t) \left(1 - \frac{\gamma}{100}\right) + A_t \frac{\gamma}{100} - K_t}{(1 + E_m)^t} + R \rightarrow \max, \quad (4.3)$$

де ЧДД – чистий дисконтний дохід, грн;

$D_t$  – річний дохід, що може отримати ПАТ «УЗ» або новоутворені туристичні компанії від усіх видів діяльності за різними сценаріями, грн;

$Z_t$  – річні сумарні витрати ПАТ «УЗ» або новоутворені туристичні компанії від усіх видів діяльності за різними сценаріями без амортизаційних відрахувань, грн;

$\gamma$  – величина податку на прибуток, %;

$A_t$  – амортизаційні відрахування;

$K_t$  – річні інвестиції на впровадження залізничних туристичних перевезень за різними сценаріями, грн;

$t$  – номер розрахункового року:  $t = 0, 1, 2, 3, \dots, T$  ( $T$  – строк впровадження залізничних туристичних перевезень);

$R$  – реверсія, або інвестиції, які приносять дохід після закінчення терміну окупності інвестицій, грн;

$E_m$  – реальна, або модифікована, ставка дисконту.

Ставка дисконту, що використовується у формулі (4.3), відповідає концепції прогнозування грошових потоків (у базових або прогнозних цінах). У роботі виконано прогнозування у базових цінах. Отже, ставка дисконту повинна відповідати реальній нормі доходу на капітал (тобто нормі доходу, що очищена від інфляційної складової). Така ставка дисконту отримала у вітчизняній літературі назву «модифікована ставка дисконту». Реальна, або модифікована, ставка дисконту пов'язана з номінальною нормою доходу за формулою

$$E_m = \frac{1 + E/100}{1 + p/100} - 1,$$

де  $E$  – номінальна норма доходу, %;

$p$  – прогнозований темп інфляції, %.

Подальші дослідження стосуються визначення річного доходу  $D_t$ , витрат  $Z_t$  та амортизаційних відрахувань  $A_t$  для ПАТ «УЗ» або новоствореної туристичної компанії за різними сценаріями.

Ставка дисконту визначається з використанням моделі оцінки капітальних активів ( $\beta$ -метод) [88; 112] як вартість власного капіталу, інвестованого в сферу економічної діяльності «Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування» (секція N КВЕД-2010, оскільки до даної секції входить клас видів економічної діяльності «Діяльність туристичних операторів» КВЕД-2010: Клас 79.12) [233].

При  $\beta$ -методі усі зв'язані з інвестиційним проектом ризику підділяються на систематичний (такий, що не диверсифікується), який пов'язаний із загальноринковими коливаннями цін на ресурси і прибутковості фінансових інструментів, і несистематичний (такий, що диверсифікується), який відбиває мінливість прибутковості інвестиційного активу, що розглядається.  $\beta$ -метод враховує тільки систематичний ризик, оскільки для розрахунку норми дисконту використовує модель оцінки капітальних активів (*Capital Assets Prices Model* – *CAPM*):

$$R = R_0 + \beta(R_m - R_0),$$

де  $R$  – ставка дисконту, %;

$R_0$  – безризикова норма доходу, %;

$R_m$  – середня ринкова норма доходу (прибутковість інвестицій у пакет, що має ту ж структуру, що і уся сукупність цінних паперів, що обертаються на ринку);

$\beta$  – коефіцієнт відносної ризикованості інвестиційного активу у порівнянні з інвестуванням у «середньоринковий» пакет акцій.

Середня ринкова прибутковість повинна розглядатися як певна абстракція, тому що повна інформація про прибутковість усіх акцій, що обертаються на ринку, зазвичай відсутня. На практиці цей показник розраховують за обмеженим числом репрезентативних цінних паперів, як правило, за біржовими індексами.

Установити коефіцієнт  $\beta$  для конкретного інвестиційного проекту неможливо. Тому при використанні  $\beta$ -методу значення коефіцієнта визначається методом аналогії.

Бета-коефіцієнт визначається за формулою:

$$\beta = \frac{\sum_{i=1}^n [(d_i - \bar{d})(R_{m,i} - \bar{R}_m)]}{\sum_{i=1}^n (R_{m,i} - \bar{R}_m)^2},$$

де  $d_i$  – дохідність інвестиційного інструмента-аналога на  $i$ -ту дату;

$\bar{d}$  – середня дохідність інвестиційного інструмента-аналога;

$R_{m,i}$  – середньоринкова прибутковість на  $i$ -ту дату;

$\bar{R}_m$  – середня за період середньоринкова прибутковість.

Коефіцієнт ризикованості  $\beta$  визначається як відношення коваріації дохідності інвестиційного активу, що досліджується, та дохідності ринка капіталу. В якості вимірника дохідності інвестицій використовується рентабельність власного капіталу великих та середніх підприємств по Україні в цілому (вимірник дохідності ринка капіталу) та сфери економічної діяльності «Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування», яка включає діяльність туристичних операторів (вимірник дохідності інвестиційного активу).

Відомості щодо чистого прибутку та власного капіталу наведені в табл. 4.1 [233].

Таблиця 4.1

## Визначення рентабельності власного капіталу. Джерело: данні Держкомстату

Рік	Чистий фінансовий результат, млн грн		Власний капітал на кінець періоду, млн грн		Рентабельність власного капіталу (річний рівень), %	
	Україна	Сфера обслуговування	Україна	Сфера обслуговування	Україна	Сфера обслуговування
1-й кв. 2017	68 006,1	213,3	1 905 957	154 492,1	14,44	0,56
2016	28 583,4	-6 528,7	1 863 642	156 597,2	1,38	-4,01
2015	-373 516,0	-9 860,6	2 288 741	169 299,1	-19,82	-6,28
2014	-590 067,0	-9 543,2	1 480 658	144 932,3	-34,40	-5,63
2013	-22 839,7	-1 555,2	1 950 375	194 169,8	-1,18	-0,82
2012	35 067,3	3 576,4	1 904 940	183 342,3	2,01	1,95
2011	-	-	1 586 285	183 342,3	-	-

У табл. 4.1 визначена рентабельність власного капіталу в порівнянному річному рівні, для чого рентабельність 1-го кварталу 2017 р. помножено на коефіцієнт 4. За даними цієї таблиці визначено коваріацію рентабельності (39,4) та дисперсію доходності ринку (259,5).

Таким чином, коефіцієнт бетта для інвестицій в сферу економічної діяльності «Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування» досягає:

$$\beta = 39,4/259,5 = 0,152.$$

В якості безризикової ставки наближено використовується норма доходу на інвестиції з мінімальним ризиком – середня процентна ставка по довгостроковим депозитам суб'єктів господарювання за рік спостережень (з 01.08.16 по 31.07.17), яка за даними Національного банку України досягає 15 %. Отримані проценти від депозитів підлягають оподаткуванню та включаються до валового доходу при визначенні бази оподаткування податком на прибуток юридичних осіб, ставка якого становить 18 %. Тому вільна від оподаткування норма доходу з мінімальним ризиком становить:  $15 \cdot (1,00 - 0,18) = 12,3$  %.

Дохідність фондового ринку на поточний момент часу визначається як середня дохідність фондового індексу *UX* (індекс українських акцій) за один рік (з 01.08.16 по 31.07.17). Величина індексу на початок періоду становила 711,36; на кінець періоду – 1 118,56 [87].

Норма доходу за рік з урахування оподаткування прибутку юридичних осіб становить:

$$R_m = \frac{1118,56 - 711,36}{711,36} 100(1,00 - 0,18) = 46,94 \text{ \%}.$$

Таким чином, номінальна ставка дисконту після оподаткування становить:

$$R_n = 12,3 + 0,152(46,94 - 12,3) = 17,57 \text{ \%}.$$

При прогнозуванні результатів і витрат використана концепція базисних цін, тому для дисконтування застосовується реальна ставка дисконту. Прогнозний темп інфляції прийнято за даним прогнозу Національного банку України, за яким очікуваний темп інфляції на 2018 р. становить 6 %. Таким чином, за відомою формулою Фішера

реальна ставка дисконту для інвестицій в сферу економічної діяльності «Діяльність у сфері адміністративного та допоміжного обслуговування» досягає:

$$(17,57 - 6) / (1 + 0,06) = 10,9.$$

Як приклад в роботі наведено визначення ефективності залізничного туризму для сценарію 1. ПАТ «УЗ» самостійно організовує пасажирські туристичні перевезення двома спеціальними поїздами по широкій колії, які курсують 30 разів протягом звітного року. Склад поїзда 8 вагонів, з яких два вагона-ресторани, 3 вагони 2-го та 3 вагони 1-го класу. Термін туристичної поїздки – 7 діб. Вартість путівки у вагоні 2-го класу – 9 000 грн, а у вагоні 1-го класу – 10 000 грн.

Розрахунок загального доходу туристичної компанії від перевезень туристів по широкій колії зведено в табл. 4.2.

Таблиця 4.2

**Розрахунок загального доходу туристичної компанії від перевезень туристів широкою колією. Джерело: розробка автора**

Найменування маршруту	Загальна кількість туристів у поїзді, од.	Загальна кількість туристів за рік, од.	Середня вартість путівки або трансфера, грн	Загальний дохід на маршруті, грн	Загальний дохід на маршруті, дол.
Маршрут 1, перший клас	60	1 800	10 000	18 000 000	720 000
Маршрут 1, другий клас	72	2 160	9 000	19 440 000	777 600
Маршрут 2, перший клас	60	1 800	10 000	18 000 000	720 000
Маршрут 2, другий клас	72	2 160	9 000	19 440 000	777 600
Разом	264	7 920		74 880 000	2 995 200

В організації туристичних перевезень беруть участь одночасно структурний підрозділ залізниці, що відповідає за формування туристичного поїзда; організація, що забезпечує харчування в поїзді; автомобільні підприємства та екскурсійні бюро у містах з туристичними

об'єктами; готелі та ресторани, які обслуговують туристів у містах проведення екскурсій, та туристичні агенції, які займаються організацією реклами та продажем путівок.

За сценарієм 1 запланована подорож тривалістю сім діб двома поїздами першого та другого класу. Кожного дня організовано відпочинок туристів за технологічним процесом, наведеним на рис. 4.2.

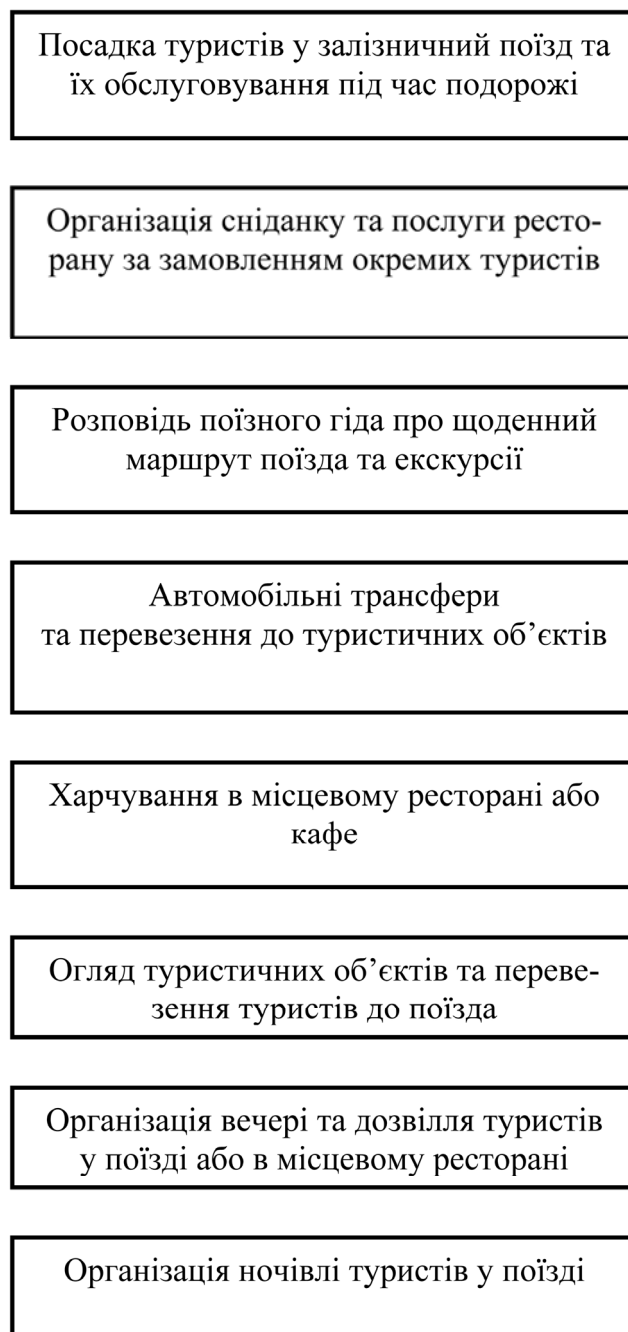


Рис. 4.2. Технологічний процес обслуговування туристів під час подорожі. Джерело: розробка автора

При цьому загальні витрати на туристичні перевезення залізничними коліями будуть складатися з витрат:

- на організацію залізничних перевезень та ремонт рухомого складу;
- додаткову заробітну плату та нарахування на неї працівників Управління туристичних перевезень;
- на оплату автомобільним підприємствам або компаніям за трансферні перевезення туристів;
- на розрахунки з фірмою, яка виграє тендер на забезпечення харчування туристів у вагонах-ресторанах (сніданок, вечеря та індивідуальні послуги для окремих туристів за окрему плату);
- оплата харчування туристів у місцевих ресторанах або кафе виконується туристами самостійно залежно від замовлених страв;
- на розрахунки з місцевими туристичними агенціями за надання інформаційних послуг та продажу путівок;
- на розрахунки за послуги екскурсійних бюро (якщо послуга входить до складу путівки).

*Розрахунки витрат на залізничні перевезення та ремонт рухомого складу* (табл. 4.3) були виконані за правилами Номенклатури витрат та статистичної форми 10 зал.

*Розрахунок витрат на додаткову заробітну плату та нарахування на неї працівників, що займаються туристичними перевезеннями (дані 2016 р.).* Фонд оплати праці (табл. 4.4) запропоновано розрахувати протягом року за кількістю робітників, що будуть задіяні в технологічному процесі роботи залізниці, з урахуванням персонального посадового окладу кожного працівника. Для обслуговування туристів у поїздах запропонована бригада працівників у складі: бригадир поїзда, два стюарди, слюсар-електрик, два бармени та два офіціанти. Таких бригад запропоновано дві – по одній на кожний поїзд з урахуванням явочного коефіцієнта та графіка курсування поїзда.

Розрахунок нарахувань на заробітну плату становить 22 % і складе 21 732 дол. США

$$98\,784 \cdot 0,22 = 21\,732 \text{ дол. США.}$$

Таблиця 4.3

**Витрати на організацію залізничних перевезень  
та ремонт рухомого складу. Джерело: розробка автора**

Найменування витрат	Величина витрат, грн	Величина витрат, дол. США
Амортизація	6 428 571	257 143
Екіпіровка та технічне обслуговування	2 100 000	84 000
Деповські та капітальні ремонти	1 820 000	72 800
Обслуговування поїздів електровозами та маневровими локомотивами	1 434 000	57 360
Пасажирське господарство	23 000	920
Колійне господарство	780 000	31 200
Господарство автоматики, телемехані- ки та зв'язку	1 723 000	68 920
Господарство електропостачання	535 000	21 400
Господарство МТЗ	121 000	4 840
Всього витрат на поїзд	14 964 571	598 583

Таблиця 4.4

**Розрахунок фонду заробітної плати працівників, що займаються  
туристичними перевезеннями (дані 2016 р.). Джерело: розробка автора**

Найменування професій	Заробітна плата, грн	Кількість працівників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Фонд заробітної плати, дол.
<b>Працівники залізничного транспорту</b>				
Бригадир поїзда	5 000	5	300 000	12 000
Стюарди	3 900	8	374 400	14 976
Слюсар-електрик	4 000	5	240 000	9 600
Бармен	4 000	5	240 000	9 600
Офіціант	3 000	6	216 000	8 640
Разом		29	1 370 400	54 816

Закінчення табл. 4.4

Найменування професій	Заробітна плата, грн	Кількість працівників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Фонд заробітної плати, дол.
<b>Працівники управління туристичними перевезеннями</b>				
Начальник Управління	11 000	1	132 000	5 280
Заступник начальника	9 500	2	228 000	9 120
Головний бухгалтер	5 000	1	60 000	2 400
Бухгалтер	3 200	2	76 800	3 072
Касир	3 100	1	37 200	1 488
Маркетолог	5 000	2	120 000	4 800
Постачальник	4 000	3	144 000	5 760
Комірник	3 000	1	36 000	1 440
Начальник відділу кадрів	5 000	1	60 000	2 400
Працівник договірною відділу	4 500	1	54 000	2 160
Секретар	3 100	1	37 200	1 488
Водії	3 500	2	84 000	3 360
Прибиральник	2 500	1	30 000	1 200
Разом		19	1 099 200	43 968
Всього		48	2 469 600	98 784

*Розрахунки за договорами з фірмою, яка буде забезпечувати харчування туристів у вагонах-ресторанах. Ці витрати розраховані з огляду на те, що туристи будуть під час подорожі харчуватися двічі на день (сніданок та вечеря) на загальну суму 150 грн або 6 дол. США*

*На семиденному туристичному маршруті, на якому за рік запропоновано перевезти 7 920 туристів, вартість товару для харчування у вагонах-буфетах та вагонах-ресторанах складе*

$$7\,920 \cdot 7 \cdot 6 = 332\,640 \text{ дол. США.}$$

*Витрати туристичної компанії на розрахунки за послуги екскурсійних бюро (якщо послуга входить до складу путівки) розраховувалися за умови вартості екскурсій на день 2,0 дол. США та оплату*

туристичних автобусів 2,0 дол. На семиденному туристичному маршруті, на якому за рік запропоновано перевезти 7 920 туристів, вартість екскурсій та автобусів складе

$$7\,920 \cdot 7 \cdot 4 = 221\,760 \text{ дол. США.}$$

*Розрахунок витрат з місцевими туристичними агенціями за надання інформаційних послуг та продажу путівок.* Ці витрати умовно розрахувати залежно від кількості наданих послуг та проданих путівок та вартості послуги, а саме 5 % від вартості путівки.

$$74\,880\,000 \cdot 0,05/25 = 149\,760 \text{ дол. США.}$$

Загальні витрати на організацію туристичних перевезень становлять 1 423,259 тис. дол. США і наведені в табл. 4.5.

Таблиця 4.5

**Розрахунок витрат на організацію туристичних перевезень по широкій колії. Джерело: розробка автора**

Найменування витрат	Величина витрат, тис. дол. США	Відсоток від загальної суми витрат, %
Витрати на залізничні перевезення та ремонт рухомого складу	598,583	42,06
Додатковий фонд заробітної плати	98,784	6,94
Відрахування на соціальні заходи	21,732	1,53
Забезпечення харчування туристів у вагонах-ресторанах	332,640	23,37
Розрахунки з туристичними агенціями за надання інформаційних послуг та продаж путівок	149,760	10,52
Вартість екскурсій та автобусів	221,760	15,58
Разом	1 423,259	100,00

Річний прибуток від перевезення туристів двома поїздами з 8 вагонів протягом семи діб (30 маршрутів на рік) становить

$$2\,995,200 - 1\,423,259 = 1\,571,941 \text{ тис. дол. США,}$$

а рентабельність відповідно буде:

$$1\,571,941/1\,423,259 \cdot 100 = 110,45 \text{ \%}.$$

Термін служби пасажирських вагонів становить 28 років. За попередніми розрахунками, пасажирські вагони будуть ще працювати 18 років після досягнення терміну окупності за графіком і збережуть додатково 4 628,571 тис. дол. США. З огляду на сказане, точка окупності складе близько 7,3 років. З цього можна зробити такий висновок, що за першим сценарієм ПАТ «УЗ» економічно доцільно займатися залізничним туризмом. За сценаріями 2 та 3 можна провести такі самі розрахунки, які покажуть доцільність організації залізничного туризму за будь-яким варіантом.

Для економічного обґрунтування необхідності побудови нових або реконструювання існуючих вузьких залізничних колій з метою туристичних перевезень необхідно визначити кількість майбутніх туристичних маршрутів, їх тривалість, кількість рейсів і структуру рухомого складу та кількість туристів, які будуть користуватися послугами залізничного туризму вузькими коліями протягом року, а також наявність:

1. Туристичної інфраструктури, до якої слід віднести: санаторії, пансіонати, готелі, апартаменти, туристичні бази, гірськолижні курорти, бази відпочинку та інших об'єктів, у яких відпочивають, лікуються або провадять дозвілля мешканці України та сусідніх країн.

2. Мальовничої природи (природні озера, водоспади, гейзери), історичних пам'яток, музеїв, ферм для екзотичних тварин та ін.

3. Існуючої або яку слід побудувати, інфраструктури для обслуговування туристів (ресторани, колиби, кав'ярні, сувенірні лавки, екскурсійні бюро та ін.)

4. Офіційних статистичних даних про кількість туристів та відпочиваючих в Закарпатському регіоні від відповідних органів місцевої влади.

Для впровадження залізничного туризму Закарпатський регіон обрано не випадково, адже згідно рейтингування рекреаційних районів України, яке запропоноване у роботі [26] саме *Карпатсько-Подільський ресурсно-рекреаційний район* (в який входять Вінницька, Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська, Тернопільська, Хмельницька та Чернівецька області) має найвищий туристичний потенціал.

У докторській дисертації [35] автор теж підкреслює, що за результатами дослідження туристичних регіонів України, у яких туризм вже має певну ступінь розвитку, розроблено їх класифікацію, в якій Карпатський туристичний регіон попав у один із євро регіонів, що має досить великий потенціал.

Науковець О. С. Молнар [181], досліджуючи проблеми та перспективи розвитку туристичного комплексу Закарпатської області, доходить до висновку, що частка природно-рекреаційного потенціалу Закарпаття у сумарному природно-ресурсному потенціалі України становить 7,036 % (це найвищий показник), але, на жаль, її туристичні об'єкти знаходяться в занедбаному стані і потребують значних коштів на оновлення. Органам державної виконавчої влади Закарпатської області серед напрямів регіонального інвестиційного менеджменту особливу увагу автор рекомендує звернути на отримання економічного, соціального та екологічного ефекту від залучення інвестицій.

Методика розрахунку прогнозованої кількості туристів із сусідніх регіонів України та зарубіжних країн, які бажають ознайомитися з регіоном Закарпаття, використовуючи при цьому залізничний транспорт, подана нижче. Якщо вказаних у пункті 3 об'єктів мало або вони зовсім відсутні, їх слід побудувати до початку експлуатації залізничної колії.

Вище автором було запропоновано два методичних підходи щодо визначення кількості перевезених пасажирів. Нижче пропонуємо методичний підхід, який побудовано на принципі визначення реальної кількості пасажирів та доходу від туристичних перевезень окремими маршрутами з урахуванням їх привабливості, вартості путівки або квитка, мінімізації кількості рухомого складу й вартості будівництва та отримання компанією прибутку навіть на першому етапі експлуатації магістралі.

Розглянемо проблему визначення прогнозованої кількості потенційних пасажирів та доходу від перевезень туристів вузькоколійною залізницею на прикладі Закарпатської області. У табл. 4.6 подані існуючі офіційні статистичні дані щодо розвитку туристично-рекреаційної діяльності цього регіону. Як було сказано раніше, вони значно занижені, оскільки не враховують значну частку відпочиваючих, що проживають в апартаментах та деяких приватних готелях.

**Основні показники розвитку туристично-рекреаційної діяльності  
Закарпатської області. Джерело: [233]**

Район або місто	Кількість туристів та відпочиваючих, тис. од.	Кількість проведених туристичних днів, тис. од.	Обсяг наданих туристично-рекреаційних послуг, тис. грн
Берегівський р-н	85 293	203 835	3 527,6
Вел. Березнянський р-н	Даних немає		
Виноградівський р-н	2 268	3 491	1 004,1
Воловецький р-н	3 327	7 544	793,7
Іршавський р-н	2 118	16 627	641,7
Міжгірський р-н	13 771	57 041	9 567,6
Мукачівський р-н	26 677	291 118	96 586,7
Перечинський р-н	4 739	76 474	7 001,6
Рахівський р-н	26 550	73 122	13 571,7
Свалявський р-н	25 229	317 696	140 348,7
Тячівський р-н	32 595	66 567	7 490,0
Ужгородський р-н	9 955	26 416	6 287,7
Хустський р-н	63 478	172 089	36 989,7
м. Ужгород	22 532	36 867	14 659,7
м. Мукачево	8 753	10 351	1 684,4
м. Хуст	5 433	19 506	2 748,3
м. Берегове	5 817	12 518	1 527,9
Всього	338 535	1 391 262	344 431,1

Якщо проаналізувати вихідні дані з табл. 4.6, то можна зробити такі висновки:

- Найбільшою популярністю у туристів та відпочиваючих користується Берегівський район, де є багато термальних джерел. На другому місці – Хустський район. Враховуючи сказане, ці два райони слід обов’язково охопити вузькоколіійною залізницею. Крім того, у районі

м. Берегове вже існує вузькоколійна залізниця та необхідна ремонтна інфраструктура.

- За кількістю днів, проведених туристами та відпочиваючими, лідирують Свалявський, Мукачівський, Берегівський та Хустський райони, що також вказує на необхідність включення їх до вузькоколівної залізниці.
- За обсягом надання туристичних послуг переважають ті самі Свалявський, Мукачівський та Хустський райони.

Усе сказане вище доводить, що на першому етапі будівництва туристичну вузькоколійну магістраль (пусковий комплекс № 1) слід обов'язково провести за маршрутом: Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява.

На другому пусковому комплексі будівництва вузькоколійну лінію слід подовжити за маршрутом Свалява–Мукачеве–Іршава і таким чином закріплювати залізничну магістраль. Можна також добудувати вузькоколійну лінію на ділянці Іршава–Лисичово, що дасть можливість розвитку вказаного регіону. Крім того, можна очікувати додаткові потоки організованих туристичних груп з різних регіонів України та сусідніх зарубіжних країн, які будуть приїжджати на Закарпаття, щоб подорожувати новою залізницею, яка дозволяє ознайомитися за невеликий термін (2 або 3 дні) з мальовничими краєвидами, історичними пам'ятками, місцевими особливостями (приготування їжі в котлах, місцева кухня, культура та ін.), відпочити на лижних курортах.

Такими потенційними пасажирами та туристами вузькоколівної магістралі можуть бути:

- учні українських шкіл під час канікул (організовані групи);
- студенти вищих навчальних закладів та коледжів (самостійно організовані групи);
- мешканці України, що бажають подорожувати маршрутами вихідного дня та короткостроковими туристичними турами (неорганізовані туристи);
- громадяни сусідніх європейських країн (Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії).

По-перше, слід сказати, що туристично-рекреаційна діяльність в Закарпатському регіоні за попередні звітні роки в кілька разів перевищувала обсяги, наведені в табл. 4.6. Тому в подальших дослідженнях ми будемо враховувати всіх туристів, що мешкають у приватних

готелях і апартаментах, а також додатковий потік потенційних пасажирів, які будуть приїжджати на Закарпаття, щоб подорожувати новою залізницею. Кількість потенційних туристів за попередніми підрахунками Закарпатської ОДА на сьогодні може становити близько 2 млн осіб.

Певний попит на залізничні перевезення вже існує, але слід провести фундаментальні маркетингові дослідження для точного його виявлення. Оскільки це не було завданням нашого дослідження, то в табл. 4.7 подані лише прогностичні показники попиту на трансферні та туристичні перевезення вузькими коліями, але якщо на цю цифру потенціальних клієнтів розраховувати рухомий склад, то необхідно вкласти в нього дуже великі інвестиції. Тому на першому етапі будівництва пропонується закупити всього 6 рейкомобілів та 5 туристичних поїздів, які будуть складатися з 2 вагонів другого класу, одного вагона першого класу, вагона-ресторану, технічного вагона та поїзнього локомотива і за загальною місткістю вказаних вагонів, терміном їх курсування, кількістю рейсів за рік та середньорічною населеністю поїзда визначити можливу кількість перевезених туристів (табл. 4.8).

Таблиця 4.7

**Прогностичні показники туристично-рекреаційної діяльності Закарпатської області для 1-го етапу будівництва. Джерело: розробка автора**

№	Назва району або міста	Кількість туристів та відпочиваючих, тис. од.
Прогнозна кількість туристів та відпочиваючих, що є потенційними клієнтами вузькоколійної залізниці		
1	Берегівський р-н	255
2	Вел. Березнянський р-н	20
3	Виноградівський р-н	7
4	Воловецький р-н	11
5	Іршавський р-н	7
6	Міжгірський р-н	45
7	Мукачівський р-н	78
8	Перечинський р-н	15

Закінчення табл. 4.7

№	Назва району або міста	Кількість туристів та відпочиваючих, тис. од.
9	Рухівський р-н	79
10	Свалявський р-н	90
11	Тячівський р-н	99
12	Ужгородський р-н	35
13	Хустський р-н	170
14	м. Ужгород	69
15	м. Мукачево	32
16	м. Хуст	17
17	м. Берегове	21
Разом кількість туристів та відпочиваючих		1 050
Прогнозна кількість туристів, які будуть користуватися вузькоколійною залізницею		63
<b>Туристи, які будуть користуватися вузько-колійною залізницею</b>		
1	Учні українських шкіл	3
2	Студенти	4
3	Мешканці України	20
4	Представники сусідніх європейських країн	6
Всього прогнозна кількість туристів, які будуть користуватися вузькоколійною залізницею		<b>96</b>

При цьому запропонована така організація руху рухомого складу вузькими коліями:

На маршруті Свалява–Лисичово–Міжгір'я буде організовано протягом одного дня три рейси рейкомобілів по 24 місця в кожному. За рік передбачається 750 таких рейсів. Рейкомобілі, крім того, передбачено використовувати для трансферних перевезень відпочиваючих, що приїхали широкою колією зі станцій Свалява та Мукачеве до туристичних об'єктів, та додатково туристів, мешканців міст і селищ та працівників готелів, ресторанів, що мають доступ до вузькоколійної магістралі.

Таблиця 4.8

**Розрахунок прогнозної кількості туристів, які зможуть подорожувати вузькими коліями з урахуванням місткості наявного рухомого складу та за умови певної організації руху. Джерело: розробка автора**

Найменування маршруту	Кількість місць у рухомому складі, од.	Тип рухомого складу	Кількість рухомого складу, од.	Кількість рейсів за рік, од.	Коефіцієнт заповнення рухомого складу	Загальна кількість туристів, од.
Свалява–Лисичово–Міжгір'я	24	Рейкомобіль	3	250	0,9	16 200
Трансферні перевезення пасажирів між станціями та готелями, включаючи працівників та місцеве населення	24	Рейкомобіль	3	600	0,7	30 240
Свалява–Мукачеве–Іршава–Берегове (другий пусковий комплекс)	64	Поїзд з 2-х вагонів 2-го класу та 1-го вагона 1-го класу				
Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява	64	Поїзд з 2-х вагонів 2-го класу та 1-го вагона 1-го класу	5	120	0,9	34 560
Разом						81 000

На дводенному маршруті Свалява–Мукачеве–Іршава–Хмельник–Берегове та у зворотному напрямку передбачається використання вузькоколіїних поїздів з п'яти вагонів (2 вагони 2-го класу, один вагон 1-го класу, вагон-ресторан та спеціальний вагон), які мають 64 посадочних місця. На цьому напрямку буде задіяно два рухомих склади, які будуть курсувати через день. Туристи в перший день будуть знайомитися з місцевою архітектурою, історичними пам'ятками, курортами, термальними джерелами Берегівського району. На другий день у зворотному напрямку туристи відвідують м. Мукачеве.

Маршрут Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява розраховано на 3 доби. У перший день туристи знайомляться з Хмельником, Виноградом та увечері приїждять до Хуста, де передбачена перша зупинка й відпочинок у готелі.

На другий день туристи знайомляться з містом Хуст і в другій половині дня вирушають до Міжгір'я, де відпочивають у готелі. Зранку третього дня туристи насолоджуються красою пейзажів Міжгір'я, заповідником, його природою та озером.

Увечері третього дня поїзд приїждить на кінцеву станцію маршруту – Сваляву, де туристів чекає відпочинок та вечеря у готелі. На цьому напрямку передбачається також використання вузькоколіїних поїздів з п'яти вагонів (2 вагони 2-го класу, 1 вагон 1-го класу, вагон-ресторан та спеціальний вагон), які мають 64 посадочних місця.

Але спочатку слід визначити найбільш привабливі маршрути для туристичних подорожей залізницею. Якщо на маршруті багато туристичних об'єктів, то їх слід включити до сфери туристичного впливу вузькоколіїної залізниці. Технологічно це буде відбуватися таким чином:

- туристичний поїзд зупиняється на станціях для висадки туристів, які пересідають у мікроавтобуси або звичайні автобуси, місткість яких відповідає кількості туристів, що бажають далі їхати на екскурсію;

- після кожної екскурсії група туристів сідає у автобуси і їде далі у ресторан (кафе, колибу) для харчування або до залізничної станції і далі подорожує поїздом;

- у кінці дня поїзд привозить туристів у готель (апартаменти) для відпочинку та харчування. У вартість путівки включено проживання в готелі і ранковий сніданок.

Для харчування туристів під час подорожі у склад залізничного поїзда додатково включено вагон-ресторан або вагон-буфет залежно від тривалості маршруту та класності поїзда. Після закінчення туристичної подорожі автобуси з кінцевої станції підвозять туристів до готелю.

Таким чином, протягом всієї подорожі автобуси виконують трансферні перевезення туристів з поїзда до туристичного об'єкта, ресторану, готелю та у зворотному русі.

На маршруті Свалява–Лисичово–Міжгір'я перевезення туристів можуть виконувати рейкомобілі невеликими групами по 16 або 24 чол. Вони одночасно можуть перевозити туристів як залізницею, так і автомобільними дорогами, що дуже зручно, оскільки не треба пересідати з поїзда на мікроавтобуси. Якщо кількість туристів зросте, то на заданому маршруті можна впровадити курсування туристичних поїздів з трьох вагонів (у тому числі два вагони другого класу).

З урахуванням вказаного прогнозного потоку туристів можна розрахувати дохід залізничної компанії від туристичних та трансферних перевезень (табл. 4.9).

Таблиця 4.9

**Розрахунок загального доходу туристичної компанії від трансферу та перевезень туристів вузькоколійними залізницями.**

*Джерело: розробка автора*

Найменування маршруту	Загальна кількість туристів, од. (за даними табл. 5.2)	Середня вартість путівки або трансфера, грн	Загальний дохід на маршруті, грн	Загальний дохід на маршруті, дол.
Свалява–Лисичово–Міжгір'я	16 200	500	8 100 000	324 000
Трансферні перевезення пасажирів між станціями та готелями, включаючи працівників та місцеве населення	30 240	80	2 419 200	96 768
Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява	34 560	2 400	82 944 000	3 317 760
Разом	81 000		93 463 200	3 738 528

Для розрахунку економічної діяльності компанії, що буде займатися залізничним туризмом, після завершення першого етапу будівництва необхідно визначити алгоритм, за яким будуть враховані основні витрати туристичної компанії, а саме:

- витрати за доступ до інфраструктури вузькоколійної залізниці (плата по тарифу);
- витрати за користування рухомим складом (послуги локомотивної тяги, вагонів та рейкомобілів);
- витрати за надання додаткових послуг Регіональної філії «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ»;
- власні витрати туристичної компанії (заробітна плата, нарахування на заробітну плату, амортизаційні відрахування, інші витрати);
- власні витрати туристичної компанії. Витрати по розрахунках з постачальниками матеріалів, технологій, запасних частин, різних видів енергії;
- власні витрати туристичної компанії. Витрати по розрахунках з постачальниками харчів, напоїв, посуду, води в бутлях та іншої продукції;
- власні витрати туристичної компанії. Витрати по розрахунках з підрядними організаціями, що виконують різні роботи з ремонту офісу (власні витрати компанії);
- власні витрати туристичної компанії. Витрати по розрахунках за надання послуг туристам з проживання в готелях або апартаментах з урахуванням сніданку;
- власні витрати туристичної компанії. Витрати по розрахунках за надання послуг туристам з харчування в місцевих ресторанах, колибах та кав'ярнях (якщо ці витрати входять до вартості путівки);
- власні витрати туристичної компанії. Витрати по розрахунках з місцевими туристичними агенціями за надання інформаційних послуг та продаж путівок;
- власні витрати туристичної компанії. Витрати по розрахунках за послуги екскурсійних бюро (якщо послуга входить до складу путівки);
- витрати по розрахунках за послуги спортивних баз відпочинку, канатних доріг та інших споруд (якщо послуга входить до складу путівки).

## **4.2. Розрахунок витрат на експлуатацію, утримання та ремонт залізничної інфраструктури та рухомого складу**

Для розрахунку витрат на експлуатацію, утримання та ремонт залізничної інфраструктури та рухомого складу можна застосувати методичний підхід, який було запропоновано вище. Але цей метод дає позитивний результат, коли вже десь існує аналогічна вузькоколійна залізниця і накопичено певний статистичний матеріал, за допомогою якого можна зробити перспективні розрахунки для нового проекту.

Пропонуємо вказані розрахунки зробити за допомогою методики, яка описана нижче. Сутність її полягає в тому, що за кожною статтею витрат подані всі елементи витрат за допомогою спеціальної номенклатури [186]. Потім їх систематизовано та укрупнено розраховані окремо по всьому залізничному комплексу витрати на оплату праці, відрахування на соціальні заходи, матеріали, запасні частини, паливо, електроенергію, розрахунки з контрагентами та інші витрати.

Для подальших розрахунків автором розроблена структура витрат по пасажирських перевезеннях вузькими коліями:

### **А. Пасажирські перевезення вузькими коліями.**

1. Продаж квитків (включає витрати на оплату праці касирів) – стаття 2001:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- витрати на виготовлення, придбання і поставлення пасажирських квитків, бланків звітності, тарифних посібників, маршрутних показчиків;
- канцелярські приладдя для оформлення перевізних документів;
- інші витрати.

2. Екіпірування пасажирських вагонів – стаття 2003:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- матеріали для прибирання та дезінфекції вагонів та інші матеріали;
- паливо для підігрівання води, а також для опалення вагонів на кінцевих стоянках;
- інші витрати.

3. Обслуговування вагонів у туристичних поїздах – стаття 2004:
  - витрати на оплату праці начальнику поїзда, стюардам, електро-механікам та іншим робітникам;
  - відрахування на соціальні заходи;
  - матеріали для прибирання та дрібного ремонту вагонів та інші матеріали;
  - електроенергія для обігріву вагонів, вентиляції, кондиціонування та ін.;
  - вартість м'якого інвентарю та іншого знімного обладнання;
  - інші витрати.
4. Амортизація туристичних вагонів – стаття 2006.
5. Технічне обслуговування вагонів за програмами ТО-1, ТО-2, ТО-3 – статті 2020, 2021, 2022.
  - витрати на оплату праці;
  - відрахування на соціальні заходи;
  - матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія;
  - інші витрати.

#### **Б. Утримання інфраструктури вузькоколіїної залізниці.**

1. Поточний ремонт основних засобів та технічне обслуговування за програмою ТО-1 туристичних вагонів на шляху прямування – статті 4002, 4004, 4006, 4007:
  - витрати на оплату праці;
  - відрахування на соціальні заходи;
  - матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія;
  - оплата розрахунків за зарядження акумуляторних ліхтарів;
  - інші витрати.
2. Приймання і відправлення поїздів, маневрова робота – статті 4030, 4034:
  - витрати на оплату праці;
  - відрахування на соціальні заходи;
  - матеріали, запасні частини;
  - утримання, поточні та капітальні ремонти основних засобів;
  - електроенергія для освітлення станцій;
  - оплата розрахунків за освітлення станцій.
  - оплата за зарядження акумуляторних ліхтарів.
  - інші витрати.
3. Обслуговування, поточний і капітальний ремонт будівель, споруд, обладнання та інвентарю господарств перевезень, матеріально-

технічного забезпечення, колійного, будівельно монтажних робіт, автоматики, телемеханіки, зв'язку та електропостачання – статті 4051, 4052, 4053, 4054, 4101, 4114, 4116, 4120, 4121, 4124, 4127, 4130, 4133, 4140, 4152, 4154, 4162, 4163, 4165, 4186, 4189, 4196, 4202, 4207, 4240, 4244–4247, 4301, 4402, 4413, 4414, 4415, 4500, 4503, 4505, 4506, 4507:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- матеріали, запасні частини;
- утримання, поточні та капітальні ремонти основних засобів;
- оплата рахунків за освітлення, опалювання, водопостачання, каналізацію, дератизацію і дезінфекцію приміщень, утримання пожежної та воєнізованої охорони;
- оплата за оренду складських приміщень і користування кисневими балонами;
- інші витрати.

#### **В. Робота тепловозів при перевезенні туристів вузькоколійною залізницею.**

1. Робота тепловозів у пасажирському русі та маневрова робота – статті 5202, 5203:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- матеріали, запасні частини;
- паливо для поїзної та маневрової роботи;
- витрати з оплати розрахунків за установку, реєстрацію та експлуатацію локомотивних радіостанцій;
- інші витрати.

2. Екіпірування та амортизація тепловозів – стаття 5205, 5207:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- матеріали для прибирання, миття, витирання тепловозів та інші матеріали;
- вартість додаткових матеріалів: пісок, дистильована вода та ін.;
- паливо для підігрівання води та сушіння піску;
- електроенергія для екіпірувальних пристроїв і зарядки акумуляторів;
- витрати з оплати розрахунків за ремонт екіпірувальних пристроїв та інші витрати, що пов'язані з екіпіруванням;
- амортизація тепловозів;
- інші витрати.

3. Технічне обслуговування тепловозів за програмами ТО-2–ТО-5 та комісійний огляд тепловозів – статті 5208, 5210, 5212, 5214, 5216:

**Г. Пасажирські туристичні вагони.**

1. Поточний ремонт з відчепленням – стаття 6008:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія;
- оплата розрахунків за різні послуги;
- інші витрати.

2. Деповський ремонт вагонів – стаття 6010:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія;
- оплата розрахунків за виконаний деповський ремонт;
- інші витрати.

3. Капітальний ремонт вагонів – стаття 6013:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія;
- оплата розрахунків за виконаний капітальний ремонт;
- оплата тарифу та інші витрати, що пов'язані з транспортуванням вагонів у ремонт та з ремонту;
- інші витрати.

**Д. Вузькоколійні тепловози.**

1. Поточний ремонт тепловозів за програмами ПР-1–ПР-3, ПР-3П – статті 6410, 6412, 6414, 6416:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія;
- витрати з оплати розрахунків за ремонт локомотивних радіостанцій;

- електроенергія, витрачена на випробування двигунів;

- паливо, витрачена під час ремонту;

- витрати з оплати розрахунків за ремонт тепловозів;

- інші витрати.

2. Капітальний ремонт тепловозів – стаття 6418:

- витрати на оплату праці;

- відрахування на соціальні заходи;

- матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія;
- електроенергія, витрачена на випробування двигунів;
- паливо, витрачене під час ремонту;
- витрати з оплати розрахунків за ремонт тепловозів;
- оплата тарифу та інші витрати, що пов'язані з транспортуванням тепловозів у ремонт та з ремонту;
- інші витрати.

3. Сервісне обслуговування вузлів та систем тепловозів – стаття 6420:

- оплата рахунків та договорів за сервісне технічне обслуговування та ремонти електронного обладнання;
- вартість транспортування вузлів та систем до місця сервісного обслуговування;
- інші витрати.

На основі виконаних досліджень запропоновані такі укрупнені основні групи витрат, за якими швидко можна визначити прогнозні витрати по всьому залізничному комплексу:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія;
- електроенергія для технологічних цілей;
- паливо для технологічних цілей;
- витрати з оплати розрахунків за ремонт тепловозів та вагонів;
- оплата тарифу та інші витрати, що пов'язані з транспортуванням тепловозів та вагонів у ремонт та з ремонту;
- розрахунки за договорами з контрагентами та інші витрати.

### **4.3. Принципи розрахунку витрат на туристичні перевезення вузькоколійними залізницями**

Для розрахунку економічної ефективності діяльності залізничної туристичної компанії необхідно визначити алгоритм, за яким будуть розраховані всі її витрати (утримання й експлуатація залізниці, рухомого складу, власні витрати компанії, договірні зобов'язання з контрагентами) за такими складовими витрат:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;
- матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія;
- електроенергія для технологічних цілей;
- паливо для технологічних цілей;
- розрахунки за ремонт тепловозів та вагонів;
- оплата тарифу та інші витрати, що пов'язані з транспортуванням тепловозів та вагонів у ремонт та з ремонту;
- розрахунки за договорами з контрагентами та інші витрати.

За такими ж складовими розраховані власні витрати офісу туристичної компанії з урахуванням розрахунків з контрагентами за закупівлю харчів, напоїв, проведення екскурсій, трансферні перевезення та оплату проживання туристів у готелях або апартаментах.

Розрахунок фонду заробітної плати наведений у табл. 4.10 за двома групами:

1) працівники, що обслуговують діяльність вузькоколіїної залізниці та рухомого складу;

2) працівники туристичної компанії, які займаються безпосередньо забезпеченням туристів харчуванням у поїздах, ночівлею в місцевих готелях, харчуванням у ресторанах, екскурсіями, відпочинком та ін.

**Розрахунок витрат на оплату праці та відрахувань на соціальні заходи.** Фонд оплати праці запропоновано розрахувати протягом року за кількістю працівників, що будуть задіяні в технологічному процесі роботи залізниці та у офісі туристичної компанії, з урахуванням персонального посадового окладу кожного працівника.

Для обслуговування туристів у поїздах запропонована бригада працівників, у яку входять: бригадир поїзда, два стюарди, слюсар-електрик, дизель-моторист, бармен та офіціант. Таких бригад запропоновано 5 – по одній на кожний поїзд з урахуванням явочного коефіцієнта та графіка курсування поїзда. Для перевезення туристів між об'єктами туристичної інфраструктури передбачена бригада з машиніста та його заступника – по одній на кожний поїзд з урахуванням явочного коефіцієнта та графіка курсування поїзда. Для перевезення туристів у шести рейкомобілях передбачено вісім водіїв, які також працюють за певним графіком протягом року.

**Розрахунок фонду заробітної плати туристичної компанії з урахуванням працівників залізничного транспорту (дані 2016 р.).**

*Джерело: розробка автора*

Найменування професій	Заробітня плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Фонд заробітної плати, дол.
<b>Працівники залізничного транспорту</b>				
Машиністи тепловозів	6 000	12	864 000	34 560
Водії рейкомобілів	5 000	8	480 000	19 200
Бригадир поїзда	4 500	5	270 000	10 800
Стюарди	3 500	11	462 000	18 480
Слюсар-електрик	3 500	5	210 000	8 400
Дизель-моторист	3 500	5	210 000	8 400
Бармен	4 000	5	240 000	9 600
Офіціант	3 000	6	216 000	8 640
Екіпірувальник	3 000	10	360 000	14 400
Заправник палива	3 000	4	144 000	5 760
Ремонтник рухомого складу	4 000	10	480 000	19 200
Ремонтник колії	4 000	10	480 000	19 200
Ремонтник зв'язку та автоблокування	3 500	6	252 000	10 080
Працівник матеріально-технічного забезпечення	3 500	4	168 000	6 720
Працівник пасажирського господарства	3 500	4	168 000	6 720
Квиткові касири	3 000	2	72 000	2 880
Охоронник	2 500	6	180 000	7 200
Разом		113	5 256 000	210 240
<b>Працівники офісу залізничної туристичної компанії</b>				
Директор	7 000	1	84 000	3 360
Заступник директора	5 500	2	132 000	5 280

Найменування професій	Заробітня плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Фонд заробітної плати, дол.
Працівники офісу залізничної туристичної компанії				
Головний бухгалтер	4 000	1	48 000	1 920
Бухгалтер	3 200	2	76 800	3 072
Касир	2 800	1	33 600	1 344
Маркетолог	4 000	3	144 000	5 760
Постачальник	4 000	3	144 000	5 760
Комірник	3 000	1	36 000	1 440
Начальник відділу кадрів	4 000	1	48 000	1 920
Працівник договірною відділу	3 800	3	136 800	5 472
Секретар	2 500	1	30 000	1 200
Водії	3 500	2	84 000	3 360
Прибиральник	2 000	1	24 000	960
Завідувач господарства	3 500	1	42 000	1 680
Ремонтник	3 000	2	72 000	2 880
Разом		25	1 135 200	45 408
Всього		138	6 391 200	255 648

Для екіпірування, обслуговування та ремонту туристичних поїздів у депо Берегове додатково до існуючої кількості працівників запропоновано прийняти на роботу: екіпірувальників, заправників палива та ремонтників рухомого складу. Утримання залізничної колії, засобів зв'язку та автоблокування, обслуговування туристів та пасажирів вузькоколійної залізниці передбачено штат ремонтників, працівників матеріально-технічного забезпечення, працівників пасажирського господарства, квиткових касирів та охоронників. З урахуванням 25 працівників офісу туристичної компанії штат працівників, що буде обслуговувати вузькоколійну залізницю, складе 138 осіб (див. табл. 4.10).

Після того як розраховано фонд оплати праці можна визначити загальну величину відрахувань на соціальні заходи, які складають 22 % від величини фонду:

$$255,648 \cdot 22/100 = 56,242 \text{ тис. дол. США.}$$

**Розрахунок амортизаційних відрахувань.** Для визначення величини амортизаційних нарахувань, що включаються до собівартості туристичних перевезень, необхідно спочатку розрахувати інвестиції, які потрібно вкласти в будівництво залізничної інфраструктури, офісу туристичної компанії, на закупівлю вузькоколіїних поїздів і рейкомобілів. Вартість залізничної колії з урахуванням засобів зв'язку, автоблокування, зупинних пунктів та пасажирських павільйонів розраховувалася за допомогою укрупнених показників проектно-вишукувального інституту Київдіпротранс з урахуванням вартості одного кілометра будівництва нової вузькоколіїної лінії. Вартість рухомого складу визначалася за прогнозними даними спеціального конструкторського бюро ДНУЗТ, а рейкомобілів – за даними закордонних фірм. Вказані вартості наведені в табл. 4.11 і складають 58 880 тис. дол. США.

Таблиця 4.11

**Розрахунок інвестицій на будівництво вузькоколіїної залізниці та закупівлю рухомого складу. Джерело: розробка автора**

Об'єкт	Вартість одиниці, тис. грн	Кількість одиниць	Загальна вартість, тис. грн	Загальна вартість, тис. дол. США
Вузькоколіїна залізниця (нове будівництво)	6 250	139	868 750	34 750
Вузькоколіїна залізниця (реконструкція)	5 500	62	341 000	13 640
Разом вартість вузькоколіїної залізниці			1 209 750	48 390
У тому числі:				
кабельна лінія автоматики та зв'язку	307	201	61 607	2 464
зупинні пункти	1 498	11	16 476	659

Об'єкт	Вартість одиниці, тис. грн	Кількість одиниць	Загальна вартість, тис. грн	Загальна вар- тість, тис. дол. США
верхня будова колії	2 250	145	326 250	13 050
земляне полотно	5 555	145	805 425	32 217
Вагон 2-го класу	3 500	10	35 000	1 400
Вагон 1-го класу	4 000	5	20 000	800
Вагон-буфет	6 000	5	30 000	1 200
Спеціальний вагон	6 250	5	31 250	1 250
Локомотив	25 000	5	125 000	5 000
Рейкомобіль	3 500	6	21 000	840
Всього			1 472 000	58 880

Розрахунок амортизаційних відрахувань визначається залежно від вартості окремих об'єктів інфраструктури, рухомого складу та з урахуванням їх амортизаційних термінів служби і зведено в табл. 4.12.

**Вартість матеріалів, запасних частин, палива та електроенергії на утримання, експлуатацію і ремонт інфраструктури залізничного транспорту та рухомого складу.** Вартість матеріалів, запасних частин та електроенергії для технологічних потреб визначена у відсотках до вартості амортизаційних відрахувань:

- для обслуговування верхньої будови колії – 2 %

$$828 \cdot 0,2 = 165,6 \text{ тис. дол. США};$$

- для обслуговування земляного полотна – 2 %

$$488 \cdot 0,2 = 97,6 \text{ тис. дол. США};$$

- для обслуговування кабельних ліній – 2,5 %

$$128 \cdot 0,25 = 32,0 \text{ тис. дол. США};$$

- для обслуговування зупинних пунктів та будівель – 3 %

$$13 \cdot 0,3 = 3,9 \text{ тис. дол. США};$$

– для обслуговування рухомого складу (вагонів, локомотивів та рейкомобілів) – 11 %

$$418 \cdot 0,11 = 45,98 \text{ тис. дол. США};$$

$$\text{Разом: } 165,6 + 97,6 + 32,0 + 3,9 + 45,98 = 345,08 \text{ тис. дол. США.}$$

Таблиця 4.12

**Розрахунок амортизаційних відрахувань (перший пусковий комплекс).  
Джерело: розробка автора**

Об'єкт	Вартість об'єкта, тис. дол. США	Амортизаційний термін служби	Загальна вартість, тис. дол. США
Кабельна лінія автоматики та зв'язку	2 464	25	90
Зупинні пункти (павільйони та офіс)	659	50	13
Верхня будова колії	13 050	30	435
Земляне полотно	32 217	80	403
Вагон 2-го класу	1 400	28	50
Вагон 1-го класу	800	28	29
Вагон-буфет	1 200	28	43
Спеціальний вагон	1 250	28	45
Локомотив	5 000	30	167
Рейкомобіль	840	10	84
Разом	58 880		1 366

Вартість палива для експлуатації рухомого складу:

– для обслуговування локомотивів кількість палива обчислюється залежно від денної норми споживання – 35 літрів, кількості локомотивів – 5, вартості солярки – 0,80 дол. США та кількості днів курсування на рік – 120

$$35 \cdot 5 \cdot 0,80 \cdot 120 = 16,80 \text{ тис. дол. США};$$

– для обслуговування рейкомобілів кількість палива обчислюється залежно від денної норми споживання 20 літрів, кількості рей-

комобілів – 5, вартості бензину – 0,90 дол. США та кількості днів курсування на рік – 250

$$20 \cdot 6 \cdot 0,90 \cdot 250 = 27,00 \text{ тис. дол. США.}$$

Разом витрати на паливо протягом року – 43,80 тис. дол. США.

**Розрахунки за договорами з контрагентами та інші витрати.**

1. Витрати за надання додаткових послуг Регіональною філією «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ» протягом року (поточні види ремонту та мийка рухомого складу) прийняті на рівні 2 % від вартості рухомого складу

$$10\,490 \cdot 0,02 = 209,800 \text{ тис. дол. США.}$$

2. Власні витрати туристичної компанії на розрахунки з постачальниками харчів, напоїв, посуду, води в бутлях та іншої продукції для постачання у вагони-буфети або вагони-ресторани. Ці витрати розраховані з огляду на те, що туристи будуть під час подорожі витрачати на харчі та напої в середньому близько 85 грн (або 3,4 дол. США) на день подорожі. При торговельній націнці 30 % вартість товару на одного туриста в день складе – 2,6 дол. США.

На триденному туристичному маршруті Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява, на якому за рік запропоновано перевезти 34 560 туристів, вартість товару для харчування у вагонах-буфетах та вагонах-ресторанах складе:

$$34\,560 \cdot 3 \cdot 2,6 = 269,568 \text{ тис. дол. США.}$$

Якщо до цієї суми додати вартість посуду, серветок, рушників, спеціального одягу для офіціантів та бармена, то загальна сума становитиме близько 298,000 тис. дол. США.

3. На власні витрати туристичної компанії на розрахунки з підприємними організаціями, що виконують різні роботи з ремонту офісу, щорічно необхідно майже 13,000 тис. дол. США.

4. Власні витрати туристичної компанії на розрахунки за надання послуг туристам із проживання в готелях або апартаментах з урахуванням сніданку можна обчислити залежно від кількості туристів та середньої вартості проживання в дво-тризіркових готелях або апартаментах зі сніданком – 12 дол. США.

На триденному туристичному маршруті Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява, на якому за рік запропоновано перевезти 34 560 туристів і передбачено лише дві зупинки в готелі або апартаментах за ціною 12 дол. США, вартість проживання складе:

$$34\,560 \cdot 2 \cdot 12 = 829,440 \text{ тис. дол. США.}$$

5. Власні витрати туристичної компанії на розрахунки за послуги екскурсійних бюро (якщо послуга входить до складу путівки) розраховувалися за умови вартості екскурсій на день 1,5 дол. США та оплату туристичних автобусів – 1,5 дол.

На триденному туристичному маршруті Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява, на якому за рік запропоновано перевезти 34 560 туристів, вартість екскурсій та автобусів складе:

$$34\,560 \cdot 3 \cdot 3 = 311,040 \text{ тис. дол. США.}$$

Розрахунок витрат туристичної залізничної компанії на утримання, експлуатацію та ремонт сведено в табл. 4.13.

Аналізуючи дані цієї таблиці, можна зробити висновок, що левову частку витрат складають амортизаційні відрахування – 36,64 %. На цей показник впливати майже неможливо, оскільки він залежить від вартості будівництва залізничної вузькоколійної лінії та кількості рухомого складу, який буде експлуатуватися на залізниці. Можна на залізниці експлуатувати застарілий рухомий склад після його оновлення. Але це позначиться на терміні його експлуатації. Звідси випливає головний висновок щодо організації туристичних перевезень новими або реконструйованими залізницями – значні інвестиції можуть відвернути потенційних інвесторів від вкладання грошей.

Другою складовою в рейтингу витрат є витрати на проживання в готелях та апартаментах з урахуванням сніданку – 22,25 %. Цей показник можна зменшити як частково, так і повністю. По-перше, можна вибирати для проживання туристів дешеві готелі або апартаменти. По-друге, можна не включати до вартості путівки ранкові сніданки. По-третє, можна взагалі не включати до вартості путівки проживання в готелях та апартаментах туристів. Але вказані заходи

не впливають на загальні витрати туристів та одночасно спотворюють імідж фірми.

Третіми за величиною є витрати на матеріали, запасні частини та електроенергію на технологічні цілі – 9,26 %. Величина цих витрат на пряму залежить від вартості будівництва інфраструктури вузькоколійної залізниці та рухомого складу. Четвертими, п'ятими та шостими за рейтингом є витрати на заробітну плату з урахуванням відрахувань на соціальні заходи (8,37 %), на екскурсії визначними пам'ятними місцями, оплата автобусів для перевезень (8,34 %) та витрати на закупівлю харчів і напоїв для забезпечення туристів під час подорожі (7,99 %).

Таблиця 4.13

Розрахунок витрат туристичної залізничної компанії на утримання, експлуатацію та ремонт. Джерело: Розробка автора

Найменування витрат	Величина витрат, тис. дол. США	Відсоток від загальної суми витрат, %
Фонд заробітної плати	255,648	6,86
Відрахування на соціальні заходи	56,242	1,51
Амортизаційні відрахування	1 366,000	36,64
Вартість матеріалів, запасних частин, електроенергії	345,080	9,26
Вартість палива	43,800	1,17
Розрахунки з регіональною філією «Львівська залізниця»	209,800	5,63
Закупівля харчів та посуду	298,000	7,99
Ремонт офісу	13,000	0,35
Проживання туристів у готелях або апартаментах	829,440	22,25
Вартість екскурсій та автобусів	311,040	8,34
Разом	3 728,050	100,00

Інші витрати за табл. 4.13 складають разом всього 7,15 %, що майже не впливає на загальну величину витрат з утримання, експлуатації

та ремонту туристичної інфраструктури, рухомого складу та офісу залізничної компанії.

Прибуток туристичної компанії від організації залізничних подорожей визначається як різниця між доходом компанії та її витратами і складе:

$$\Pi = 3\,738,528 - 3\,728,050 = 10,479 \text{ тис. дол. США.}$$

При цьому рентабельність діяльності туристичної компанії складе:

$$P = 10,479 / 3728,050 \cdot 100 = 2,81 \% .$$

Для туристичної діяльності вказана рентабельність дуже низька, що пояснюється значними інвестиціями на першому етапі будівництва та низькими цінами на туристичні послуги. Можна запропонувати такі заходи щодо підвищення прибутковості туристичних перевезень:

Підвищити кількість туристів, які будуть користуватися вузькоколійною залізницею протягом року за рахунок збільшення кількості вагонів у поїзді.

Організувати подорожі для заможних та закордонних туристів за рахунок впровадження двох складів туристичних поїздів підвищеної комфортності з включенням до складу поїзда чотирьох вагонів першого класу, вагона-ресторану, вагона-ігротеки. Вартість путівки на такі туристичні подорожі значно зросте. Але не слід забувати, що при цьому зростуть витрати на проживання в готелях, трансферні перевезення та екскурсії.

Організувати додатково новий туристичний маршрут Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява та запустити на ньому один поїзд з чотирьох вагонів другого класу. Цей маршрут має багато туристичних об'єктів і користується підвищеним попитом.

Підвищити вартість путівок на усіх маршрутах за рахунок підвищення комфортності поїздки і довести їх у доларовому еквіваленті:

- на маршруті Берегове–Хмільник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово –Свалява до 120 дол. США;
- Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява до 120 дол. США;
- Берегове–Хмільник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява (для заможних та закордонних туристів) до 360 дол. США.

Підвищити вартість поїздки на всіх трансферних маршрутах за рахунок використання комфортних рейкомобілів для заможних та

закордонних туристів з одночасним збереженням вартості поїздки для місцевих мешканців та працівників туристичної інфраструктури. Вказані заходи дозволять підвищити загальну кількість туристів, що будуть щорічно користуватися залізничним транспортом до 115 020 осіб (табл. 4.14).

Розрахунок доходу туристичної компанії від перевезення туристів після зміни кількості маршрутів, складу поїздів та їх комфортності, а також оптимізації вартості путівок та тарифів на перевезення наведено в табл. 4.15.

Розрахунок інвестицій на реконструкцію та будівництво вузькоколіїної залізниці та закупівлю рухомого складу наведено в табл. 4.16.

Після зміни вартості будівництва вузькоколіїної залізниці (скорочено обсяги реконструкції) та збільшення кількості рухомого складу була розрахована нова величина амортизаційних відрахувань, яка становить разом по трьох пускових комплексах 1 287,380 тис. дол. США.

Розрахунок амортизаційних відрахувань після проведення оптимізації вартості будівництва вузькоколіїної залізниці наведено в табл. 4.17.

Далі в табл. 4.18 розраховані фонди заробітної плати по окремих пускових комплексах залежно від кількості побудованої та введеної в експлуатацію залізничної колії, рухомого складу та інших критеріїв. Загальні розрахунки витрат на утримання, експлуатацію та ремонт об'єктів туристичної залізничної компанії розраховані в табл. 4.19 з виділенням витрат по пускових комплексах. Витрати за послуги готелю або апартаментів, туристичних бюро та трансферні перевезення, харчування в поїзді розраховувалися пропорційно кількості туристів, що користуються вузькоколійними поїздами. Витрати на пальне для рейкомобілів та локомотивів розраховувалося пропорційно кількості рухомого складу, що будуть експлуатуватися в конкретному пусковому комплексі.

Витрати на послуги ПАТ «УЗ» за обслуговування, утримання та експлуатацію залізничних колій розраховувалися пропорційно величині цих витрат на кожному пусковому комплексу.

Таблиця 4.14

**Розрахунок прогновної кількості туристів після оптимізації залізничних перевезень за рахунок зміни кількості маршрутів та структури поїздів. Джерело: розробка автора**

Найменування маршруту	Рухомий склад						Кількість туристів по пускових комплексах, од.		
	Кількість місць, од.	Тип	Кількість одиниць, од.	Кількість рейсів протягом року, од.	Коефіцієнт використання	Перший	Другий	Третій	Усього після уведення перелічених дивніцтва
Свалява–Лисичово–Міжгір'я	24	Рейкомобіль	3	250	0,9	0	3 420	16 200	16 200
Трансферні перевезення залізницею	24	Рейкомобіль	3	600	0,7	0	5 040	10 000	30 240
Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява (маршрут для можливих туристів та іноземців)	56	Поїзд «Перлина Карпат» (4 ваг. – 1 кл., ваг.-рестор., ваг.-ігротека, спец. ваг.)	2	100	0,9	0	0	10 080	10 080
Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява		Поїзд із 6 вагонів (4 ваг. 2-го класу)	1	150	0,9	0	0	13 500	13 500

Закінчення табл. 4.14

Найменування маршруту	Рухомий склад				Кількість туристів по пускових комплексах, од.			Усього після введення першої черги будівництва	
	Кількість місць, од.	Тип	Кількість одиниць, од.	Кількість рейсів протягом року, од.	Коефіцієнт використання	Перший	Другий		Третій
Берегове–Хмельник– Виноградів–Хуст– Міжгір'я–Лисичово– Свалява	125	Поїзд із 7 вагонів (5 ваг. 2-го класу)	4	100	0,9	0	0	20 000	45 000
Разом						0	8 460	69 780	115 020

Таблиця 4.15

## Розрахунок доходу туристичної компанії після оптимізації залізничних перевезень. Джерело: розробка автора

Найменування маршруту	Кількість туристів по пускових комплексах, од.				Вартість путівки або пере- везень, грн	Загальний дохід компаній від туристичних послуг, тис. дол. США			
	Перший	Другий	Третій	Пуск першої черги		Перший	Другий	Третій	Пуск першої черги
Свалява–Лисичово–Міжгір'я	0	3 420	16 200	16 200	16 200	0,00	102,60	486,00	486,00
Трансферні перевезення залізницею	0	5 040	10 000	30 240	5	0,00	25,20	151,20	151,20
Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява (маршрут для можливих туристів та іноземців)	0	0	10 080	10 080	360	0,00	0,00	3 628,80	3 628,80
Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява	0	0	13 500	13 500	80	0,00	0,00	1 080,00	1 080,00
Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява	0	0	20 000	45 000	120	0,00	0,00	2 400,00	5 400,00
Разом	0	8 460	69 780	115 020		0,00	127,80	7 644,80	10 746,00

**Розрахунок інвестицій на реконструкцію та будівництво вузькоколіїної залізниці та закупівлю рухомого складу. Джерело: розробка автора**

Об'єкт	Вартість одиниці, тис. грн	Кількість одиниць	Загальна вартість, тис. грн	Загальна вартість по пускових комплексах, тис. дол. США			Разом
				Перший	Другий	Третій	
Вузькоколіїна залізниця (нове будівництво)	6 250	139	868 750	13 500	21 250	–	34 750
Вузькоколіїна залізниця (реконструкція)	5 500	62	341 000	13 640	–	–	13 640
Разом вартість вузькоколіїної залізниці			1 209 750	27 140	21 250	–	48 390
У тому числі:							
кабельна лінія автоматики та зв'язку	307	201	61 607	663,00	1 801,00		2 464
зупинні пункти	1 498	11	16 476	257,90	401,10		659
верхня будова колії	2 250	145	326 250	5 106,52	7 943,48		13 050
земляне полотно	5 555	145	805 425	21 112,65	11 104,35		32 217
Вагон 2-го класу	3 500	20	70 000	560		2 240	2 800
Вагон 1-го класу	4 000	–	–				–
Вагон-буфет	6 000	4	24 000	240		720	960
Спеціальний вагон	6 250	4	25 000	250		750	1 000

Закінчення табл. 4.16

Об'єкт	Вартість одиниці, тис. грн	Кількість одиниць	Загальна вартість, тис. грн	Загальна вартість по пускових комплексах, тис. дол. США			
				Перший	Другий	Третій	Разом
Локомотив	25 000	4	100 000	1 000		3 000	4 000
Рейкомобіль	3 500	6	21 000		700	140	840
Разом		38	1 449 750	29 190	21 950	6 850	57 990

Таблиця 4.17

**Розрахунок амортизаційних відрахувань після проведення оптимізації вартості будівництва вузькоколіїної залізниці. Джерело: розробка автора**

Об'єкт	Загальна вартість по пускових комплексах, тис. дол. США			Амортизаційний термін служби	Амортизація по пускових комплексах, тис. дол. США		
	Перший	Другий	Третій		Перший	Другий	Третій
Кабельна лінія автоматики та зв'язку		1 719	0	25	0,00	68,76	0,00
Зупинні пункти (павільйони та офіс)		749	0	50	0,00	9,58	0,00
Верхня будова колії	5 228	7 372	0	30	174,27	245,73	0,00
Земляне полотно	11 000	11 680	0	80	137,50	146,00	0,00
Вагон 2-го класу	560		2 800	28	20,00	0,00	100,00
Вагон 1-го класу	0		1 280	28	0,00	0,00	45,71

Об'єкт	Загальна вартість по пускових комплексах, тис. дол. США			Амортизаційний термін служби	Амортизація по пускових комплексах, тис. дол. США		
	Перший	Другий	Третій		Перший	Другий	Третій
Вагон-буфет	240		1 440	28	8,57	0,00	51,43
Спеціальний вагон	250		1 500	28	8,93	0,00	53,57
Локомотив	1 000		3 000	30	33,33	0,00	100,00
Рейкомобіль		700	140	10	0,00	70,00	14,00
Разом	18 278	21 950	10 160		382,60	540,07	364,71

Таблиця 4.18

**Розрахунок фонду заробітної плати туристичної компанії після проведення оптимізації (дані 2016 року).**  
**Джерело: розробка автора**

Професія	Розподіл фонду заробітної плати за пусковими комплексами, грн								
	Заробітна плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн
<b>Працівники залізничного транспорту</b>									
Машиністи тепловозів	6 000	2	144 000	2	144 000	2	144 000	13	946 000
Водії рейкомобілів	5 000	3	180 000	6	360 000	8	480 000	8	480 000
Бригадир поїзда	4 500	2	108 000	2	108 000	2	108 000	5	270 000

Професія	Розподіл фонду заробітної плати за пусковими комплексами, грн								
	Заробітна плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн
Працівники залізничного транспорту									
Стюарди	3 500	4	168 000	4	168 000	4	168 000	11	462 000
Слюсар-електрик	3 500	1	42 000	2	84 000	2	84 000	5	210 000
Дизель-моторист	3 500	1	42 000	2	84 000	2	84 000	5	210 000
Бармен	4 000	1	48 000	2	96 000	2	96 000	5	240 000
Офіціант	3 000	1	36 000	2	72 000	2	72 000	5	180 000
Екіпувальник	3 000	2	72 000	2	72 000	2	72 000	9	324 000
Заправник палива	3 000	1	36 000	1	36 000	1	36 000	4	144 000
Ремонтник рухомого складу	4 000	2	96 000	2	96 000	2	96 000	4	192 000
Ремонтник колії	4 000	2	96 000	2	96 000	4	192 000	10	480 000
Ремонтник зв'язку та автоблокування	3 500	2	84 000	2	84 000	4	168 000	6	252 000
Працівник матеріально-технічного забезпечення	3 500	1	42 000	1	42 000	2	84 000	4	168 000

Професія	Розподіл фонду заробітної плати за пусковими комплексами, грн										
	Заробітна плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн
<b>Працівники залізничного транспорту</b>											
Працівник пасажирського господарства	3 500	1	42 000	1	42 000	2	84 000	2	84 000	2	84 000
Квиткові касири	3 000	1	36 000	1	36 000	1	36 000	1	36 000	2	72 000
Охоронник	2 500	2	60 000	2	60 000	4	120 000	6	180 000	6	180 000
Разом		29	1 332 000	36	1 680 000	46	2 124 000	100	4 596 000		
<b>Працівники офісу залізничної туристичної компанії</b>											
Директор	7 000	1	84 000	1	84 000	1	84 000	1	84 000	1	84 000
Заступник директора	5 500	1	66 000	1	66 000	1	66 000	1	66 000	2	132 000
Головний бухгалтер	4 000	1	48 000	1	48 000	1	48 000	1	48 000	1	48 000
Бухгалтер	3 200	1	38 400	1	38 400	2	76 800	2	76 800	2	76 800
Касир	2 800	1	33 600	1	33 600	1	33 600	1	33 600	1	33 600
Маркетолог	4 000	1	48 000	1	48 000	2	96 000	3	144 000	3	144 000
Постачальник	4 000	1	48 000	1	48 000	2	96 000	3	144 000	3	144 000
Комірник	3 000	1	36 000	1	36 000	1	36 000	1	36 000	1	36 000

Професія	Розподіл фонду заробітної плати за пусковими комплексами, грн										
	Заробітна плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн
Працівники офісу залізничної туристичної компанії											
Начальник відділу кадрів	4 000	1	48 000	1	48 000	1	48 000	1	48 000	1	48 000
Працівник договірною відділу	3 800	1	45 600	1	45 600	2	91 200	3	136 800	3	136 800
Секретар	2 500	0	0	1	30 000	1	30 000	1	30 000	1	30 000
Водії	3 500	1	42 000	1	42 000	2	84 000	2	84 000	2	84 000
Прибиральник	2 000	1	24 000	1	24 000	1	24 000	1	24 000	1	24 000
Завідувач господарства	3 500	1	42 000	1	42 000	1	42 000	1	42 000	1	42 000
Ремонтник	3 000	1	36 000	1	36 000	2	72 000	2	72 000	2	72 000
Разом		14	639 600	15	669 600	21	927 600	25	1 135 200	25	1 135 200
Всього		43	1 971 600	51	2 349 600	67	3 051 600	125	5 731 200	125	5 731 200

**Розрахунок витрат на утримання, експлуатацію та ремонт туристичної залізничної компанії  
після проведення оптимізації. Джерело: розробка автора**

Найменування витрат	Величина витрат по пускових комплексах, тис. дол. США			
	Перший	Другий	Третій	Витрати після закінчення будівництва першої черги
Фонд заробітної плати	78,864	93,984	122,064	260,688
Відрахування на соціальні заходи	17,350	20,676	26,854	57,351
Амортизаційні відрахування	382,600	540,070	364,710	1 287,380
Вартість матеріалів, запасних частин, електроенергії	11,478	27,004	18,236	345,080
Вартість палива	0,000	50,000	22,000	63,000
Розрахунки з регіональною філією «Львівська залізниця»	0,000	60,000	100,000	250,000
Закупівля харчів та посуду	0,000	0,000	156,000	540,000
Інші витрати	0,000	0,000	0,000	13,000
Проживання туристів у готелях або апартаментах	0,000	0,000	480,000	1 746,000
Вартість екскурсій та автобусів	0,000	0,000	180,000	606,960
<b>Разом</b>	<b>490,292</b>	<b>791,734</b>	<b>1 469,864</b>	<b>5 169,459</b>

Річний прибуток від перевезення туристів вузькоколійними поїздами та 6 рейкомобілями становить:

$$10\,746,00 - 5\,169,459 = 5\,576,541 \text{ тис. дол. США,}$$

а рентабельність відповідно буде:

$$\frac{5\,576,541}{5\,169,459} \cdot 100 = 107,87 \%$$

Термін окупності капітальних вкладень при цьому складає 9,04 років.

Такі самі розрахунки можна зробити для визначення економічної ефективності реконструкції та будівництва нової вузькоколіїної лінії Берегове–Хмільник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява за сценарієм 3 та такими вихідними даними:

Будівництво розділено на дві черги. У цьому проекті розглянуто питання економічної доцільності впровадження туристичної діяльності лише на першій черзі, а саме: реконструкція ділянки Берегове–Хмільник–Виноградів та будівництво нової вузькоколіїної залізниці Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява. Такий маршрут дозволяє охопити найбільш привабливі туристичні об'єкти цього регіону Закарпаття.

Планується будівництво розділити на три пускових комплекси:

1. Перший пусковий комплекс – реконструкція існуючої залізниці на ділянці Берегове–Хмільник–Виноградів (62 км) та будівництво ділянки Міжгір'я –Лисичово–Свалява (54 км).

2. Другий пусковий комплекс – будівництво нової залізниці на ділянці Виноградів–Хуст–Вучкове–Міжгір'я (84 км) та обкатка колій на позначених у пусковому комплексі напрямках (54+62 км). На другому пусковому комплексі передбачено попередній рух трьох рейкомобілів на ділянці Міжгір'я–Лисичово–Свалява та одного туристичного поїзда з чотирьох вагонів другого класу, вагона-буфету та спеціального вагона на існуючій залізниці.

3. На третьому пусковому комплексі закінчується обкатка ділянка Виноградів–Хуст–Вучкове–Міжгір'я, починається попередній рух 6 рейкомобілів на всіх напрямках маршруту та попереднє курсування

ще 3 туристичних поїздів з п'яти вагонів другого класу, вагона-буфету та спеціального вагона.

Після закінчення будівництва першої черги вузькоколійної залізниці починається постійна експлуатація 7 туристичних поїздів та 6 рейкомобілів за маршрутами, які наведені в табл. 4.13 і очікується дохід від перевезення туристів у обсязі 10 746 тис. дол. США на рік (див. табл. 4.15).

Далі наведені розрахунки чистого дисконтного доходу протягом реалізації проекту з будівництва та реконструкції вузькоколійної залізниці в Закарпатському регіоні за сценарієм 3 з використанням даних, які наведені в табл. 4.15–4.19. У цих таблицях представлені розрахунки складових витрат, амортизаційні відрахування й окремо розраховано прибуток від туристичних послуг.

За сценарієм 3 передбачено, що кошти в будівництво колії та на закупівлю рухомого складу буде виділяти приватний інвестор, а утворена управлінська структура буде приватною туристичною компанією, яка буде працювати за договорами з ПАТ «УЗ». Регіональна філія «Львівська залізниця» буде виконувати для приватної туристичної компанії організацію туристичних перевезень, обслуговування та ремонт залізничних колій і рухомого складу. У цьому разі можливі три варіанти передачі у власність залізничних колій:

- 1) передати на баланс ПАТ «УЗ»;
- 2) передати на баланс обласної адміністрації;
- 3) залишити у власності приватної компанії.

На початку діяльності туристичної компанії передбачено перевезення туристів у вагонах другого класу. Після кількох років сталої діяльності структура поїзда буде змінюватися. Додатково в поїзд можуть включатися вагон-салон, вагон-ресторан, вагон-ігротеку, спальні вагони та ін.

У табл. 4.20 наведено розрахунки чистого дисконтного доходу протягом реалізації проекту за сценарієм 3 – впровадження туристичних перевезень вузькими коліями при інвестиціях у будівництво та рухомий склад приватного інвестора.

За даними табл. 4.20 чиста приведена вартість, що буде отримана від туристичних перевезень, з урахуванням реверсії, погашає капітальні вкладення в проект за 16 років. У той же час за показником чистого доходу інвестиції у проект окупляться за 9,04 років. З цього можна зробити такий висновок, що окремим туристичним компаніям

не доцільно самотійно вкладати великі інвестиції в розвиток туризму, оскільки при рентабельності залізничних перевезень навіть 107,87 % дуже важко окупити інвестиції у розвиток залізничної інфраструктури за короткий термін.

У цьому разі Закарпатська державна адміністрація мусить брати частину капітальних витрат на себе, оскільки від будівництва вузькоколіїної залізниці стає можливим розвиток туристичної бази всього регіону, що дозволить отримати додаткові прибутки туристичним операторам, готелям, колибам, ресторанам, а Закарпатській ОДА податки до місцевого бюджету та соціальні внески для захисту населення області.

З урахуванням величини реверсії (табл. 4.21) або капітальних вкладень, які будуть працювати після окупності інвестицій, точка безбитковості становитиме 16 років. Величина реверсії розраховується з 16-го року експлуатації вузькоколіїної туристичної лінії з урахуванням номера пускового комплексу та нормативного терміну служби конкретного об'єкта будівництва або залізничного рухомого складу.

Для проведення оптимізації туристичних перевезень слід визначити точку оптимальності та розробити методичний підхід, щодо її встановлення. Подальші дослідження необхідно провести за аналізом «затрати – обсяг діяльності – прибуток», для чого побудовано графік безбитковості туристичних перевезень за правилами графічного визначення маржинального доходу (рис. 4.4).

Передбачається, що аналіз здійснюється в межах релевантного діапазону, в якому загальна сума умовно-постійних витрат залишається не змінною, а функції умовно-змінних витрат, реального доходу та маржинального доходу є лінійними залежно від обсягу перевезень туристів.

Подальші дослідження даної проблеми виконувалися на основі попереднього аналізу табл. 4.14–4.19. Кожна із статей витрат була віднесена до умовно-змінних або умовно-постійних витрат. Умовно-постійні витрати в свою чергу поділялися на: умовно-постійні витрати які враховують туристичні перевезення в цілому та умовно-постійні витрати, які залежать від структури туристичного поїзда (кількість вагонів різного класу та наявність вагонів буфету або ресторанів).

**Розрахунки чистої приведеної вартості протягом реалізації проекту за сценарієм 3.  
Джерело: розробка автора**

Рік	Заходи впровадження туристичних перевезень	Величина економічних складових, тис. дол. США							Чистий дисконтний дохід
		Доходи від перевезень	Експлуатаційні витрати	Амортизаційні відрахування	Капітальні вкладення	Чистий дохід	Коефіцієнт дисконтування		
1	Перший та другий пускові комплекси	250,000	109,163	382,600	18 278,0	-18 091,228	0,8930	-16 155,5	
2	Третій пусковий комплекс	7 644,800	2 247,634	922,670	21 950,0	-17 358,243	0,7970	-13 834,5	
3	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 287,380	10 160,0	-4 355,622	0,7120	-3 101,2	
4	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,6360	3 723,4	
5	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,5670	3 319,5	
6	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,5070	2 968,2	
7	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,4520	2 646,2	
8	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,4040	2 365,2	
9	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,3610	2 113,5	
10	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,3220	1 885,1	
11	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,2870	1 680,2	
12	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,2570	1 504,6	

Продовження табл. 4.20

Рік	Заходи впровадження туристичних перевезень	Величина економічних складових, млн грн						
		Доходи від перевезень	Експлуатаційні витрати	Амортизаційні відрахування	Капітальні вкладення	Чистий дохід	Коефіцієнт дисконтування	Чистий дисконтний дохід
13	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,2290	1 340,7
14	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,2050	1 200,2
15	Повна експлуатація	10 746,000	3 882,079	1 255,820	0,0	5 854,463	0,1830	1 071,4
	Реверсія				30 325,68		0,2570	7 793,7
	Разом	147 592,800	52 823,824		50 388,00	30 448,461		520,7

## Розрахунок величини реверсії. Джерело: розробка автора

Об'єкт	Вартість об'єктів по пускових комплексах, тис. дол. США			Амортизаційний термін служби	Реверсія, дол. США			
	Перший	Другий	Третій		3 16-го року	3 17-го року	3 18-го року	Разом
Кабельна лінія авто-матики та зв'язку		1 719	0	25	0,00	618,84		618,84
Зупинні пункти (павільйони та офіс)		749	0	50	0,00	325,72		325,72
Верхня будова колії	5 228	7 372	0	30	2 614,00	3 440,27		6 054,27
Земляне полотно	11 000	11 680	0	80	8 937,50	9 344,00		18 281,50
Вагон 2-го класу	560		2 800	28	260,00		1 100,00	1 360,00
Вагон 1-го класу	0		1 280	28	0,00		502,86	502,86
Вагон-буфет	240		1 440	28	111,43		565,71	677,14
Спеціальний вагон	250		1 500	28	116,07		589,29	705,36
Локомотив	1 000		3 000	30	500,00		1 300,00	1 800,00
Рейкомобіль		700	140	10	0,00	0,00		0,00
Всього	18 278	21 950	10 160		12 539,00	13 728,83	4 057,86	30 325,69

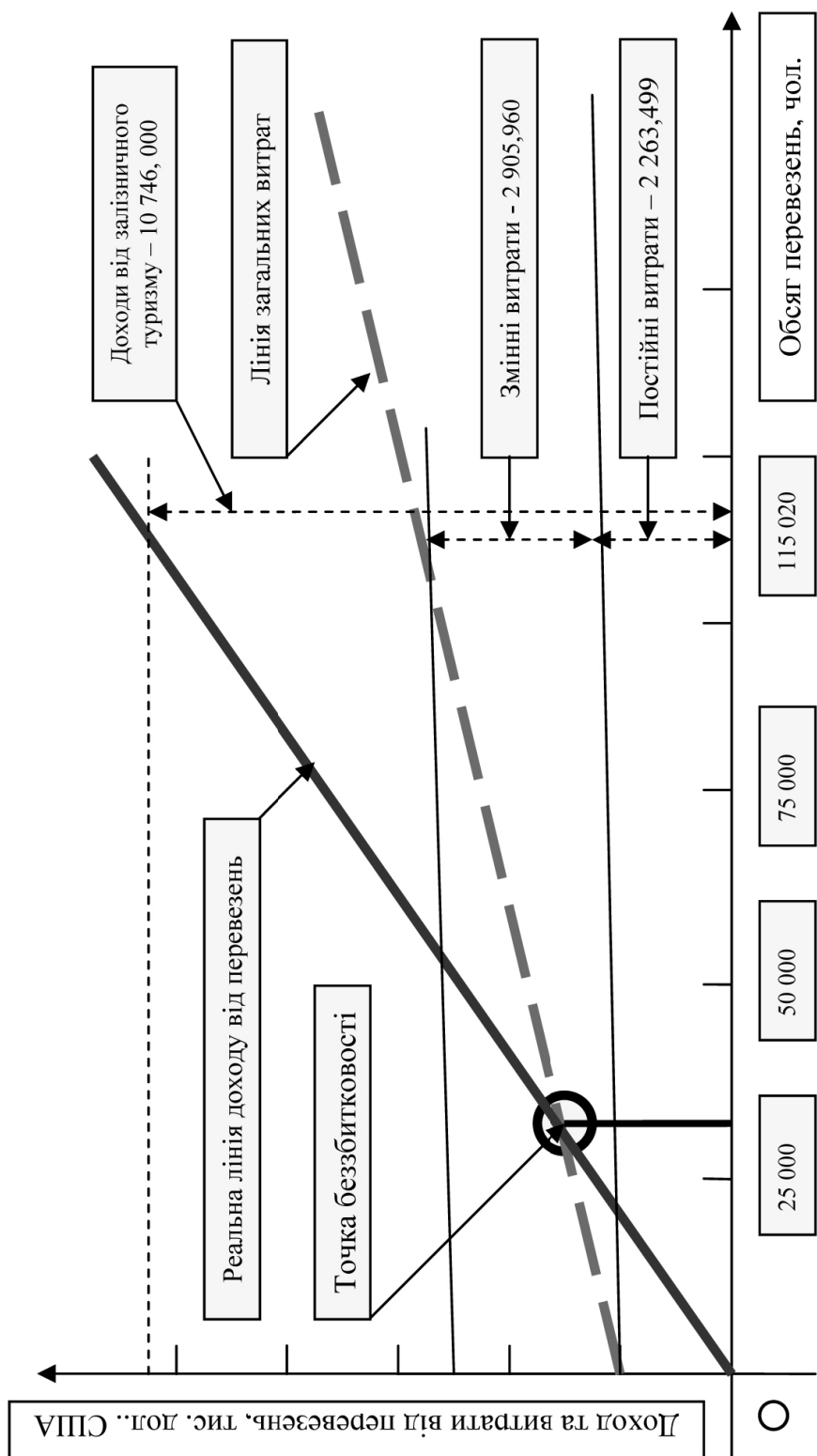


Рис. 4.3. Графік беззбитковості туристичних перевезень. Джерело: розробка автора

До умовно-змінних витрат віднесені витрати, які прямо пропорційні кількості перевезених туристів і пов'язані з:

- харчуванням туристів під час подорожі у вагоні-буфеті або ресторані (553 000 тис. дол. США);
- витратами на проживання у готелях або апартаментах з харчуванням туристів у місцевих ресторанах, кав'ярнях і колибах (1 746 000 тис. дол. США);
- обслуговуванням туристів на екскурсіях, на туристичних об'єктах, базах відпочинку з урахуванням автобусних трансферів та ін. (606 960 тис. дол. США).

Разом вони складають – 2 905 960 тис. дол. США.

До умовно-постійних витрат які враховують туристичні перевезення в цілому віднесені витрати, що пов'язані з утриманням, обслуговуванням, ремонтом інфраструктури вузькоколіїної залізниці, іншої інфраструктури туристичної компанії та рухомого складу а саме: залізничної колії, будівель, споруд, кабельних ліній зв'язку, локомотивів, вагонів та рейкомобілів за такими елементами:

- амортизація залізничної колії, будівель, споруд, кабельних ліній та зв'язку локомотивів та рейкомобілів (1 287 380 тис. дол. США);
- заробітна плата (236 208 тис. дол. США);
- нарахування на заробітну плату (51 965,40 тис. дол. США);
- матеріали (370 080 тис. дол. США);
- інші витрати (200 000 тис. дол. США).

Разом умовно-постійні витрати, які враховують туристичні перевезення в цілому складають – 2 145 633,4 тис. дол. США.

До умовно-постійних витрат, які залежать від структури туристичного поїзда, відносяться витрати, що пов'язані з екіпіруванням, утриманням та обслуговуванням пасажирських вагонів:

- заробітна плата на екіпірування, утримання, обслуговування та ремонт пасажирських вагонів (24 480 тис. дол. США);
- нарахування на заробітну плату (5 385,6 тис. дол. США);
- матеріали на екіпірування, утримання, обслуговування та ремонт пасажирських вагонів (38 000 тис. дол. США);
- інші витрати (50 000 тис. дол. США).

Разом умовно-постійні витрати, які залежать від структури туристичного поїзда складають – 117 865,60 тис. дол. США. Оскільки ці витрати складають всього 2,0 % від загальної суми витрат і 5,0 % від загальної суми умовно-постійних витрат, то їх можна відображати (на рис. 4.3) як пряму лінію паралельно осі абсцис.

Побудова графіку безбитковості туристичних перевезень відбувалася таким чином. На горизонтальній осі наносимо прогнозні значення кількості перевезених туристів протягом розрахункового року – 115 020 тис. чол. З даної точки будуюмо вгору відрізок паралельно вертикальній осі, значення якого дорівнює умовно-постійним витратам – 2 263,499 тис. дол. США. Потім угору додаємо відрізок, значення якого дорівнює змінним витратам – 2 905 960 тис. дол. США. Побудований таким чином загальний відрізок дорівнює загальним витратам від перевезення туристів у розрахунковому році – 5 169,459 тис. дол. США. Через дану точку та точку перетину лінії постійних витрат з вертикальною віссю проводимо лінію загальних витрат (жирний пунктир). Якщо провести з точки нуль на початку координат пряму до точки, що дорівнює значенню доходів від перевезень прогнозної кількості туристів, то отримаємо лінію умовних доходів від перевезень (показано жирним). Точка перетину лінії доходу з лінією загальних витрат на перевезення є точка безбитковості, тобто точка, в якій величина доходів від перевезень туристів дорівнює значенню величині загальних витрат (позначена кільцем) – 3 103,038 тис. дол. США та відповідає – 33 216 туристів на рік.

#### **4.4. Розробка економіко-математичної моделі для оптимального планування сфери залізничного туризму в Україні**

Для ефективного формування та розгортання сфери послуг залізничного туризму в Україні запропоновано економіко-математичну модель щодо оптимального вибору множини туристичних маршрутів із встановленого набору, які забезпечують максимальну рентабельність операторів при виконанні множини умов здійснення туристичної діяльності. Пропонована методика базується на принципі незалежності функціонування окремих туристичних маршрутів, адитивності функцій оцінки показників діяльності операторів. Урахування можливих ризиків на етапі формування множини найбільш рентабельних туристичних маршрутів забезпечується шляхом застосування двоетапних моделей вибору та планування.

**Постановка задачі формування сфери залізничного туризму.** У роботі вперше для сфери залізничного туризму в Україні досліджено завдання із побудови економіко-математичної моделі дискретного оптимального планування, призначеної для визначення наборів ефективних маршрутів, які являються найбільш рентабельними при встановленій системі вимог, що обмежують діяльність туристичних операторів. Передумова такого завдання визначається наступним. На полігоні залізниці (див. рис. 3.1) частково існує вузька колія довжиною 62 км, додатково пропонується укласти ще 198 км вузьких колій. Такі заходи дозволять включити до зони тяжіння туристичної залізниці значну частину туристичних об'єктів, які розташовані на станціях: Берегове, Хмільник, Виноградів, Іршава, Хуст, Вучкове, Міжгір'я, Лисичово, Свалява, Мукачево, Довге.

Маршрутні відстані між станціями на залізниці:

Свалява–Лисичово – 30 км;

Лисичово–Міжгір'я – 24 км;

Міжгір'я–Хуст 60 км;

Хуст–Виноградів – 25 км;

Виноградів–Хмільник – 20 км;

Хмільник–Берегове – 25 км;

Хмільник–Іршава – 15 км;

Іршава–Мукачево – 33 км;

Мукачево–Свалява – 26 км.

Основні характеристики складових проекту наступні. Загальна вартість пасажирських вагонів, за умови дефіциту коштів, мусить дорівнювати 8 080 тис. дол. США. Загальна кількість локомотивів не може перевищувати 7 одиниць; вагонів 1-го класу – 8 од.; вагонів 2-го класу – 24 од.; вагонів-буфетів – 7 од.; спеціальних вагонів – 7 од.; рейкомобілів – 4 од. Вартість окремих вагонів та локомотивів наведена вище в табл. 4.11, а прогнозна кількість користувачів вузькоколійної залізниці по окремих станціях – в табл. 4.8.

У табл. 4.22 наведено результати розрахунків щодо варіантів можливих маршрутів, структури поїздів та потенційної кількості туристів. Вони дозволяють оцінити потенціал цієї сфери залізничного туризму.

Таблиця 4.22

## Варіанти можливих маршрутів, структури поїздів та потенційної кількості туристів. Джерело: розробка автора

№ маршруту	Найменування маршруту	Тривалість маршруту, доба	Рухомий склад					Усього після уведення першої черги будівництва
			Кількість місць, од.	Тип	Кількість одиниць, од.	Кількість рейсів протягом року, од.	Коефіцієнт використання	
1	Свалява–Лисичово–Міжгір'я–Свалява	1	24	Рейкомобіль	2	300	0,8	11 520
3	Свалява–Міжгір'я–Хуст–Лисичово–Свалява	2	50	Поїзд із 4 вагонів (2 ваг. 2-го класу)	2	150	0,8	12 000
4	Свалява–Міжгір'я–Хуст–Берегове (в один кінець)	2	64	Поїзд із 5 вагонів (2 ваг. 2-го класу, 1 ваг. 1-го класу)	2	150	0,8	15 360
6	Свалява–Лисичово–Міжгір'я–Хуст–Виноградів–Хмельник–Берегове–Виноградів (в один кінець)	3	56	Поїзд «Перлина Карпат» (4 ваг. – 1 класу)	2	100	0,9	10 080
9	Свалява–Лисичово–Міжгір'я–Вучківе–Хуст–Виноградів–Хмельник–Берегове (в один кінець)	3	100	Поїзд із 6 вагонів (4 ваг. 2-го класу)	2	100	0,9	18 000

Зрозуміло, що практична реалізація цих варіантів базується на визначенні центрального поняття – рішення, або плану оптимального розвитку сфери залізничного туризму, залежить від ступеня урахування можливостей оцінки стану системи планування (детерміновані дані, умови ризику або невизначеності ін.), урахування різноманітних обмежень, що впливають на розрахунки оптимальних варіантів рішення задачі. Існує багато обмежень, які не дозволяють одночасно виконувати туристичні перевезеннями по всім маршрутам.

В роботі розроблено десять варіантів можливих туристичних маршрутів, структури поїздів та потенційної кількості туристів на полігоні вузькоколійної залізниці, частина з них представлена в табл. 4.22.

Інші вихідні дані: вартість путівки за різними маршрутами залежно від комфортності рухомого складу та величина витрат на одного туриста.

Розглянемо основні умови туристичної діяльності докладніше.

По-перше, це кількість потенційних туристів на полігоні Берегове–Хмільник–Виноградів–Хуст–Міжгір’я–Лисичого–Свалява не може перевищувати 120 000 тис чол. на рік.

По-друге, тривалість туристичної поїздки на маршруті не може перевищувати 4 доби. Максимальна кількість рейсів одного туристичного поїзда за рік не може перевищувати:

- для тривалості туристичного маршруту 1 доба – 300 рейсів;
- для тривалості туристичного маршруту 2 доби – 150 рейсів;
- для тривалості туристичного маршруту 3 доби – 100 рейсів;
- для тривалості туристичного маршруту 4 доби – 75 рейсів.

По-третє, структура поїзда не може перевищувати 7 вагонів:

- 5 вагонів (першого та другого класів);
- 1 вагон-ресторан або вагон-буфет;
- 1 спеціальний вагон.

Змістовно мета розробки полягає у формуванні моделі планування туристичної діяльності, за допомогою якої забезпечується можливість визначити оптимальний за критерієм максимальної рентабельності туристичний маршрут (або групу маршрутів) на заданому полігоні вузькоколійної залізниці. В якості системи обмежень моделі оптимального розвитку сфери залізничного туризму виступають вимоги щодо рухомого складу, кількості туристів та рейсів туристичного поїзда, кількості визначених категорій маршрутів тощо.

Відповідно до табл. 4.22 при формуванні моделі вважаються відомими (заданими) варіанти залізничних туристичних маршрутів. Необхідно змістовно визначити що саме вважається завданням для вибору, тобто, що являє собою реалізація оптимального плану. Розглянемо можливі варіанти рішень у залежності від зовнішніх умов і типу вихідної інформації.

*Варіант В1.* Результатом оптимального планування являється один маршрут, який є найбільш рентабельним за рік (після його введення у дію). Всі маршрути табл. 4.22 представлені таким чином, щоб порівняти їх річну рентабельність. При цьому не враховується, як такий план реалізується, скільки витрат, період ін. Обмеження по тяговому і рухомому складу можна вважати єдиними на всі варіанти маршрутів. Тобто, *В1* визначає оптимальне рішення – один маршрут. Наступні варіанти рішень урахують додаткові вимоги або фактори моделей оптимального планування.

*Варіант В2.* Реалізація вибору одного варіанту туристичного маршруту з урахуванням ризиків (можливих додаткових витрат через невизначеність проекту). Рішення – один маршрут.

*Варіант В3.* Вибір не одного, а групи маршрутів, які разом задовольняють обмеженням по ресурсах. Рішення – група маршрутів.

*Варіант В4.* Вибір не одного, а групи маршрутів, які разом задовольняють обмеженням по ресурсах з урахуванням ризиків. Рішення – група маршрутів.

*Варіант В5.* Формування моделі кооперації операторів (маршрутів), яка забезпечує максимум рентабельності при комбінації маршрутів (кожний із маршрутів оптимальної групи має особисту розраховану частоту реалізації, але забезпечується максимальний загальний рівень показника рентабельності). Рішення – група маршрутів разом із частотами використання.

Автором розроблено економіко-математичні моделі планування розвитку сфери залізничного туризму, які визначають оптимальні рішення відповідно варіантів *В1–В5*. При цьому для кожного *В1–В5* визначаються описи окремих маршрутів, кожний із яких представляється в моделі окремою бінарною змінною. Встановлюються допустимі значення змінних та допустимі області значень виробничих та економічних показників, розрахованих для конкретного набору змінних величин. У змістовному сенсі завдання оптимального планування полягає у визначенні таких значень змінних, які задовольняють обме-

женням моделі і забезпечують максимальну оцінку показника рентабельності (або деякого іншого економічного показника ефективності туристичної діяльності).

**Моделі і алгоритми оптимального планування туристичної діяльності.** Розглянемо питання із формування структури та складових моделей планування відповідно  $B1-B5$ . В роботі буде визначена модель для варіанту планування  $B1$ , на основі якої далі формуються інші постановки  $B2-B5$ . За умов існування визначених варіантів туристичних маршрутів  $M_i, i \in MI$  (табл. 4.22) будь-які реалізації оптимальних планів полягають у розрахунку номерів або індексів деякої підмножини маршрутів  $MI$ . Позначимо бінарні змінні, що відповідають деякому маршруту, через  $x_i \in \{0,1\}, (i = \overline{1, m})$ , де  $m$  – загальне число туристичних маршрутів, а значення  $x_i = 1$  означає рішення щодо включення маршруту до оптимального плану. Тобто, загальний вектор рішень завдань планування  $B1-B6$  має наступний вигляд

$$\bar{X} = (x_1, x_2, \dots, x_m). \quad (4.4)$$

Для встановлення зв'язаності залізничної мережі та реалізації можливості обслуговування маршрутів (4.4) одним і тим же тяговим рухомим складом уведемо матрицю зв'язаності

$$CX = [c_{ij}] m \times m. \quad (4.5)$$

В (4.5)  $c_{ij} = 1$  якщо відповідні маршрути зв'язані, в протилежному випадку – дорівнюють 0. Зв'язані відповідно (4.5) маршрути  $M_i$  (безпосередньо або транзитивно, через деякі інші) можуть обслуговуватися одним рухомим складом.

На кожному  $M_i$  пропонується декілька варіантів реалізації туристичної діяльності  $Z_i$ , які відмінні тривалістю, класністю послуг ін., що позначаються

$$z_{ik} \in Z_i, i \in MI. \quad (4.6)$$

В загальному випадку для кожного  $M_i$  набори  $Z_i$  формуються окремо. Теж стосується розрахунків вартості варіантів туристичного обслуговування  $s_{ik}$ :

$$s_{ik} \in S_i, i \in MI. \quad (4.7)$$

Матриці  $Z_i$ , а також  $S_i$ , повністю визначають в моделі діяльність туристичних операторів на маршруті  $M_i$ ,  $i \in MI$ .

Для формування загальної моделі туристичної діяльності уведемо цільову функцію і завдання оптимального планування відповідно

$$\{\Phi(\bar{X}) = R_1(\bar{X})\} \Rightarrow \max_{X \in G_X}, \quad (4.8)$$

де  $G_X$  – область допустимих значень параметрів планів, визначена на основі  $\bar{X}$  (4.4). У критерії (4.8)  $R_1(\bar{X})$  відповідає показнику оптимальності варіанту  $BI$ , а  $\Phi(\bar{X})$  – будь якій іншій моделі оптимального планування.

Система обмежень  $G_X$  моделі (4.8) складається із наступних умов забезпечення туристичної діяльності:

$G_T(\bar{X})$  – забезпечення тяговим рухомим складом;

$G_V(\bar{X})$  – вагонним парком;

$G_C(\bar{X})$  – вимога щодо зв'язаності залізничних туристичних маршрутів;

$G_t(\bar{X})$  – умови щодо обмеження тривалості;

$G_I(\bar{X})$  – вимоги до готовності інфраструктури;

$G_P(\bar{X})$  – інвестиційні обмеження.

В загальному випадку вимоги  $G_X$  будемо представляти у наступному вигляді:

$$G_k(\bar{X}) \leq 0, k \in \{T, V, C, t, I, P\}; \quad (4.9)$$

$$x_i \in \{0, 1\}, (i = \overline{1, m}); N_X = 2^m. \quad (4.10)$$

Економіко-математична модель оптимального планування розвитку сфери залізничного туризму, як вибору одного найбільш рентабельного маршруту із множини  $M_i$ ,  $i \in MI$ , визначають відношення (4.4), (4.8)–(4.10). Рівняння (4.10) встановлює загальну кількість можливих варіантів планів, серед яких визначається оптимальний відповідно критерію (4.8). Модель (4.4), (4.8)–(4.10) відноситься до категорії дискретного математичного програмування, з урахуванням (4.10) вона може бути реалізована методом перебору. Аналітичний вигляд цільової функції та обмежень моделі наводяться у статті нижче.

Для формування алгоритму чисельної реалізації (4.4), (4.8)–(4.10) представимо структуру окремого маршруту у такому вигляді:

$$St_i [M_i, R w_i, l_i, T_i, SP_i(t), Z_i, S_i, RTur_i], \quad (4.11)$$

де  $M_i$  – ідентифікатор туристичного маршруту;

$R w_i$  – перелік залізничних вузлів приналежних до  $M_i$ ;

$l_i$  – довжина маршруту;

$T_i$  – тривалість маршруту;

$SP_i(t)$  – оцінки необхідних витрат для уведення  $M_i$  до функціонування за період  $t$ ;

$Z_i$  – варіанти реалізації відповідно (4.6);

$S_i$  – розрахункові вартості варіантів туристичного обслуговування відповідно (4.7);

$RTur_i$  – очікуване число туристів на маршруті  $M_i$  (табл. 4.22).

Схема алгоритму реалізації моделі (4.4), (4.8)–(4.10) складається із наступного.

1. Встановити початкові значення змінних та оцінки цільової функції

$$\bar{X}(0) = (x_1 = 0, x_2 = 0, \dots, x_m = 0); \quad R_{1*}(\bar{X}) = R_{1\min}; \quad \bar{X}_{opt} = \bar{X}(0).$$

2. Встановити початкове значення лічильника варіантів  $CN_x = 0$ . Зазначимо що двійкове представлення номера  $CN_x$  дає варіант реалізації плану туристичної діяльності  $x_i \in \{0,1\}$ ,  $(i = \overline{1, m})$ .

3. Генерація чергового номеру варіанта  $CN_X + 1$ , у разі  $CN_X + 1$  більше ніж  $N_X = 2^m$ , закінчити процедуру оптимізації. До п 9.

4. На основі  $CN_X$  сформувати поточний вектор варіантів діяльності  $\bar{X}(CN)$ , в якому значення  $x_i = 1$  свідчить про включення маршруту до поточного плану.

5. Для кожного  $x_i = 1$  встановити лічильник кількості варіантів реалізації  $z_{ik}$  за матрицями  $Z_i$ ,  $z_{ik} \in Z_i$ .

6. Розрахувати показники моделі (4.8)–(4.10).

7. Перевірити систему обмежень (4.9). У разі невиконання вимог – перейти до п. 3.

8. Виконати порівняння попереднє значення цільової функції  $R_{1*}(\bar{X})$  з поточним  $R_1(\bar{X})$ . При  $R_{1*}(\bar{X}) < R_1(\bar{X})$  – замінити  $R_{1*}(\bar{X})$  на  $R_1(\bar{X})$ , запам'ятати  $\bar{X}_{opt} = \bar{X}$ . Перейти до п. 3.

9. Видача результату оптимального планування  $\{\bar{X}_{opt}; R_{1*}(\bar{X}_{opt})\}$ .

### **Методика розрахунків параметрів економіко-математичної моделі.**

1. *Доходи від перевезення туристів вузькоколійною залізницею у вагонах 1-го та 2-го класу за різними маршрутами протягом року.* Величина доходів залежить від вартості путівки, яка, в свою чергу, залежить від типу вагона, терміну поїздки (від 1-го до 3-х діб), протяжності маршруту, власних витрат туристичного оператора та кількості наданих туристичних послуг (проживання у готелях першу або дві доби з урахуванням сніданку, денного харчування в місцевих кав'ярнях або ресторанах, кількості туристичних екскурсій та автомобільних трансферних перевезень протягом кожного дня).

2. *Доходи від перевезення туристів рейкомобілями за маршрутами, термін яких складає одну добу.* В цьому разі вартість путівки залежить від терміну поїздки, протяжності маршруту, власних витрат туристичного оператора, денного харчування туристів в місцевих ресторанах або кав'ярнях та вартості екскурсій протягом дня.

3. *Загальні витрати на перевезення туристів у поїздах* залежать від витрат:

– на перевезення туристів у вагонах 1-го та 2-го класу (постійна та змінна складова тарифу) та протяжності маршруту;

- харчування під час руху поїзда у вагонах-ресторанах;
- власні витрати туристичного оператора;
- проживання у готелях (від 1-го до 3-х діб);
- харчування у місцевих ресторанах або кав'ярнях;
- екскурсійне обслуговування;
- трансферні перевезення туристів автобусами між туристичними об'єктами, ресторанами, готелями та вокзалами.

4. *Перевезення туристів рейкомобілями* залежать від витрат:

- на експлуатацію та утримання транспортних засобів;
- власні витрати туристичного оператора;
- харчування у місцевих ресторанах або кав'ярнях;
- екскурсійне обслуговування.

Кожна з вказаних величин визначається за окремими формулами (4.12), (4.13).

$$D = \sum_{j=1}^x KT_j^k \cdot V_j^k, \quad (4.12)$$

де  $KT_j^k$  – річна кількість туристів, що будуть подорожувати  $j$ -м маршрутом, в  $k$ -му вагоні, чел.;

$V_j^k$  – вартість путівки туриста, що буде подорожувати  $j$ -м маршрутом, в  $k$ -му вагоні, грн.

В загальному виді вартість путівки  $V_j^k$  можна розрахувати за формулою (4.13) по кожному окремому маршруту, а потім помножити на кількість рейсів за рік:

$$V_j^k = \left[ (l_j \cdot t_j^k) + T_{\text{const}}^j + (C_j^{\text{харч}} + BV_j) K_j^{\text{діб}} + \left( \sum_{c=1}^x C_f^{\text{гот}} + C_b^{\text{харч}} \cdot C_c^{\text{екск}} + C_c^{\text{трансф}} \right) \right] \cdot 1, 2, \quad (4.13)$$

де  $l_j$  – протяжність  $j$ -го маршруту в км;

$t_j^k$  – змінна частина тарифу за перевезення туристів у вагонах  $k$ -го класу за вказаним маршрутом на один км, грн;

$T_{\text{const}}^j$  – постійна частина тарифу за перевезення туристів у вагонах  $k$ -го класу за вказаним маршрутом, грн;

- $C_j^{\text{харч}}$  – вартість харчування в поїзді на одну добу подорожі, грн;  
 $ВВ_j$  – доля власних витрат туристичного оператора, що приходить на конкретний маршрут на одну добу, грн;  
 $K_{\text{діб}}^j$  – кількість діб харчування у поїзді за один рейс, од;  
 $C_f^{\text{гот}}$  – вартість проживання в зірковому готелі зі сніданком за одну добу грн (де  $f$  – кількість готелів на маршруті);  
 $C_b^{\text{харч}}$  – вартість денного харчування у місцевих ресторанах або кав'ярнях (якщо це передбачено путівкою), грн (де  $b$  – кількість харчувань на маршруті);  
 $C_c^{\text{екск}}$  – вартість екскурсій на усіх станціях  $C$ , що включені у путівку, грн;  
 $C_c^{\text{трансф}}$  – вартість автомобільних трансферних перевезень на усіх станціях  $C$  маршруту, грн;  
 $C$  – номер станції маршруту;  
 $x$  – кількість варіантів маршрутів – визначається рішенням задачі.

Якщо дохід туристичного оператора від залізничного туризму протягом року визначено за формулою (4.12), то витрати, прибуток та рентабельність його діяльності слід визначати за формулами (4.14), (4.15), (4.16) відповідно.

$$\begin{aligned}
 В = \sum_{K_{\text{дн}}=1}^{365} \sum_{j=1}^x \left[ (l_j \cdot t_j^k) + T_{\text{const}}^j + (C_j^{\text{харч}} + ВВ_j) K_j^{\text{діб}} + \right. \\
 \left. + \left( \sum_{c=1}^x C_f^{\text{гот}} + C_b^{\text{харч}} \cdot C_c^{\text{екск}} + C_c^{\text{трансф}} \right) \right] R \cdot K_{\text{поїзд}}, \quad (4.14)
 \end{aligned}$$

- де  $R$  – кількість рейсів туристичного поїзда на даному маршруті протягом року, рейс;  
 $K_{\text{поїзд}}$  – кількість поїздів, яка курсує на даному маршруті протягом року, од.

$$C_f^{\text{гот}} = \sum_{c=1}^x c_j^{\text{м}} \cdot K_j^{\text{діб}},$$

де  $\sum_{c=1}^x c_j^M$  – вартість проживання у готелі зі сніданком на  $j$ -му маршруті за одну добу, грн.

$$C_b^{\text{харч}} = \sum_{c=1}^x c_j^{\text{харч}} \cdot K_j^{\text{діб}},$$

де  $\sum_{c=1}^x c_j^{\text{харч}}$  – вартість харчування в місцевому ресторані або кав'ярні на  $j$ -му маршруті за одну добу, грн.

$$C_c^{\text{екск}} = \sum_{c=1}^x c_c^{\text{екск}} \cdot K_j^{\text{зуп}},$$

де  $\sum_{c=1}^x c_c^{\text{екск}}$  – вартість екскурсійного обслуговування на усіх станціях  $j$ -го маршруту за один рейс, грн;

$K_j^{\text{зуп}}$  – кількість зупинок на маршруті для проведення екскурсійного обслуговування на  $j$ -му маршруті, од.

$$C_c^{\text{трансф}} = \sum_{c=1}^x c_c^{\text{трансф}} \cdot K_j^{\text{зуп}},$$

де  $\sum_{c=1}^x c_c^{\text{трансф}}$  – вартість трансферного обслуговування автобусами на усіх станціях  $j$ -го маршруту за один рейс, грн.

$$\Pi = Д - В. \quad (4.15)$$

$$P = \frac{\Pi \cdot 100 \%}{В}. \quad (4.16)$$

**Моделі оптимального планування при змінах умов і вимог до варіантів рішень. Двоетапна економіко-математична модель вибору туристичних маршрутів з урахуванням умов ризику. Моделі планування в умовах ризиків формують у разі, коли можливі**

збурення станів системи або параметрів планування, для яких відомі ймовірності (або суб'єктивні ймовірності) виникнення, варіанти  $B_2$ ,  $B_4$  [72].

Розглядаємо планування як вибір (4.4) з урахуванням стохастичних факторів  $\theta = \theta_1, \theta_2, \dots, \theta_s$  – тут множини випадкових станів системи реалізації туристичної діяльності, що характеризує деякий сценарій можливої реалізації відмови (наприклад, відсутність своєчасного інвестиційного забезпечення, збурення і процесах колійного розвитку, придбання рухомого складу та ін.). Для кожного із такого роду можливих збурень необхідно визначити сценарії відмов  $V_k$ , який будемо описувати окремим шаблоном, а саме  $Sh_k(V_k, H_k, P_k)$ . При виконанні оптимального планування оцінюють значення характерних параметрів умов невизначеності  $\theta$ , також визначають оцінки додаткових витрат на компенсацію збурень  $H_k$  та їх ймовірності  $P_k$ , значення яких  $\{P(\theta_i)\}_s$  вважають відомими (встановлюються експертним шляхом). Планування процесів туристичної діяльності при урахуванні ймовірностей умов можливих збурень, які можуть реалізуватися, представляє планування в умовах ризику [72; 265]. Зокрема, будемо визначати стани  $\theta$  «збоїв» як діапазони  $[d_i^1, d_i^2]$  значень можливих відхилень планових показників

$$\theta_i = \left\langle [d_i^1, d_i^2], h_i(\theta_i), p(\theta_i) \right\rangle; \sum_i p(\theta_i) = 1, \quad (4.17)$$

де  $h_i(\theta_i)$  – питомі оцінки додаткових витрат на корегування плану в умовах  $\theta_i$ . Визначення  $\theta = \theta_1, \theta_2, \dots, \theta_s$  (4.17), опис набору випадкових параметрів моделі, а також виду функцій додаткових витрат, формалізує варіанти постановок двоетапних завдань із планування процесів формування туристичної діяльності залізничного транспорту. Модель двоетапної задачі планування (4.4), (4.8)–(4.10) узагальнено представимо у вигляді

$$\left\{ \Phi(\bar{X}) = R_1(\bar{X}) + M \left[ f_h(\bar{X}, Y(\bar{X}, \theta), \theta) \right] \right\} \Rightarrow \max_{X \in G_X}. \quad (4.18)$$

У формулі (4.18) позначено:

$R_1(\bar{X})$  – детермінована функція – вартісна оцінка вектора планування (4.4), (4.8) при виконанні детермінованих умов планування;

$f_h(*)$  – функція додаткових витрат на коректування та реалізацію плану в умовах  $\theta$ ,  $Y(X^{(t)}, \theta)$ ;

$M[*]$  – знак математичного сподівання;

$G_X$  – область допустимих значень параметрів планів  $\bar{X}$  (4.9).

При реалізації (4.18) методами стохастичного програмування [279] для деякого  $X' \in G_X$  і для кожного  $\theta_i \in \theta$  розраховують та узгаляють по  $p(\theta_i)$  значення  $f_h(X', Y', \theta_i)$ , які разом із  $R_1(\bar{X})$  дають оцінку  $X' : \Phi(X')$ , яка вимірює якість  $X' \in G_X$  у рамках двоетапного планування (4.18). Відповідно (4.18) оптимальний розв'язок  $\bar{X}_{opt*}$  забезпечує максимум показника рентабельності (у разі потреби можливо визначати мінімум суми витрат на обслуговування туристичної діяльності) за умов очікуваних додаткових витрат при виникненні збурень (4.17) у процесах реалізації залізничного туризму. Інші складові моделі та алгоритм реалізації постановки B2 відповідає (4.4), (4.8)–(4.10).

Запропонована модель (4.17)–(4.18) планування процесів туристичного сервісу передбачає використання попередніх даних у вигляді (4.18), формально – статистичної природи [72; 265]. У разі відсутності достовірних статистичних даних замість ймовірнісних моделей щодо варіантів відмови процесів залізничних перевезень тощо, можливо застосовувати нечіткі аналоги [279], що базуються на формуванні нечіткого опису інформації про можливості відмов.

**Моделі вибору групи оптимальних туристичних маршрутів.** Вибір групи оптимальних туристичних маршрутів при детермінованих параметрах або в умовах ризиків (варіанти постановок B3, B4) може бути реалізованим, якщо система обмежень (4.9)–(4.10) виконується одночасно для всіх вибраних маршрутів одночасно. Змістовно таке рішення є можливим при забезпеченні зв'язаності маршрутів, достатності рухомого складу, готовності інфраструктури та ін. (4.5), (4.9). Також необхідно виконання принципу незалежності економіч-

них показників оптимальних маршрутів – кожен із включених до плану маршрут прагне максимізувати показник своєї рентабельності. Значимо, що наведений вище алгоритм реалізації моделі *B1*, також придатний для чисельної реалізації постановок *B2–B4*. Це забезпечується за рахунок того, що пункти 3, 4 алгоритму генерують всі можливі комбінації формування груп маршрутів. Таким чином, постановки із аналізом груп маршрутів утворюються шляхом простого об'єднання всіх варіантів діяльності (4.6), (4.7), а також обмежень на ресурси (4.9).

Основними формами критеріїв у детермінованому випадку *B3* являється

$$\left\{ \Phi(\bar{X}) = \sum_k R_k(\bar{X}) \right\} \Rightarrow \max_{X \in G_X}, \quad (4.19)$$

а за умов ризику *B4*

$$\left\{ \Phi(\bar{X}) = \sum_k R_k(\bar{X}) + M \left[ f_{kh}(\bar{X}, Y(\bar{X}, \theta), \theta) \right] \right\} \Rightarrow \max_{X \in G_X}, \quad (4.20)$$

в яких індексом «*k*» позначаються номери маршрутів, які разом включаються до групи оптимальних. Усі інші позначення моделей планування (4.19), (4.20) зберігають раніше встановлені значення.

Моделі кооперації маршрутів для забезпечення максимуму загальної рентабельності при їх комбінації відрізняються визначенням частоти реалізації поїздок по кожному із маршрутів, що увійшли до оптимальної групи. У них, на відміну від постановок (4.19), (4.20), розраховуються частоти реалізації поїздок, для яких забезпечується максимальний загальний рівень показника рентабельності.

Реалізація зазначених вимог до оптимальних планів розвитку сектору залізничного туризму може бути представлена критеріями ефективності наступних задач оптимального планування:

$$\left\{ \Phi(\bar{X}) = \sum_k v(\theta_k) R_k(\bar{X}) \right\} \Rightarrow \max_{X \in G_X}, \quad \sum_i v(\theta_i) = 1; \quad (4.21)$$

$$\left\{ \Phi(\bar{X}) = \sum_k v_k \left( R_k(\bar{X}) + M \left[ f_{kh}(\bar{X}, Y(\bar{X}, \theta), \theta) \right] \right) \right\} \Rightarrow \max_{X \in G_X}. \quad (4.22)$$

У критеріях (4.21), (4.22) умова нормування  $\sum_i v(\theta_i) = 1$  застосовується для варіантів маршрутів із (4.4), які увійшли до оптимального плану  $\bar{X}_{opt}$ . Розрахунок значень частот застосування окремих маршрутів у оптимальному плані  $\bar{X}_{opt}$  визначається вирішення завдань лінійного програмування відповідно частот виконання окремих маршрутів.

**Моделі і алгоритми багатоетапного оптимального планування туристичної діяльності.** Інвестиційну економіко-математичну модель оптимального планування розвитку залізничного туризму на Закарпатті за варіантом *B1*, як вибору одного маршруту із множини  $M_i$ ,  $i \in MI$ , кращого за показником чистої приведенної вартості, визначають відношення (4.4)–(4.7), (4.8)–(4.10). Рівняння (4.10) указує число можливих варіантів планів, серед яких визначається оптимальний за критерієм (4.8). Через вибір змінних (4.4) модель являє собою модель дискретного математичного програмування [72; 265; 218], з урахуванням (4.10) вона потенційно може бути реалізована методом перебору. Разом з тим необхідно урахувувати варіанти постановок *B3–B6*, в яких визначаються групи маршрутів, упорядкованих стосовно їх готовності, а також інвестиційну забезпеченість. Через таке представлення оптимального рішення лінійний перебір варіантів, застосований у [218], стає недостатнім при групових рішеннях.

Перед тим, як описати алгоритм реалізації сформованої багатоетапної моделі планування, наведемо аналітичний вигляд цільової функції, яка визначає показник ЧПВ (*NPV*):

$$NPV = \sum_{t=0}^T \frac{(D_t - B_t) \left(1 - \frac{\gamma}{100}\right) + A_t \frac{\gamma}{100} - K_t}{(1 + E_m)^t} + R \rightarrow \max, \quad (4.23)$$

де *NPV* – чиста приведена вартість, грн;

$D_t$  – річний дохід, що може отримати ПАТ «УЗ» або новоутворені туристичні компанії від усіх видів діяльності за різними сценаріями, грн;

- $B_t$  – річні сумарні витрати ПАТ «УЗ» або новоутворені туристичні компанії від усіх видів діяльності за різними сценаріями без амортизаційних відрахувань, грн;
- $\gamma$  – величина податку на прибуток, %;
- $A_t$  – амортизаційні відрахування;
- $K_t$  – річні інвестиції на впровадження залізничних туристичних перевезень за різними сценаріями, грн;
- $t$  – номер розрахункового року,  $t = 0, 1, 2, \dots, T$  ( $T$  – строк впровадження залізничних туристичних перевезень);
- $R$  – реверсія, або інвестиції, які приносять дохід після закінчення терміну окупності інвестицій, грн;
- $E_m$  – реальна, або модифікована, ставка дисконту [46].

У роботі загальний критерій (4.8) моделі оптимального планування приймає конкретний вигляд (4.23), а розрахункові параметри і обмеження наводяться нижче. При формуванні алгоритму реалізації моделі дискретної оптимізації запропоновано наступні методичні підходи:

- виконання принципу незалежності показників на окремих маршрутах (групах маршрутів), що дозволяє побудувати адитивні розрахункові моделі;
- виконання вимоги зв'язності маршрутів на усьому залізничному полігоні (забезпечення концентрації ресурсів, можливості виконання туристичної діяльності одним парком рухомого складу).

Для формування алгоритму чисельної реалізації моделі (4.4)–(4.7), (4.8)–(4.23) представимо структуру даних для окремого маршруту у вигляді

$$St_i [M_i, R w_i, l_i, T_i, SP_i(t), Z_i, S_i, RTur_i], \quad (4.24)$$

- де  $M_i$  – ідентифікатор туристичного маршруту;
- $R w_i$  – перелік залізничних вузлів приналежних до  $M_i$ ;
- $l_i$  – довжина маршруту;
- $T_i$  – тривалість маршруту;
- $SP_i(t)$  – оцінки необхідних витрат для уведення  $M_i$  до функціонування за період  $t$ ;
- $Z_i$  – варіанти реалізації відповідно (4.6);

$S_i$  – розрахункові вартості варіантів туристичного обслуговування відповідно (4.25);

$RTur_i$  – очікуване число туристів на маршруті  $M_i$  (табл. 4.22).

Будемо розглядати уведення кожного залізничного маршруту як проект –  $Pr_i(t)$ .

З метою встановлення оптимальної етапності (черговості) введення туристичних маршрутів до плану розвитку  $Pr_i(t)$  сформуємо наступну матрицю економічної доцільності інвестиційної та виробничої діяльності на етапах

$$E(Pr, t) = |e(i, t)|. \quad (4.25)$$

В ній елементи  $e(i, t)$  визначають ефективність за (4.24) проектів стосовно маршрутів  $M_i$ , якщо вони розпочинаються у період  $t$ . Необхідно відзначити, що в матриці (4.25) всі елементи  $e(i, t)$  вираховуються, виходячи із кількості варіантів реалізації  $z_{ik}$  за матрицями  $Z_i$ ,  $z_{ik} \in Z_i$ . Тобто, в (4.25) зберігаються найкращі оцінки характеристик етапності уведення туристичних маршрутів до плану. За принципом незалежності маршрутів рядки матриці (4.25) можуть бути упорядковані за зменшенням показників ефективності  $e(i, t)$ . Матриця ефективності упорядкування маршрутів (4.25) в подальшому застосовується для формування оптимальних варіантів реалізації багатоетапної інвестиційної моделі планування розвитку залізничного туризму на Закарпатті. При цьому етапність маршрутів (або груп) встановлюється показником періоду  $t$ .

Узагальнена схема алгоритму реалізації моделі (4.4)–(4.7), (4.8)–(4.25) для постановки варіант  $BI$  складається із наступного.

1. Встановити початкові значення змінних та оцінки цільової функції

$$\bar{X}(0) = (x_1 = 0, x_2 = 0, \dots, x_m = 0); \quad NPV_{1*}(\bar{X}) = NPV_{1\min}; \quad \bar{X}_{opt} = \bar{X}(0).$$

2. Встановити початкове значення лічильника варіантів  $CN_X = 0$ . Зазначимо, що двійкове представлення номера  $CN_X$  дає варіант реалізації плану туристичної діяльності  $x_i \in \{0,1\}$ , ( $i = \overline{1, m}$ ).

3. Генерація чергового номеру варіанта  $CN_X + 1$ , у разі  $CN_X + 1$  більше ніж  $N_X = m$ , закінчити процедуру оптимізації. До п 9.

4. На основі  $CN_X$  сформувати поточний вектор варіантів діяльності  $\bar{X}(CN)$ , в якому значення  $x_i = 1$  свідчить про включення маршруту до поточного плану (для постановок  $B1$  використовуються варіанти із одним обраним маршрутом,  $numb(\bar{X}(i)) = 1$ ).

5. Для кожного  $x_i = 1$  встановити лічильник кількості варіантів реалізації  $z_{ik}$  за матрицями  $Z_i$ ,  $z_{ik} \in Z_i$ .

6. Розрахувати показники моделі (4.8)–(4.24), (4.25).

7. Перевірити систему обмежень (4.9). У разі невиконання вимог – перейти до п. 3.

8. Виконати порівняння попереднє значення цільової функції  $NPV_{1*}(\bar{X})$  з поточним  $NPV_1(\bar{X})$ . При  $NPV_{1*}(\bar{X}) < NPV_1(\bar{X})$  – замінити  $NPV_{1*}(\bar{X})$  на  $NPV_1(\bar{X})$ , запам'ятати  $\bar{X}_{opt} = \bar{X}$ . Перейти до п. 3.

9. Видача результату оптимального планування  $\{\bar{X}_{opt}; NPV_{1*}(\bar{X}_{opt})\}$ .

Наведена схема алгоритму придатна для розрахунку моделей всіх постановок  $B1$ – $B6$ . Змістовно для  $B1$  спрощена схема алгоритму така:

– для обраного маршруту  $M_i$  в матриці (4.25) із упорядкування вибирається перший елемент  $e(i, t)$ , для якого виконано умови допустимого рішення (4.9);

– отриманий для нього показник (4.23) порівнюється із попередніми, за п. 8.

При групових постановках завдань загальна схема алгоритму зберігається, але ураховується множинність елементів груп оптимальних маршрутів. А саме:

– для генерованих відповідно п. 3, п. 4 схеми варіантів визначається група маршрутів для перевірки допустимості за (4.9), та ефективності за (4.23);

- для кожного проекту залізничного маршруту  $Pr_i(t)$ , який увійшов до групи генерованого варіанту, із (4.25) вибираються найкращі варіанти щодо упорядкування за ефективністю;
- для відібраних на попередньому етапі варіантів перевіряються умови допустимості рішення (4.23);
- у разі виконання системи обмежень, отримано розв'язок для генерованого варіанту, виконати перехід до п. 8; якщо варіант неприпустимий – для множини маршрутів  $M_i$  варіанту плану визначається у матриці (4.25) наступна за ефективністю реалізація із упорядкувань  $e(i, t)$ , яка, в свою чергу, перевіряється на допустимість (4.24), тобто, виконується перехід до попереднього пункту.

Через обмеженість числа маршрутів, а також попередню упорядкованість (4.25) оптимальне рішення буде розраховане за кінцеве число ітерацій, алгоритм завжди закінчується. Зазначимо, що на основі упорядкувань маршрутів щодо ефективності для різної етапності запровадження (4.25) можливо сформулювати кілька алгоритмів, які відповідають додатковим вимогам до процесу пошуку оптимального рішення.

**Моделі вибору туристичних маршрутів з урахуванням умов ризику та кооперації.** Розглядаємо завдання планування і вибору черговості запровадження туристичних маршрутів при урахуванні збурень, тобто стохастичних факторів  $\theta = \theta_1, \theta_2, \dots, \theta_s$  – множини випадкових станів, що визначають певний передбачуваний сценарій реалізації відмови (збурення у процесах колійного розвитку, придбання рухомого складу, відсутність своєчасного інвестиційного забезпечення тощо). Такі моделі планування за умов ризику виникають, коли відомі ймовірності (або суб'єктивні ймовірності) можливих збурень станів або параметрів системи, див. варіанти постановок *B2, B4* [72; 265]. При формуванні моделей у цьому випадку для кожного можливого збурення визначають сценарії відмов  $V_k$ , які будемо описувати окремим шаблоном, а саме  $Sh_k(V_k, H_k, P_k)$ . При моделюванні оптимального планування визначають значення характерних параметрів умов невизначеності  $\theta$ , а також оцінки додаткових витрат  $H_k$ , необхідних для компенсації збурень, і їх ймовірності  $P_k$ . При цьому значення  $\{P(\theta_i)\}_s$ , встановлюються експертним шляхом, вважаються

відомими. Для визначеності будемо визначати стани  $\theta$  збурень як діапазони  $[d_i^1, d_i^2]$  значень деяких відхилень сукупності планових показників

$$\theta_i = \langle [d_i^1, d_i^2], h_i(\theta_i), p(\theta_i) \rangle; \sum_i p(\theta_i) = 1, \quad (4.26)$$

де  $h_i(\theta_i)$  – питомі оцінки додаткових витрат на корегування плану в умовах  $\theta_i$ . Опис випадкових параметрів моделі  $\theta = \theta_1, \theta_2, \dots, \theta_s$  (4.26), а також функцій додаткових витрат, формалізує постановки двох етапних завдань планування процесів залізничного туризму. Узагальнено представимо двох етапну модель планування (4.17), (4.21)–(4.5), (4.7) у вигляді

$$\left\{ \Phi(\bar{X}) = NPV_1(\bar{X}) + M \left[ f_h(\bar{X}, Y(\bar{X}, \theta), \theta) \right] \right\} \Rightarrow \max_{X \in G_X}. \quad (4.27)$$

У формулі (4.9) позначено:

$NPV_1(\bar{X})$  – детермінована функція – вартісна оцінка вектора планування (4.4), (4.23) при виконанні детермінованих умов планування;

$f_h(*)$  – функція додаткових витрат, необхідних для реалізацію плану в умовах  $\theta$ ,  $Y(X^{(t)}, \theta)$ ;

$M[*]$  – знак математичного сподівання;

$G_X$  – область допустимих значень параметрів планів  $\bar{X}$ .

При реалізації (4.27) методами стохастичного програмування [279] для деякого  $X' \in G_X$  і для кожного  $\theta_i \in \theta$  розраховують та узагальнюють по  $p(\theta_i)$  значення  $f_h(X', Y', \theta_i)$ , які разом із ЧДД<sub>1</sub>( $\bar{X}$ ) дають оцінку  $X': \Phi(X')$ , яка вимірює якість  $X' \in G_X$  у рамках двох етапного планування (4.27). Відповідно (4.27) оптимальний розв'язок  $\bar{X}_{opt*}$  забезпечує максимум показника чистої приведеної вартості за умов очікуваних додаткових витрат при виникненні збурень (4.26) у процесах реалізації залізничного туризму. Інші складові моделі та алгоритм реалізації постановки B2 відповідає (4.4), (4.8)–(4.23), (4.25).

Моделі вибору групи оптимальних туристичних маршрутів в умовах ризику, а також при кооперації маршрутів з метою максимізації загального прибутку, узагальнюють критерій (4.27). Відзначимо, що вибір групи оптимальних туристичних маршрутів при детермінованих параметрах або в умовах ризиків (варіанти постановок *B3*, *B4*) може бути реалізованим, якщо система обмежень (4.9)–(4.10) виконується одночасно для всіх вибраних маршрутів одночасно, тобто, при забезпеченні зв'язаності маршрутів, достатності рухомого складу, готовності інфраструктури та ін. (4.5), (4.9). Виконання принципу незалежності економічних показників оптимальних маршрутів, коли кожен із туристичних маршрутів варіанту плану прагне максимізувати показник своєї ефективності, дозволяє розглядати систему обмежень (4.10), (4.10) у сукупності, адитивно. При цьому наведений вище алгоритм реалізації моделі *B1* також придатний для чисельної реалізації постановок *B2–B6*, що забезпечується за рахунок пунктів 3 та 4 алгоритму, які генерують всі можливі варіанти груп маршрутів.

Через те, що постановки та моделі аналізу і упорядкування груп залізничних маршрутів утворюються шляхом простого об'єднання всіх варіантів діяльності (4.6), (4.7), а також обмежень на ресурси (4.9), формами критеріїв у детермінованому випадку *B3* являється:

$$\left\{ \Phi(\bar{X}) = \sum_k NPV_k(\bar{X}) \right\} \Rightarrow \max_{X \in G_X}, \quad (4.28)$$

а за умов ризику *B4*

$$\left\{ \Phi(\bar{X}) = \sum_k NPV_k(\bar{X}) + M \left[ f_{kh}(\bar{X}, Y(\bar{X}, \theta), \theta) \right] \right\} \Rightarrow \max_{X \in G_X}, \quad (4.29)$$

У (4.28), (4.29) індексом *k* позначаються включені до групи оптимальних номери маршрутів. Усі інші позначення моделей планування (4.28), (4.29) зберігають раніше встановлені значення.

Моделі кооперації маршрутів для забезпечення максимуму загальної чистої приведенної вартості відрізняються від моделей критеріїв (4.28), (4.29) частотами виконання (число на рік) поїздок по кожному із маршрутів, що увійшли у оптимальну групу. В них на відміну від постановок (4.28), (4.29), розраховуються частоти реалізації поїздок, для яких забезпечується максимальний загальний рівень показ-

ника  $NPV_*(\bar{X})$ . Для реалізації таких додаткових вимог до оптимальних планів розвитку залізничного туризму на Закарпатті можна застосувати модель виду

$$\left. \begin{aligned} \left\{ \Phi(\bar{X}) = \sum_k v_k \left( NPV_k(\bar{X}) + M \left[ f_{kh}(\bar{X}, Y(\bar{X}, \theta), \theta) \right] \right) \right\} &\Rightarrow \max_{X \in G_X}; \\ \sum_i v(\theta_i) = 1. \end{aligned} \right\} \quad (4.30)$$

У (4.30) умова нормування  $\sum_i v(\theta_i) = 1$  відповідає тим варіантам маршрутів із вектору змінних (4.4), які увійшли до оптимального плану  $\bar{X}_{opt}$ . Для розрахунку оптимальних значень частот  $\sum_i v(\theta_i) = 1$ , з якими необхідно обирати окремі маршрути у оптимальному кооперативному плані  $\bar{X}_{opt}$ , щоб забезпечувати вимоги допустимості рішень (4.9), (4.10), формується завдання лінійного програмування відносно кількості виконання окремих маршрутів.

## ВИСНОВКИ

Протягом багатьох років в Україні використовувалися туристичні перевезення залізничними коліями. Вони, хоч і користувалися великим попитом, проте не могли задовольнити пасажирів, оскільки не забезпечували необхідний рівень комфорту та належну якість обслуговування. Зараз туристичні перевезення залізницями майже не виконуються, адже Укрзалізниця та її наступник Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» не мають спеціального рухомого складу для перевезення туристів. Але останніми роками, після припинення залізничного сполучення з Кримом, з'явився певний попит на залізничний туризм як у центральній частині, так і в західному регіоні України. Для оптимального розвитку залізничного туризму було проаналізовано та узагальнено існуючий вітчизняний і зарубіжний досвід та наукові праці вчених і фахівців у цій галузі.

У світі існує багато класифікацій туристичної діяльності за різними ознаками й майже всі вони можуть бути використані для розробки інноваційних проектів. У монографії подано удосконалену класифікацію видів туристичних перевезень за зонами курсування туристичних поїздів, яка базується на принципах оптимального їх використання в різних умовах відпочинку з урахуванням надання повного комплексу туристичних послуг, трансферних перевезень, оглядових екскурсій, що дозволить туристичним компаніям визначати раціональні маршрути перевезень клієнтів, знижувати витрати на свої послуги й отримувати додаткові прибутки.

Крім того, вперше для сфери залізничного туризму в Україні розроблено економіко-математичні моделі дискретного оптимального планування процесів діяльності туристичних операторів з урахуванням умов ризиків, що дозволить визначати набір ефективних

маршрутів, які являються найбільш рентабельними при встановленій системі вимог на діяльність туристичних операторів.

Проблема визначення кількості туристів, які бажають подорожувати залізничним транспортом по широких коліях, уже вирішувалася в Україні деякими науковцями. Вони пропонували розраховувати кількість бажаючих за допомогою коефіцієнта попиту й для цього проводили анонімне анкетування. Але поза увагою залишилася проблема доступності туристичних об'єктів для залізничного транспорту. Для цього автор розробила методичний підхід до визначення перспективної кількості потенційних туристів, який базується на використанні реальної кількості населення та коефіцієнтів, які враховують не тільки попит на туристичні перевезення залізничним транспортом, а й наявність залізничної інфраструктури до туристичних об'єктів.

У монографії запропоновано декілька варіантів моделей управління компаніями, що будуть займатися залізничним туризмом, які базуються на різних сценаріях фінансування.

Потрібно зауважити, що на сьогодні в Україні відсутня класифікація туристичних подорожей вузькими залізничними коліями. Використати закордонний досвід можливо лише частково, оскільки ширина кузова українських вагонів значно менша. Автором розроблено шість варіантів організації подорожей, що дозволить будь-яким туроператорам України точніше визначати сферу своєї діяльності та розраховувати економічну ефективність цих подорожей.

Додатково до основної розроблена окрема класифікація трансферних перевезень вузькими залізничними коліями, яка включає чотири види трансферів: залежно від призначення поїздки, виду рухомого складу, тривалості поїздки та регіонів обслуговування, що дозволить заздалегідь планувати необхідну кількість рейкомобілів та туристичних трансферних поїздів для перевезення пасажирів, туристів, мешканців регіону та обслуговуючого персоналу залежно від їх кількості.

Таким чином, у монографії запропоновано узгоджений науковий апарат з інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму широкими та вузькими коліями – методологію, концепцію та методичний інструментарій, які є своєрідним синтезом наявних напрацювань з теорії сталого розвитку суспільства, концепцій розвитку залізничного транспорту й авторських наукових положень.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов В. В. Історія туризму : підручник / В. В. Абрамов, М. В. Тонкошкур. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 294 с.
2. Азар В. И. Экономика и организация туризма / В. И. Азар. – Москва : Экономика, 1972. – 184 с.
3. Алексеева Ю. В. Державне регулювання розвитку туристичної галузі України в контексті досвіду Франції : автореф. дис. ... канд. наук з держ. управління / Ю. В. Алексеева. – Одеса, 2005. – 24 с.
4. Алешугіна Н. О. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України / Н. О. Алешугіна // Ефективна економіка. Вісн. Дніпропетр. держ. аграрно-економ. ун-ту. – 2009. – № 3.
5. Апілат О. В. Підвищення якості послуг в туризмі : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. В. Апілат. – Харків, 2001. – 20 с.
6. Аргентина: «Поезд в облака» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://reports.travel.ru/letters/2013/02/227071.html> (дата звернення 30.11.2016). – Назва з екрану.
7. Арутюнян М. І. Розвиток ринку міжнародного туризму в Україні : автореф. дис. ... канд. екон. наук / М. І. Арутюнян. – Київ, 2000. – 20 с.
8. Балака Є. І. Організаційний аспект відродження та розвитку залізничного туризму на основі кластеризації / Є. І. Балака, Г. О. Сіваконева // Технологічний аудит та резерви виробництва. – 2014. – № 1/2(15). – С. 41–44.
9. Бараш Ю. С. Визначення витрат на організацію туристичних подорожей / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // IV Міжнародна науково-практ. конф. «Стан і перспективи розвитку обліково-інформаційної системи в Україні», 11 травня 2016 року, Тернопіль. – С. 302–303.
10. Бараш Ю. С. Визначення економічної ефективності залізничних екскурсій / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2016. – № 11. – С. 7–13.
11. Бараш Ю. С. Визначення перспективної кількості туристів, що будуть користуватися послугами залізничних туристичних компаній / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // II Міжнар. міждисциплінарна науково-практ. конф. «Сучасне співробітництво і партнерство в суспільстві», 1 липня 2016 року, Варшава.

12. Бараш Ю. С. Класифікація туристичних подорожей по вузьких коліях / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // Матеріали V Міжнар. науково-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті», 29 вересня – 2 жовтня 2015 року, Кам'янець-Подільський. – Київ, 2015. – С. 8–11.
13. Бараш Ю. С. Методи організації туристичних перевезень / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Вісн. економіки транспорту і промисловості : зб. наук. ст. – Харків : УкрДАЗТ, 2016. – Вип. 1. – С. 14–23.
14. Бараш Ю. С. Методика визначення доходів від вузькоколійного трансферу та туристичних перевезень / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // XI Международная научно-практ. интернет-конф. «Проблемы экономики и управления на железнодорожном транспорте – ЭКУЖТ–2016». – Київ, 2016. – С. 35–37.
15. Бараш Ю. С. Методологія проведення дослідження стосовно розробки стратегії залізничного туризму / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // The scientific heritage. – 2016. – № 7(7), р. 1. – С. 60–67.
16. Бараш Ю. С. Перспективи розвитку залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Укр. залізниця. – 2017. – № 1–2 (43–44). – С. 18–23.
17. Бараш Ю. С. Порівняння між собою туристичних перевезень залізничним і автомобільним транспортом / Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // Тези доп. за матеріалами дванадцятої науково-практ. міжнар. конф., 2–4 червня 2016 року. – Харків, 2016. – С. 36–39.
18. Бараш Ю. С. Порівняння туристичних перевезень залізничним та автомобільним транспортом і методичного підходу до визначення витрат на дані перевезення / Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // Технологический аудит и резервы производства. – 2017. – № 1. – С. 29–35.
19. Бараш Ю. С. Принципи визначення витрат на туристичні перевезення по вузьким коліям / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Інвестиції: практика та досвід. – 2016. – № 9. – С. 13–22.
20. Бараш Ю. С. Реструктуризація залізничного транспорту України в умовах ринку : дис. ... д-ра екон. наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / Ю. С. Бараш; Укр. держ. акад. залізн. трансп. – Харків, 2008. – 513 с.
21. Бараш Ю. С. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Яснецов // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.
22. Бараш Ю. С. Складові вартості путівки на туристичні перевезення залізничними коліями / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // X Міжнародна наук. конф. «Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід», 7–9 жовт. 2016 р. – Львів, 2016. – С. 39–42.

23. Бараш Ю. С. Удосконалення понятійно-категоріального апарату теорії залізничного туризму / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // 36. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2016. – № 12. – С. 49–66.
24. Бараш Ю. С. Comparison of tourist traffic by railway and automobile transport and methodical approach to determining the costs of such transportatoinis / Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // Технологический аудит и резервы производства. – 2017. – № 1/4(33). – С. 29–35.
25. Бешелев С. Д. Математично-статистичні методи експертних оцінок / С. Д. Бешелев, Ф. Г. Гурвіч. – 2-ге вид., перероб. та допов. – Москва : Статистика, 1980. – 263 с.
26. Бейдик О. О. Методологія та методика аналізу рекреаційно-туристських ресурсів України : автореф. дис. ... д-ра. геогр. наук / О. О. Бейдик. – Київ. – 2004. – 24 с.
27. Білецька І. М. Формування економічної моделі стратегічного управління туристичним підприємством : автореф. дис. ... канд. наук з держ. управління / І. М. Білецька. – Сімферополь, 2009. – 15 с.
28. Біль М. М. Механізм державного управління туристичною галуззю (регіональний аспект) : автореф. дис. ... канд. наук з держ. управління / М. М. Біль. – Львів, 2010. – 24 с.
29. Блохин Ю. И. Концепция социально-экономической модели развития туризма в крупном туристическом центре или регионе / Ю. И. Блохин // Туристические фирмы : сб. науч. тр. – Санкт-Петербург : Олбис, 1998. – Вып. 17.
30. Бобарикіна О. М. організація маркетингових досліджень туристичного продукту : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. М. Бобарикіна. – Сімферополь, 2006. – 21 с.
31. Бобиль В. В. Definition of principles of tourist traffic organization on narrow-gauge railways / В. В. Бобиль, Л. В. Марценюк, О. М. Гненний, Н. О. Божок // Технологический аудит и резервы производства. – 2017. – № 5(34). – С. 22–30.
32. Бодалев А. А. Общее и особенное в субъективном пространстве мира и факторы, которые их определяют / А. А. Бодалев // Мир психологии. – 1999. – № 4. – С. 26–29.
33. Бойко М. Г. Ціннісно орієнтоване управління туристичними підприємствами : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / М. Г. Бойко. – Київ, 2011. – 44 с.
34. Борщ В. Н. Разработка маркетинговой стратегии продвижения транспортных услуг на рынках железнодорожных и авиаперевозок: автореф. дис. ... канд. екон. наук / В. Н. Борщ. – Волгоград, 2013. – 26 с.
35. Борушак М. Стратегія розвитку туристичних регіонів : автореф. дис. ... д-ра. екон. наук / М. Борушак. – Львів. – 2008. – 38 с.
36. В Испании можно совершить экскурсию на туристических поездах [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://subscribe.ru/group/internet-zhurnal->

- ob-otdyihe-turizme-i-puteshestviyah-otpuskrkru/1829239/ (дата звернення 17.11.2016). – Назва з екрана.
37. Восточный экспресс [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ru-railway.livejournal.com/2007997.html> (дата звернення 17.12.2016). – Назва з екрана.
38. Воробйова О. А. Механізми стимулювання рекреаційно-туристичного природокористування : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. А. Воробйова. – Одеса, 2007. – 21 с.
39. Всесвітня туристична організація [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.world-tourism.org>.
40. В Японии запустили туристический поезд «Семь звезд» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.100mt.ru/v-yaponii-zapustili-turisticheskiiy-poezd-sem-zvezd> (дата звернення 7.11.2016). – Назва з екрана.
41. Гаман П. І. Державне регулювання розвитку рекреаційної сфери Карпатського регіону України : автореф. дис. ... д-ра наук з держ. управління / П. І. Гаман. – Київ, 2009. – 42 с.
42. Герасименко В. Г. Основы туристского бизнеса / В. Г. Герасименко. – Одесса : Черноморье, 1997. – 160 с.
43. Гечебаев М. Ю. Управление экономической системой туристского транспорта на основе логистического подхода: автореф. дис. ... канд. екон. наук / М. Ю. Гечебаев. – Москва, 2010. – 24 с.
44. Гладышева Э. Г. Повышение функционального потенциала экономического инструментария управления структурными подразделениями ОАО «РЖД» : автореферат дис. ... канд. экономических наук / Э. Г. Гладышева. – Ростов-на-Дону, 2013. – 24 с.
45. Газков В. Н. Железнодорожный туризм: проблемы и перспективы развития [Електронний ресурс] / В. Н. Глазков. – Режим доступу: <http://www.zdt-magazine.ru/publik/passagir/2006/sept09-06.htm> (дата звернення 10.01.2017). – Назва з екрана.
46. Гненний О. М. До питання оцінки економічної ефективності інвестиційних програм / О. М. Гненний, Н. С. Чернова // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 7. – С. 37–45.
47. Гненний О. М. Методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом / О. М. Гненний // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015. – Вип. 10. – С. 7–14.
48. Гненний О. М. Шляхом європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу / О. М. Гненний, В. О. Задоя, Л. В. Марценюк // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технологічного ун-ту трансп. Сер.: Економіка і управління. – 2014. – Вип. 30. – С. 32–43.

49. Гоблик-Маркович Н. М. Маркетингове забезпечення розвитку туризму в прикордонному регіоні: автореф. дис. ... канд. екон. наук / Н. М. Гоблик-Маркович. – Ужгород, 2011. – 23 с.
50. Головащенко О. В. Туризм як форма соціальної активності людини: соціально-філософський аналіз : автореф. дис. ... канд. філософ. наук / О. В. Головащенко. – Запоріжжя, 2002. – 20 с.
51. Гончарук О. В. Економічна ефективність транспортно-технологічних систем / О. В. Гончарук. – Москва : Наука, 1991. – 128 с.
52. Городской В. Я. Методические рекомендации по составлению схем перспективного развития туризма в условиях УССР / В. Я. Городской. – Киев, 1983. – 100 с.
53. Градінарова О. О. Рефлексивне управління конкурентоспроможністю туристичних підприємств : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. О. Градінарова. – Донецьк, 2009. – 18 с.
54. Грицку-Андрієш Ю. П. Соціально-економічні особливості та основні напрями розвитку сільського туризму в регіоні: автореф. дис. ... канд. екон. наук / Ю. П. Грицку-Андрієш. – Чернігів, 2011. – 16 с.
55. Гудкова В. П. Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки : дис. ... д-ра екон. наук за спеціальністю 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / В. П. Гудкова. – Київ, 2015. – 498 с.
56. Гудкова В. П. Сфера пасажироперевезень як узагальнююча соціально-економічна категорія / В. П. Гудкова // Зб. наук. пр. Держ. економіко-технологічного ун-ту трансп. Сер. «Економіка і управління». – 2012. – Вип. 19, ч. 1. – С. 20–29.
57. Гуляев В. Г. Организация туристических перевозок / В. Г. Гуляев. – Москва : Финансы и статистика, 2001. – 512 с.
58. Двадцать пять сказочно красивых железных дорог, по которым ходят лучшие поезда мира [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://reamde.org/25-skazochno-krasivuyh-zheleznyh-dorog-po-kotorym-hodyat-luchshie-poezda-mira/> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
59. Двадцать п'ять унікальних куточків України, створених природою та людиною [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ridna.ua/2015/12/25-unikalnyh-kutochkiv-ukrajiny-stvorenyh-prirodoyu-ta-lyudynoyu/> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
60. Дев'ять найбільш незвичайних залізничних шляхів [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://vsviti.com.ua/collections/20873> (дата звернення 17.10.2016). – Назва з екрана.
61. Дейнека О. Г. Наукові підходи до диверсифікації підприємств залізничного транспорту / О. Г. Дейнека // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 38. – С. 163–165.
62. Дем'янчук О. Туристична галузь [області] – мішок для наповнення бюджету / О. Дем'янчук // Вісті Рівненщини. – 2009. – № 39. – 24 верес. – С. 7.

63. Дергоусова А. О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму : дис. ...канд. екон. наук: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А. О. Дергоусова. – Харків : УкрДАЗТ, 2012. – 216 с.
64. Державна стратегія регіонального розвитку до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF#n11> (дата звернення 13.11.2016). – Назва з екрана.
65. Десять захоплюючих та неповторних залізничних маршрутів з усього світу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vsviti.com.ua/collections/18902> (дата звернення 5.10.2016). – Назва з екрана.
66. Десять самых красивых железнодорожных маршрутов планеты [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.forbes.ru/stil-zhizni-slideshow/puteshestviya/54724-railway/slide/3> (дата звернення 17.11.2016). – Назва з екрана.
67. Дива Полісся: Тунель кохання в Клевани [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://myplanet.com.ua/?p=96> (дата звернення 23.11.2016). – Назва з екрана.
68. Долан Э. Д. Рынок : микроэкономическая модель / Э. Д. Долан, Д. Э. Линдсей / Пер. с англ. – Санкт-Петербург : Автокомп, 1992. – 421 с.
69. Достопримечательности штата Колорадо [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://prousa.info/colorado\\_attractions](http://prousa.info/colorado_attractions) (дата звернення 23.11.2016). – Назва з екрана.
70. Економічна енциклопедія : у трьох томах. Т. 1 / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) [та ін.]. – Київ : Академія ; Тернопіль : Акад. народ. госпва, 2002. – 951 с.
71. Економічний енциклопедичний словник : у 2 т. / [Мочерний С. В., Ларіна Я. С., Устенко О. А., Юрій С. І.]; за ред. С. В. Мочерного. – Львів : Світ, 2005. – Т. 1. – 616 с.; Т. 2. – 568 с.
72. Ермольев Ю. М. Математические методы исследования операций / Ю. М. Ермольев, И. И. Ляшко, В. С. Михалевич, В. И. Тюптя // Киев: Вища школа, 1979. – 312 с.
73. Железная дорога Ля Мур [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://travel.rambler.ru/guide/Europe/France/poi/14957/> (дата звернення 23.11.2016). – Назва з екрана.
74. Железная дорога смерти [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://thailandbook.ru/zheleznaya-doroga-smerti/> (дата звернення 23.11.2016). – Назва з екрана.
75. Железнодорожные туры в Венгрию [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.turizm.ru/railtours/hungry/> (дата звернення 23.11.2016). – Назва з екрана.
76. Железнодорожный автобус прекрасно сходит с рельсов [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.membrana.ru/particle/3148> (дата звернення 23.11.2016). – Назва з екрана.

77. Железнодорожный транспорт в Шотландии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.arrivo.ru/shotlandiya/zheleznodorozhnyi-transport-v-shotlandii.html> (дата звернення 23.11.2016). – Назва з екрана.
78. Железнодорожный транспорт Испании [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.esp2u.com/ru/going-on-a-trip/transport/5623786H417HMSRC/> (дата звернення 30.11.2016). – Назва з екрана.
79. Железные дороги Ирландии (Irish Rail или Iarnrod Eireann), поездка на поезде из Корка в Дублин [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://conrad.livejournal.com/3826.html> (дата звернення 23.11.2016). – Назва з екрана.
80. Жнякін Б. О. Економіка підприємства : навч. посіб. для вузів / Б. О. Жнякін, В. В. Краснова. – Донецьк : Альфа-прес, 2005. – 160 с.
81. Забезпечення соціально-економічного розвитку господарюючих систем в умовах транзитивної економіки : [кол. моногр.] ; за заг. ред. В. К. Данилко, Г. М. Тарасюк. – Житомир : ЖДТУ, 2010. – С. 65–77.
82. Загорулькін О. М. Формування інноваційної стратегії сталого розвитку підприємства: автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. М. Загорулькін. – Полтава, 2007. – 21 с.
83. Звіт про науково-дослідну роботу «Розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом в Україні». № ДР 0115U002424 / ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2015. – 2016.
84. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка програмного забезпечення для побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2010. – Номер держреєстрації 0112U003106.
85. Звіт про науково-дослідну роботу «Розробка методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом у приміському сполученні» / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро, 2012. – Номер держреєстрації 0111U007616.
86. Зорин В. И. Туристический терминологический словарь / В. И. Зорин, В. А. Квартальнов. – Москва : Сов. спорт, 1999. – 384 с.
87. Индекс українських акцій (UX) [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.ux.ua/ru/index/ux/>.
88. Інвестиційний менеджмент: Підручник [Текст] / І. О. Бланк, Н. М. Гуляєва; за ред. А. А. Мазаракі. – Київ : КНТЕУ, 2003. – 398 с.
89. Каверин О. В. Экономическое обоснование системы взаимоотношений участников рынка железнодорожных пассажирских перевозок в дальнем следовании : автореф. дис... канд. екон. наук / О. В. Каверин. – Москва, 2012 – 23 с.
90. Калькулятор выборки [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://surin.marketolog.biz/calculator.htm> (дата звернення 28.03.2017). – Назва з екрана.
91. Камушков О. С. Управління розвитком туристичної сфери України : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. С. Камушков. – Запоріжжя, 2010. – 25 с.

92. Канадсько-американська вузькоколійна залізниця [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://uk.wikipedia.org/wiki/White\\_Pass\\_and\\_Yukon\\_Railway](https://uk.wikipedia.org/wiki/White_Pass_and_Yukon_Railway) (дата звернення 3.11.2016). – Назва з екрана.
93. Карась О. С. Розвиток транспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму: автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. С. Карась. – Тернопіль, 2013. – 24 с.
94. Квартальнов В. А. Туризм : учебник / В. А. Квартальнов. – Москва : Финансы и статистика, 2002. – 320 с.
95. Келли Дж. Теория личности. Психологии личных конструктов : пер. с англ. / Дж. Келли. – Санкт-Петербург : Речь, 2000. – 249 с.
96. Кифяк В. Г. Організація туристичної діяльності в Україні : навч. посібник / В. Г. Кифяк. – Чернівці : Книги-XXI, 2003. – 300 с.
97. Кірдіна О. Г. Методологічні аспекти інвестиційно-інноваційного розвитку залізничного комплексу України як складової національного господарства : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / О. Г. Кірдіна. – Харків, 2011. – 39 с.
98. Козловський Є. Організаційно-правові засади управління туристичною галуззю / Є. Козловський // Вісн. НАДУ. – 2005. – № 1. – С. 400–406.
99. Козубова Н. В. Оцінка потенціалу внутрішнього ринку туристичних послуг 08.00.03 / Н. В. Козубова; НАН України, НДЦ індустр. проблем розвитку. – Харків, 2015. – 20 с.
100. Колесник О. О. Статистичний аналіз ринку туристичних послуг : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. О. Колесник. – Київ, 2011. – 23 с.
101. Кондратьев Н. Д. Большие циклы конъюнктуры: Доклады и их обсуждение в Институте экономики / Н. Д. Кондратьев, Д. И. Опарин. – Москва : Ин-т экономики РАНИОН, 1928. – 287 с.
102. Концепція сталого розвитку суспільства [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.novageografia.com/vogels-902-1.html> (дата звернення 27.11.2016). – Назва з екрана.
103. Коробйова Р. Г. Потенціал розвитку залізничного туризму в Україні / Р. Г. Коробйова // Зб. наук. пр. ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна «Транспортні системи і технології». – 2015. – № 20. – С. 70–74.
104. Короленко Н. В. Управління логістикою на туристичних підприємствах : автореф. дис. ... канд. екон. наук / Н. В. Короленко. – Київ, 2011. – 24 с.
105. Котельникова В. Е. Управление развитием услуг транспортной инфраструктуры туризма : дис. ... канд. екон. наук / В. Е. Котельникова. – Москва, 2014 – 181 с.
106. Котляров Е. А. География отдыха и туризма. Формирование и развитие территориальных рекреационных комплексов / Е. А. Котляров. – Москва : Мысль, 1978. – 92 с.
107. Кравчук О. А. Історико-культурний потенціал регіонів України. Містобудування та територіальне планування: наук.-техн.зб. Вип. 20 / Київ : КНУБА, 2005. – 426 с.

108. Краєвська О. А. Концептуальні засади та інституційні механізми політики європейського союзу у сфері туризму: автореф. дис. ... канд. політ. наук / О. А. Краєвська. – Львів, 2007. – 22 с.
109. Краткий словарь международной туристской терминологии : изд. на рус. языке / [сост.: В. К. Бойченко, Н. Б. Кречетова, М. В. Никольский, Л. Ф. Ходорков]; Международная академия туризма. Главное управление по иностранному туризму при Совете Министров СССР. – Монте-Карло, Монако – Москва, 1980. – 198 с.
110. Крачило Н. П. Основы туризмоведения / Н. П. Крачило. – Київ : Вища шк., 1980. – 120 с.
111. Крути педали! По Польше на велодрезине [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://experttur.com/europe/poland/201511/kruti-pedali-po-shpalama-velodrezine.html> (дата звернення 3.11.2016). – Назва з екрана.
112. Кулаев Ю.Ф. Методы экономической оценки инвестиционных проектов на транспорте: Учеб.-метод. пособие [Текст] / Сост. Ю. Ф. Кулаев. – Киев : Транспорт Украины, 2001. – 182 с.
113. Курган М. Як реанімувати вузькоколійки Закарпаття [Електронний ресурс] / М. Курган. – Режим доступу: <http://tyachivnews.in.ua/novini/zakarpattya/6031-yak-reanivuvati-vuzkokolyiki-zakarpattya.html> (дата звернення 15.11.16). – Назва з екрана.
114. Левин К. Теория поля в социальных науках : пер. с нем. / К. Левин. – Санкт-Петербург : Речь, 2000. – 368 с.
115. Майорова Т. В. Інвестиційна діяльність : навчальний посібник / Т. В. Майорова. – Київ : Центр навчальної літератури, 2004. – 376 с.
116. Максимов В. В. Совершенствование механизма государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры: дис. ... канд. экон. наук / В. В. Максимов. – Москва, 2009. – 178 с.
117. Малхорта Н. К. Маркетинговые исследования. Практическое руководство : пер. с англ. / Н. К. Малхорта. – 3-е изд. – Москва : Изд. дом «Вильямс», 2002. – 960 с.
118. Мальська М. П. Планування туристичної діяльності : навчальний посібник / М. П. Мальська, О. Ю. Бордун ; МОНУ ; Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка. – Київ : Знання, 2010. – 310 с.
119. Мальська М. П. Формування і розвиток просторових систем послуг (теорія та практика реалізації) : автореф. дис. ... д-ра экон. наук / М. П. Мальська. – Львів, 2011. – 46 с.
120. Марценюк Л. В. Анализ возможностей государственного сектора и частных инвесторов после недавнего акционирования украинских железных дорог / Л. В. Марценюк // *Modern science – Modern Veda*. — 2016. – № 1. – С. 9–16.
121. Марценюк Л. В. Варіанти організації туристичних трансферних перевезень по вузьких залізничних коліях / Л. В. Марценюк // Зб. тез XV Міжнародної наук. конф. «Проблеми економіки транспорту», Дніпро, 20–21 квітня 2017 р. – Дніпро : ДНУЗТ, 2017. – С. 36.

122. Марценюк Л. В. Важливість розвитку залізничного туризму в Україні в сучасних соціально-економічних умовах / Л. В. Марценюк // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2015 . – № 9. – С. 84–90.
123. Марценюк Л. В. Вивчення попиту на залізничний туризм / Л. В. Марценюк // Матеріали міжнародної науково-практ. конф. «Соціалізація молоді у XXI сторіччі». – Вінниця : ТОВ «Нілан-ЛТД», 2017. – С. 124–129.
124. Марценюк Л. В. Визначення класифікації туристичних подорожей по вузьких коліях / Л. В. Марценюк // Вагонний парк. – 2017. – № 3–4 (120–121). – С. 36–40.
125. Марценюк Л. В. Визначення оптимальних організаційних структур управління туристичними перевезеннями / Л. В. Марценюк // Економіка та держава : міжнар. науково-практ. журн. – 2016. – № 1. – С. 22–26.
126. Марценюк Л. В. Визначення оптимальної моделі управління залізничної компанії для організації туристичних перевезень по вузьким коліям / Л. В. Марценюк // Інновації та трансфер технологій : матеріали VII наук.-практ. конф., 25–27 травня 2016 р., Дніпро / ред. кол. : В. Я. Швець [та ін.]; М-во освіти і науки України, Нац. гірн. ун-т. – Дніпро : НГУ, 2016. – С. 99–101.
127. Марценюк Л. В. Визначення раціональної моделі управління залізничною туристичною компанією «Вузькоколійні залізниці» / Л. В. Марценюк // Технологический аудит и резервы производства. – 2016. – № 3 (29). – С. 4–10.
128. Марценюк Л. В. Залізничний туризм як джерело додаткових надходжень в національній економіці України / Л. В. Марценюк // тези доповідей II Всеукраїнської конф. преподавателей, соискателей высшего образования и молодых ученых «Сучасні проблеми та перспективи розвитку туристичної галузі: збірник наукових праць. – Одеса : Купрієнко С. В., 2017. – 118 с.». – С. 93–94.
129. Марценюк Л. В. Залізничний туризм як складник сталого розвитку / Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту. Сер.: Економіка. – 2016. – С. 3–16.
130. Марценюк Л. В. Збалансованість як засіб досягнення сталого розвитку / Л. В. Марценюк // Економіка в умовах сталого розвитку: контекст підприємств, регіонів, країн. – Дніпро, 2013. – С. 19–21.
131. Марценюк Л. В. Збереження історичної залізничної спадщини в контексті захисту національних інтересів України / Л. В. Марценюк // Економіка та держава : міжнар. науково-практ. журн. – 2015. – № 9. – С. 28–32.
132. Марценюк Л. В. Збереження історичної залізничної спадщини в контексті захисту національних інтересів України / Л. В. Марценюк // Економіка, управління, фінанси: теорія і практика. Матеріали III Міжнар. науково-практ. конф. (Вінниця, 9–10 жовтня 2015 року). – Херсон : Видавничий дім «Гельветика», 2015. – С. 18–21.

133. Марценюк Л. В. Зміна моделі управління – об’єктивна необхідність / Л. В. Марценюк // Проблеми економіки транспорту : тези доп. X Міжнародної науково-практ. конф., ДНУЗТ, квітень 2012 р. – Дніпро, 2012. – С. 116–117.
134. Марценюк Л. В. Класифікація туристичних подорожей по вузьким коліям / Л. В. Марценюк // Вісн. економіки трансп. і промисловості : зб. наук. ст. – Харків : УкрДАЗТ, 2016. – Вип. 2. – С. 247–262.
135. Марценюк Л. В. Концептуальний підхід до управління економічною ефективністю залізничних туристичних перевезень / Л. В. Марценюк // Інвестиції: практика та досвід. – 2016. – № 13. – С. 35–48.
136. Марценюк Л. В. Методика проведення досліджень при вирішенні проблем розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення / Л. В. Марценюк // Інвестиції: практика та досвід. – 2016. – № 6. – С. 32–37.
137. Марценюк Л. В. Маркетингові дослідження щодо визначення обсягів туристичних перевезень залізничним транспортом / Л. В. Марценюк // Економіка та держава. Міжнародний науково-практ. журн. – 2016. – № 12. – С. 39–46.
138. Марценюк Л. В. Методичний підхід щодо розрахунку тривалості проведення туристичних подорожей по вузьким коліям / Л. В. Марценюк // Wspolpraca europejska. – Warszawa, 2016. – № 3 (10). – С. 59–71.
139. Марценюк Л. В. Методи організації туристичних перевезень / Л. В. Марценюк // Міжнародна науково-практ. конф. «Сучасні проблеми економіки та управління підприємствами України в умовах європейської інтеграції». 21–22 квітня 2016 року, Дніпро. – Дніпро, 2016. – С. 93–95.
140. Марценюк Л. В. Механізм створення проекту з відкриття ферми в контексті розвитку сільського туризму / Л. В. Марценюк, Ю. М. Проскурня, Т. В. Тесленко // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2014. – № 4 (52). – С. 43–51.
141. Марценюк Л. В. Напрямки розвитку внутрішнього туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2014. – № 6 (54). – С. 41–52.
142. Марценюк Л. В. Напрями розвитку екотуризму/ Л. В. Марценюк // Екологія і природокористування в системі оптимізації відносин природи і суспільства : матеріали Міжнародної науково-практ. Інтернет-конф., 6–7 березня 2014 р., Тернопіль / Регіон. центр наук. забезпечення АПВ в Терноп. обл., Терноп. держ. с.-г. дослідна станція, Ін-т кормів та сільського госп-ва Поділля НААН України, Терноп. нац. економ. ун-т; редкол. М. І. Бахмат, В. А. Вергунов, І. І. Водяник; відп. за вип. А. П. Сава. – Тернопіль : Крок, 2014. – С. 217–219.
143. Марценюк Л. В. Науково-методичний підхід до формування механізму забезпечення ефективної діяльності підприємств, що займаються залізничним туризмом / Л. В. Марценюк // Інвестиції та досвід. – 2017. – № 1. – С. 76–87.

144. Марценюк Л. В. Огляд досвіду реформування провідних залізниць світу / Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2012. – Вип. 1 (43). – С. 63–81.
145. Марценюк Л. В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2013. – № 5 (47). – С. 24–32.
146. Марценюк Л. В. Організаційні моделі управління туристичним бізнесом / Л. В. Марценюк // Економіка та держава : міжнар. науково-практ. журн. – 2016. – № 3. – С. 23–27.
147. Марценюк Л. В. Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту України за допомогою впровадження залізничного туризму / Л. В. Марценюк // Економіка та держава : міжнар. науково-практ. журн. – 2015. – № 10. – С. 37–39.
148. Марценюк Л. В. Побудова організаційних моделей управління туристичним бізнесом / Л. В. Марценюк // «Новий погляд на розвиток економіки країни». Матеріали I Міжнародної науково-практ. конф., Львів, 25–26 березня 2016 р. – С. 39–41.
149. Марценюк Л. В. Приклади організації туристичних залізничних перевезень в різних країнах світу / Л. В. Марценюк, Т. В. Полішко // Агросвіт. – 2016. – С. 31–42.
150. Марценюк Л. В. Принципи організації фінансових потоків та забезпечення рентабельної діяльності на залізниці / Л. В. Марценюк // Тези доп. Міжнародної науково-практ. конф. «Економіка, організація та управління підприємствами в сучасних економіко-правових умовах», Дніпро, 21–23 листопада, 2012 р. – С. 25–27.
151. Марценюк Л. В. Проблеми та перспективи розвитку туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Економічний вісн. Нац. гірничого ун-ту. – 2015. – № 3 (51). – С. 76–82.
152. Марценюк Л. В. Развитие железнодорожного туризма в Украине – объективная необходимость / Л. В. Марценюк // Modern science – Modern Veda. – 2015. – № 6. – С. 57–62.
153. Марценюк Л. В. Розвиток екстремального туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2016. – № 1 (61). – С. 55–61.
154. Марценюк Л. В. Розвиток залізничного туризму в Україні як засобу організації доступного відпочинку / Л. В. Марценюк, Ю. М. Проскурня // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2015. – № 5 (59). – С. 16–24.
155. Марценюк Л. В. Розрахунок витрат та прибутку на утримання та обслуговування вузькоколійної туристичної лінії / Л. В. Марценюк // Інвестиції: практика та досвід. – 2016. – № 11. – С. 41–49.
156. Марценюк Л. В. Розробка класифікації туристичних подорожей з використанням різних видів транспорту / Л. В. Марценюк // Економіка та держава: міжнар. науково-практ. журн. – 2016. – № 4. – С. 21–27.

157. Марценюк Л. В. Розробка методичного підходу для визначення структури туристичних поїздів / Л. В. Марценюк // Технологический аудит и резервы производства. – 2016. – № 2 (28). – С 4–9.
158. Марценюк Л. В. Розробка методичного підходу для економічного обґрунтування протяжності туристичних подорожей по вузьким коліям / Л. В. Марценюк // Наукові розробки, передові технології, інновації : [збірник наукових праць та тез наукових доповідей за матеріалами III Міжнародної науково-практ. конф.], Прага–Будапешт–Київ. – Київ: НДІСР, 2016. – С. 218–221.
159. Марценюк Л. В. Розробка принципів визначення кількості перевезених пасажирів по залізничним вузьким коліям та доходів від цих перевезень / Л. В. Марценюк // Технологический аудит и резервы производства. – 2016. – № 4 (30). – С. 10–17.
160. Марценюк Л. В. Розробка сценаріїв розвитку залізничного туризму по широких коліях / Л. В. Марценюк // Тези доп. за матеріалами тринадцятої науково-практ. міжнародної конф. «Міжнародна транспортна інфраструктура, індустриальні центри і корпоративна логістика», 8–10 червня 2017 року, Харків. – Харків, 2017. – С. 271–272.
161. Марценюк Л. В. Створення «готелів на колесах» – шлях до зниження вартості туристичної подорожі / Л. В. Марценюк // Вісн. Житомирського держ. технолог. ун-ту. – 2015. – № 3 (73). – С. 74–77.
162. Марценюк Л. В. Теоретико-методический подход к определению количества туристов, которые могут пользоваться услугами туристических транспортных компаний / Л. В. Марценюк // Modern science – Modern Veda. — 2016. – № 2. – С. 31–38.
163. Марценюк Л. В. Теоретико-методичний підхід до визначення кількості туристів, які можуть користуватися послугами туристичних транспортних компаній / Л. В. Марценюк // Зб. тез XIV Міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» (Дніпро, 21–22 квітня 2016 р.). – Дніпро : ДНУЗТ, 2016. – С. 49–51.
164. Марценюк Л. В. Теоретичні та практичні аспекти управління ефективністю залізничного туризму : монографія / Л. В. Марценюк; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро, 2016. – 242 с.
165. Марценюк Л. В. Туризм як засіб розширення життєвого простору людини / Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // Антропологічні виміри філософських досліджень. – 2017. – № 11. – С. 63–70.
166. Марценюк Л. В. Удосконалена класифікація усіх видів транспортного туризму / Л. В. Марценюк // Зб. матеріалів I Міжнародної науково-практ. конф. «Сучасні тенденції розвитку світового і вітчизняного туризму». – Біла Церква : Видавець Пшонківський О. В., 2016. – С. 28–31.
167. Марценюк Л. В. Умови для організації залізничного туризму по вузьких коліях / Л. В. Марценюк // Зб. тез Міжнародної науково-практ. Інтернет-конф. «Економіка і менеджмент 2017: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку». – 2017. – С. 60–62.

168. Марценюк Л. В. Шляхи розвитку туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Ринкова економіка: тенденції і закономірності : матеріали міжнар. науково-практ. конф. 30 жовт. 2013 р., Алчевськ / ред. кол.: І. А. Фесенко [та ін.] – Дніпро : Нац. гірн. ун-т, 2013. – С. 91–93.
169. Марценюк Л. В. Щодо перспективи розвитку туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Економічний розвиток: теорія, методологія, управління : матеріали III Міжнар. науково-практ. конф. – Будапешт–Прага–Київ, 2015. – С. 292–295.
170. Марценюк Л. В. Щодо розвитку в'їзного туризму в Україні / Л. В. Марценюк // 36. тез XIII Міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» (Дніпро, 23–24 квітня 2015 р.). – Дніпро : ДНУЗТ, 2015. – С. 48.
171. Матвійчук Л. Ю. Економіка туристично-рекреаційної сфери. Конспект лекцій для здобувачів третього освітньо-наукового рівня доктора філософії (PhD) галузі знань 05 «Соціальні та поведінкові науки» спеціальності 051 «Економіка». денної та заочної форм навчання / Л. Ю. Матвійчук. – Луцьк, 2016. – 146 с.
172. Международные железнодорожные туристские перевозки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://algunos.ru/geografiya\\_turizma/26\\_mezhdunarodnyye\\_zheleznodorozhnye\\_turistskie\\_18461/](http://algunos.ru/geografiya_turizma/26_mezhdunarodnyye_zheleznodorozhnye_turistskie_18461/) (дата звернення 3.12.2016). – Назва з екрана.
173. Международный туризм принес 1,4 триллиона долл. США в экспортных поступлениях // Официальный сайт ЮНВТО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://media.unwto.org/ru/press-release/2014-05014/mezhdunarodnyi-turizm-prines-us14-trilliona-v-eksportnykh-postupleniakh> (дата звернення 15.10.2016). – Назва з екрана.
174. Мельниченко С. В. Інформаційні технології в управлінні суб'єктами туристичної діяльності : автореф. дис. ... д-ра. екон. наук / С. В. Мельниченко. – Київ, 2008. – 48 с.
175. Меркулова М. Е. Государственно-частное партнерство в региональной экономике депрессивного типа: дис. ... канд. екон. наук / М. Е. Меркулова. – Иваново, 2013. – 210 с.
176. Методика проведення державної експертизи інвестиційних проектів, затверджена наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 13.03.2013 № 243 [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/z0437-13> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
177. Методичні рекомендації з розроблення інвестиційного проекту, для реалізації якого може надаватися державна підтримка, затверджені наказом Міністерства економічного розвитку і торгівлі України від 13.11.2012 № 1279 [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/z1308-12> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
178. Миронов Ю. Б. Сутність та чинники сталого розвитку туризму в регіоні / Ю. Б. Миронов // Науковий вісн. НЛТУ України. – 2013. – Вип. 23.11. – С. 117–122.

179. Місцевий розвиток за участі громади. Том 4: Регіональні аспекти та сталий розвиток міст / [за заг. ред. канд. пол. наук Г. І. Мелеганіч, д-р екон. наук Ю. М. Петрушенко]. – Київ : ВАІТЕ, 2016. – 316 с. – С. 237–260.
180. Мокляк А. В. Туристські ресурси для потреб іноземного туризму в Україні (в контексті українсько-польських туристичних зв'язків) : автореф. дис. ... канд. геогр. наук / А. В. Мокляк. – Київ, 2004. – 12 с.
181. Молнар О. С. Управління розвитком туристично-рекреаційного комплексу регіону (на прикладі Закарпатської області) : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. С. Молнар. – Ужгород, 2006. – 23 с.
182. Моран О. І. Розвиток туристичного ринку в економічній системі регіону : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. І. Моран. – Львів, 2008. – 22 с.
183. Музиченко-Козловська О. В. Економічне оцінювання та регулювання туристичної привабливості території : автореф. дис. ... канд. екон. наук / О. В. Музиченко-Козловська. – Львів, 2007. – 25 с.
184. Нагорнюк О. Вузькоколіяка. 106 кілометрів Полісся / О. Нагорнюк. – Рівне, 2008. – 60 с.
185. Новіцька І. В. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України / І. В. Новіцька // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 41. – С. 114–117.
186. Номенклатура витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України [Електронний ресурс] : Наказ Укрзалізниці від 21.08.2007 № 417-Ц. – Режим доступу: [uz.gov.ua](http://uz.gov.ua) (дата звернення 25.01.2017).
187. Опанасюк Н. А. Конституційно–правові основи туризму в Україні : автореф. дис. ... канд. юр. наук / Н. А. Опанасюк. – Київ. – 2005. – 17 с.
188. Основи економічної теорії / С. В. Мочерний, С. А. Єрохін, Л. О. Каніщенко та ін. – Київ : Знання, 2000. – 864 с.
189. Остап'юк Н. І. Державне регулювання розвитку туристичної галузі в Україні : автореф. дис. ... канд. екон. наук / Н. І. Остап'юк. – Харків, 2011. – 23 с.
190. От Москвы до Владивостока на роскошном туристическом поезде «Золотой орёл» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://otkrytie.ru/rus/transsib-goldeneagle.htm> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
191. Офіційний сайт Асоціації Збереження Історії Залізниць України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://azizu.com.ua/> (дата звернення 09.01.2017). – Назва з екрана.
192. Панасюк К. А. Управління розвитком малого підприємства сфери туризму : автореф. дис. ... канд. екон. наук / К. А. Панасюк. – Донецьк, 2011. – 19 с.
193. Панорамные поезда Швейцарии. Классические панорамные маршруты по Швейцарии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forum.awd.ru/viewtopic.php?f=974&t=169594#p3132876> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.

194. ПАТ «Українська залізниця» створено в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ua.interfax.com.ua/news/general/297685.html> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
195. 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 Міжнар. науково-практ. конф. «Проблеми міжнар. трансп. коридорів та єдиної трансп. системи України». – Коктебель : УкрДАЗТ, 2013. – С. 87–89.
196. Перекрестова Ю. Н. Управление транспортным обеспечением внутреннего и въездного туризма на региональном уровне : дис. ...канд. экон. наук / Ю. Н. Перекрестова. – Москва, 2002. – 185 с.
197. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, І. В. Кліменко та ін. // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2015. – № 4 (58). – С. 23–33.
198. Пиріков О. В. Індикатори та системи сталого розвитку: теорія та практика / О. В. Пиріков // Ефективна економіка : електронне наукове фахове видання. – 2013. – № 11. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=4026> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
199. Писаревський І. М. Туризм як національний пріоритет : монографія / І. М. Писаревський. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 284 с.
200. Питання публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» № 735 – редакція от 02.09.2015 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua/control/ru/cardnpd?docid=248512552> (дата звернення 04.09.2016). – Назва з екрана.
201. Пінчук О. П. Принципи побудови тарифів на перевезення пасажирів у приміському та регіональному сполученні / О. П. Пінчук // Наука та прогрес транспорту. 2011. – Вип. 38. – С. 270–276.
202. Подольська Е. А. Філософія : підручник / Е. А. Подольська. – Київ : Фірма «Інкос», Центр навчальної літератури, 2006. – 704 с.
203. Поезда и железная дорога в Канаде [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mishka.travel/blog/index/node/id/1610-poezda-i-jeleznaya-doroga-v-kanade/> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
204. Полюга В. О. Економічні і організаційні важелі регуляторної політики розвитку туризму. Організація управління, планування і регулювання економікою : автореф. дис. ... канд. економ. наук / В. О. Полюга. – Ужгород, 2005. – 27 с.
205. Польська подруга Боржавської вузькоколіїнки відкрила туристичний сезон [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakarpattia.net.ua/News/96027-Polska-podruha-Borzhavskoi-vuzkokoliiky-vidkryla-turystychnyi-sezon-FOTO> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
206. Позизов П. В. Экономические механизмы привлечения инвестиций в экономику региона на основе государственно - частного партнерства: дис. ... канд. эконом. наук / П. В. Позизов. – Москва, 2011. – 194 с.

207. Попова М. А. Экономическая эффективность реконструкции железных дорог на основе государственно-частного партнерства : автореф. дис. ... канд. эконом. наук / М. А. Попова. – Москва, 2012 – 46 с.
208. Порядок та критерії оцінки економічної ефективності проектних (інвестиційних) пропозицій та інвестиційних проектів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2012 № 684 [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/684-2012>. (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
209. Потяг «Ган» має проїхати ділянку довжиною майже три тис. км за 48 годин [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tsn.ua/tsikavinki/v-avstraliyi-korova-zbila-turistichnii-potyag.html> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
210. Пояснювальна записка до проекту зведеного фінансового плану залізниць України на 2015 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу <https://mtu.gov.ua/files/202015.docx/>.(дата звернення 4.11.2016). – Назва з екрана.
211. Про затвердження Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті[Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon.golovbukh.ua/regulations/1521/8202/8203/461972/>) (дата звернення 4.11.2016). – Назва з екрана.
212. Про інноваційну діяльність : Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/40-15> (дата звернення 4.11.16). – Назва з екрана.
213. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Розвиток туристичної індустрії як інструмент економічного розвитку та інвестиційної привабливості України» : Постанова Верховної Ради України від 13.07.2017 № 1460-VIII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1460-19> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
214. Про туризм : Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр> (дата звернення 25.12.2016). – Назва з екрана.
215. Прочан А. О. Планування та організація процесу надання туристичних послуг на підприємствах : автореф. дис. ...канд. екон. наук / А. О. Прочан. – Київ, 2010. – 20 с
216. Путешествие на поезде в ЮАР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cultafrika.ru/rovos-rail.html> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
217. Путешествие по Китаю на поезде [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.chinahighlights.ru/culture/china-train-travel.htm> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
218. Пшінько О. М. Економіко-математична модель формування сфери залізничного туризму в Україні / О. М. Пшінько, Ю. С. Бараш, В. В. Скалозуб, Л. В. Марценюк // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2017. – № 13. – С. 83–96.

219. Разумовский К. А. Определение потенциала железной дороги для реализации стратегических целей развития транспортной компании : автореферат дис. ... кандидата экономических наук / К. А. Разумовский. – Москва, 2010 – 24 с.
220. Райзберг Б. А. Современный экономический словарь / Б. А. Райзберг, Л. Ш. Лозовский, Е. Б. Стародубцева. – 4-е изд., перераб. и доп. – Москва : ИНРА-М, 2005. – 480 с.
221. Розвиток транспортної інфраструктури [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.korosten.in.ua/gromada/programa-ekonomichnih-reform-2010-2014-roki/vstup/rozvitok-transportnoyi-infrastrukturi/> (дата звернення 09.12.2016). – Назва з екрана.
222. Романов С. А. Совершенствование организационно-экономического механизма управления туристскими транспортными услугами : автореф. дис. ... канд. экон. наук / С. А. Романов. – Москва, 2009. – 25 с.
223. Роскошные поезда и круизы [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://otkrytie.ru/india/luxury-trains> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
224. Румунія: все про курорти Румунії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://poizdka.net/kurorti-rumunii/> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
225. Салига К. С. Ефективність господарської діяльності підприємства : монографія / К. С. Салига. – Запоріжжя : ЗЦНТІ, 2005. – 180 с.
226. Самая маленькая узкоколейная железная дорога в мире [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.stepandstep.ru/catalog/know/123397/samaya-malenkaya-uzkokoleynaya-zheleznaaya-doroga-v-mire.html> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
227. Скалозуб В.В. Багатоетапна інвестиційна модель розвитку залізничного туризму на Закарпатті Ю. С. Бараш, В. В. Скалозуб, Л. В. Марценюк // Інвестиції: практика та досвід. – 2017. – № 14. – С. 5–13.
228. Скоростные поезда в Японии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://venasera.ru/japan/skorostnye-poezda-yaponii.html> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
229. Слободенюк Є. В. Туризм як чинник гуманізації відносин між народами : автореф. дис. ... канд. філософ. наук / Є. В. Слободенюк. – Київ, 2003. – 19 с.
230. Словник іншомовних слів: 23 000 слів та термінологічних словосполучень / уклад. Л. О. Пустовіт та ін. – Київ : Довіра, 2000. – 1 018 с.
231. Смирнов І. Г. Логістика туризму : навч. посібник / І. Г. Смирнов. – Київ : Знання, 2009. – 444 с.
232. Сокол Т. Г. Основи туристичної діяльності : підручник / за заг. ред. В. Ф. Орлова. – Київ : Грамота, 2006. – 264 с.
233. Статистична інформація Державної статистичної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.

234. Стойка В. О. Науково-практичні засади інвестування туристичної галузі: автореф. дис. ... на здобуття наукового ступеня канд. екон. Наук / В. О. Стойка. – Чернігів, 2011. – 22 с.
235. Стратегія розвитку сфери туризму і курортів України на період до 2022 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://frtu.org.ua/uk/proekti-frtu/135-tematiczni-proekti/544-strategiya-rozvitku-sferi-turizmu-i-kurortivukrajini-na-period-do-2022-roku> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
236. Стратегія сталого розвитку «Україна 2020» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5/2015> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
237. Стратегічний план розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mtu.gov.ua/projects/23/> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
238. Стрілець В. І. Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / В. І. Стрілець // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро, 2011. – Вип. 1. – С. 114–117.
239. Сураева М. О. Теория и методология инновационного развития железнодорожного транспорта России : автореферат дис. ... д-ра екон. наук / М. О. Сураева. – Санкт-Петербург, 2013. – 39 с.
240. Таллилинская железная дорога [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bookin.org.ru/book/3094270>.
241. Тараненко С. Д. Узагальнення основних підходів поняття «управління» / С. Д. Тараненко, Л. В. Марценюк // Економічний розвиток : теорія, методологія, управління: [матеріали IV між нар. Науково-практ. конф.], Будапешт–Прага–Київ. – 2016. – С. 355–358.
242. Татаринцева А. С. Планування і регулювання партнерських відносин у сфері туризму: автореф. дис. ... канд. екон. наук / А. С. Татаринцева. – Запоріжжя, 2009. – 20 с.
243. Тишковець С. Туристична подорож Зарічненщиною / С. Тишковець // Полісся. – 2009. – № 28, 23 лип. – С. 2.
244. Томпсон А. А.-мл. Стратегический менеджмент: концепции и ситуации для анализа. Strategic Management: Concepts and Cases / А. А. Томпсон-мл., Ш А. Дж. Стрикленд. – 12-е изд. – Москва : «Вильямс», 2007. – 328 с.
245. ТОП-10 міст Європи, які варто відвідати влітку [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://ipress.ua/news/ukrainske\\_misto\\_ocholylo\\_top10\\_mist\\_uevropu\\_yaki\\_varto\\_vidvidaty\\_22254.html](http://ipress.ua/news/ukrainske_misto_ocholylo_top10_mist_uevropu_yaki_varto_vidvidaty_22254.html) (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
246. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич та ін.; за ред. Марчіна Свенчіцкі. – Київ : Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.

247. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80> (дата звернення 14.12.2016). – Назва з екрана.
248. Тультаев Т. А. Маркетинг услуг : учебник / Т. А. Тультаев. – Москва : ИНФРА-М, 2012. – 206 с.
249. Туристические маршруты по Швейцарии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zurichguide.ru/train-excursion.php> (дата звернення 07.12.16). – Назва з екрана.
250. Туристические поезда в Индии [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://www.microskop.ru/indiya/217-2010-12-06-10-11-26.html> (дата звернення 04.10.2016). – Назва з екрана.
251. Туристические поезда в Испании [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mold.su/novosti-turizma/tur-poezda-ispain> (дата звернення 04.10.2016). – Назва з екрана.
252. Туристические поезда в России [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://subscribe.ru/digest/travel/news/n564311697.html> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
253. Туристична діяльність в Україні у 2014 році : статистичний бюлетень. – Київ, 2015. – 76 с.
254. Туристична діяльність в Україні у 2015 році : статистичний бюлетень. – Київ, 2016. – 76 с.
255. Удосконалення механізмів реформування та розвитку залізничного транспорту в контексті реалізації структурних реформ в галузі. Аналітична записка [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.niss.gov.ua/articles/1662/%23\\_ftnref9](http://www.niss.gov.ua/articles/1662/%23_ftnref9) (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
256. Уилбер К. Никаких границ / К. Уилбер. – Москва : Трансперсональный ин-т, 1998. – 142 с.
257. Учебные заведения – детская железная дорога в Кошице [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.russer.ru/a/a/detskaya\\_jeleznaaya\\_doroga\\_v\\_koshitse](http://www.russer.ru/a/a/detskaya_jeleznaaya_doroga_v_koshitse) (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
258. Фастовець О. О. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів : навчальний посібник / О. О. Фастовець. – Київ : Вид-во ФПУ, 2007. – 233 с.
259. Философский энциклопедический словарь / гл. редакция: Л. Ф. Ильичёв, П. Н. Федосеев, С. М. Ковалёв, В. Г. Панов. – Москва : Сов. энциклопедия, 1983. – 840 с.
260. Форми статистичної звітності [Електронний ресурс]. – Режим доступа: [http://www.lv.ukrstat.gov.ua/ukr/sr/all\\_blank.php?ind\\_page=sr](http://www.lv.ukrstat.gov.ua/ukr/sr/all_blank.php?ind_page=sr).
261. Фотоотчеты. Горная железная дорога Нилгири. Индия [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://photocentra.ru/blog/3389> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
262. Хатикова З. В. Підвищення ефективності управління іміджем підприємств сфери туризму : автореф. дис. ... канд. екон. наук / З. В. Хатикова. – Сімферополь, 2010. – 19 с.

263. Хаустова В. Є. Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні / В. Є. Хаустова, Є. Ф. Горбатова // Проблеми економіки. – 2010. – № 2. – С. 28–33.
264. Ходжаева Н. А. Развитие системы менеджмента железнодорожного туризма в Узбекистане : автореф. дис. ...канд. экон. наук / Н. А. Ходжаева. – Ташкент, 2012. – 22 с.
265. Черняк О. І. Моделі і методи соціально-економічного прогнозування: Підручник / [Геєць В. М., Клебанова Т. С., Черняк О. І., Іванов В. В., Дубровіна Н. А., Ставицький А. В.] – Харків : ВД «ІНЖЕК», 2005. – 396 с.
266. Чеховська М. М. Механізм організації економічного розвитку залізничного транспорту України : монографія / М. М. Чеховська. – Київ : Кондор, 2012. – 250 с.
267. Чим загрожує реформа залізниці? (повна версія) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://rev.org.ua/reforma-uz/> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
268. Число международных туристских прибытий в 2015 году возросло на 4 % и достигло рекордной отметки в 1,2 млрд [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://media.unwto.org/ru/press-release/2016-01-19/chislo-mezhdunarodnykh-turistskikh-pribytii-v-2015-godu-vozroslo-na-4-i-dos> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
269. Чорненька Н. В. Організація туристичної індустрії : навч. посібник / Н. В. Чорненька. – Київ : Атіка, 2006. – 264 с.
270. Что такое туристический поезд в Африке? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bolshoyvopros.ru/questions/296000-что-такое-turisticheskij-poezd-v-afrike.html> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
271. Швалб Ю. М. К определению понятий среды и пространства жизнедеятельности человека / Ю. М. Швалб // Екологічна психологія / за ред. Ю. М. Швалба. – Киев : Сталкер, 2006. – 490 с.
272. Шесть лучших железнодорожных маршрутов Норвегии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://norginfo.com/turism/stoit-posetit/1292-shest-luchshikh-zheleznodorozhnykh-marshrutov-norvegii> (дата звернення 04.12.16). – Назва з екрана.
273. Шимкова В. Є. Механізми формування туристських потоків на засадах логістики: автореф. дис.... канд. экон. наук / В. Є. Шимкова. – Донецьк, 2009. – 22 с.
274. Ширина колеи [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [https://ru.wikipedia.org/wiki/Ширина\\_колеи](https://ru.wikipedia.org/wiki/Ширина_колеи) (дата звернення 17.11.2016). – Назва з екрана.
275. Школа І. М. Менеджмент туристичної індустрії : навч. посібник / за ред. проф. І. М. Школи. – Чернівці, 2003. – 596 с.
276. Шкуратова И. П. Личность и жизненное пространство / И. П. Шкуратова // Психология личности : [учеб. пособие] / под ред. П. Н. Ермакова, В. А. Лабунской. – Москва : ЭКСМО, 2007. – С. 167–184.

277. Шульгіна Л. М. Маркетинг підприємств туристичної галузі : автореф. дис. ... д-ра екон. наук / Л. М. Шульгіна. – Київ, 2006. – 38 с.
278. Шумпетер Й. А. Теория экономического развития / Й. А. Шумпетер. – Москва : Прогресс, 1982. – 455 с.
279. Яхьяева Г. Э. Нечеткие множества и нейронные сети [Текст] / Г. Э. Яхьяева. – Москва : Интернет-Университет Информационных технологий; Лаборатория знаний, БИНИМ, 2008. – 316 с.
280. American-rails.com [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.american-rails.com/gcru.html> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.
281. Costanza R., Folke C. Ecological Economics and Sustainable Development. Paper prepared for the International Experts Meeting for the Operationalization of the Economics of Sustainability. Manila, Philippines. 2011. July 28–30.
282. Jensen M. T. A multisensory phenomenology of interrail mobilities / M. T. Jensen, C. Scarles and S. Cohen // *Annals of Tourism Research*. – 2015. – 53. – P. 61–76.
283. Jensen M. T. Distorted representation in visual tourism research / M. T. Jensen // *Current Issues in Tourism Research*. – 2015. – DOI:10.1080/13683500.2015.1023268.
284. Jensen M. T. Engaging with mobile methods. Tourism research and the production of the mobile / M. T. Jensen // Megeed J. W. *Tourism Methodologies – New Perspectives, Practices and Procedures* / J. W. Megeed, B. S. Blichfeldt, L. A. Hansen, K. A. Hvass (eds.). – Copenhagen Business School Press, 2014 – P. 77–96.
285. Jensen M. T. Rail touris / M. T. Jensen and G. Bird // Jafari J. *Encyclopedia of Tourism* / J. Jafari and H. Xiao (eds.). – Springer, 2016. – P. TBA.
286. Jensen M. T. Tourism Research and Audio Methods / M. T. Jensen, S. Gyimóthy and O. B. Jensen // *Annals of Tourism Research*. Staging interrail mobilities. *Tourist Studies*. – 2015. – 10. – DOI: 10.1177/1468797615594740.
287. Juan Carlos García-Palomares Identification of tourist hot spots based on social networks: A comparative analysis of European metropolises using photo-sharing services and GIS *Applied Geography* / Juan Carlos García-Palomares, Javier Gutierrez, Carmen Mínguez. – 2015. – Vol. 63. – P. 408–417.
288. Hahn Frank, *Equilibrium and Macroeconomics*. – Cambridge: MIT Press, 1984. – 397 p.
289. Hahn F. H. The Next Hundred Years / F. H. Hahn // *Economic Journal*. – 1991. – 101.1: 47–50.
290. Haushofer K. *Die suggestive Karte* / K. Haushofer. – Berlin, 1922.
291. 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.
292. Ian P. Murphy Amtrack Enlists Customers' help to bring service up to speed / Ian P. Murphy // *Marketing News*. – 1997. – October. – P. 14, 47.
293. Kenneth Wylie, *Research-Eager Marketers Driving New Globalization* / Kenneth Wylie // *Advertising Age*. – 1995. – October, 30. – P. 28–29

294. La table orient express [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.orient-express.com/en>.
295. Lee Anne H.J., Wall Geoffrey, Kovacs Jason F.. Creative food clusters and rural development through place branding: Culinary tourism initiatives in Stratford and Muskoka, Ontario, Canada // *Journal of rural studies*. – 39 (2015). – P. 133–144.
296. Mayo Elton *The Social problem of an Industrial Civilisation With an appendix on the political problem* / Mayo Elton. – 1946.
297. Mc Gregor Douglas. *The Human Side of Enterprise* / Mc Gregor Douglas. – N.Y.; Toronto, London: McGraw-Hill Book Company, Inc. 1960.
298. Metcalf, Henry C., and Urwick Lyndall, eds. *Dynamic Administration: The Collected Papers of Mary Parker Follett*. – New York: Harper & Row, 1942, p. 32–33.
299. Ming Ming Su. The Qinghai –Tibet railway and Tibetan tourism: Travelers' perspectives / Ming Ming Su, Geoffrey Wall // *Tourism Management*. – 30 (2009). – P. 650–657.
300. Mintzberg Henry *The Nature of Managerial Work* (New York: Harper & Row, 1973). – P. 72.
301. Nilnoppakun A.a, Ampavat, K.a. Integrating Cultural and Nostalgia Tourism to Initiate A Quality Tourism Experiences at Chiangkan, Leuy Province, Thailand. – 2nd global conference on business, economics, management and tourism, 30–31 October 2014, Prague, Czech Republic. – *Procedia Economics and Finance* 23 (2015) 763–771. Available online at [www.sciencedirect.com](http://www.sciencedirect.com) (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>). doi: 10.1016/S2212-5671(15) 00545-6.
302. *Papers on Management: 1915-1948 (Management History No 17) (Hardcover)* by Harry Arthur Hopf. – Режим доступа: <https://www.amazon.com/gp/offer-listing/0879600209>.
303. Pratt S. Economic linkages and impacts across the Talc. / S. Pratt // *Annals of Tourism Research*. – 2011. – 38 (2). – P. 630–650.
304. Rail routes in France [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://about-france.com/scenic-railways.htm>.
305. 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.
306. Thomae Hans *Contributions of longitudinal research to a cognitive theory of adjustment to aging* / Thomae Hans // *European J. of Personality*. – 1992. – 6, 2. – P. 157.
307. Tyagi Akansha, Dhar Rajib Lochan, Sharma Jyoti. Police culture, tourists and destinations: A study of Uttarakhand, India. *Tourism Management*. – 52 (2016). – P. 563–573.
308. UNWTO *Tourism Highlights 2016 edition*. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [mkt.unwto.org](http://mkt.unwto.org).

Для нотаток

Для нотаток

Для нотаток

Наукове видання

**Марценюк Лариса Володимирівна**

# Організація залізничного туризму в Україні

МОНОГРАФІЯ

У авторській редакції  
Комп'ютерна верстка *О. М. Гончаренко*

Формат 60×84  $\frac{1}{16}$ . Ум. друк. арк. 20,51. Обл.-вид. арк. 20,54.  
Тираж 300 пр. Зам. №

Дніпропетровський національний університет  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 1315 від 31.03.2003 р.

Адреса видавця та дільниці оперативної поліграфії:  
Дніпропетровський національний університет  
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,  
вул. Лазаряна, 2, Дніпро, 49010