

**PL-BY-UA  
2014-2020**

Funded by  
the European Union



**Cross-border Cooperation Programme  
Poland-Belarus-Ukraine 2014-2020**



**Popularization of tourist sites  
of the First Hungarian-Galician Railway**

**КОНЦЕПЦІЯ  
збереження спільної культурної  
та історичної спадщини  
шляхом розвитку нових видів туризму**



Громадська організація «Лінія102.Юа»  
Державний східноєвропейський вищий коледж у Перемишлі  
Західно-український ресурсний центр

**КОНЦЕПЦІЯ**  
**збереження спільної культурної**  
**та історичної спадщини**  
**шляхом розвитку нових видів туризму**





*Схвалено до друку рішенням Правління Громадської організації  
«Лінія102.Юа» (Протокол № 18 від 22.11.2021 р.).*

Концепція збереження спільної культурної та історичної спадщини шляхом розвитку нових видів туризму / За заг. ред. Г. Сороки; ПП «Рекламне агенство «Акваріум»; Львів, 2021. 172 с.

Дана Концепція виконана у рамках реалізації проекту PLBU.01.01.00-UA-0964/19-00 «Популяризація туристичних об'єктів Першої угорсько-галицької залізниці» Програми транскордонного співробітництва Польща – Білорусь – Україна 2014 – 2020. Кожен її розділ наповнений цінною інформацією, яку зібрали найкращі науковці та експерти в галузях економіки, туризму, залізничного транспорту, міжнародного права та історії. Концепція стане в нагоді для усіх громад, які прагнуть розвивати туризм, зокрема залізничний.

Комп'ютерна верстка та дизайн: Г. Б. Сорока, Ю. З. Лесів, О. М. Возняк



**Головний Бенефіціар Проекту:**

Громадська організація "Лінія102.Юа",  
79052, I.Blazhkevych, 12a, Lviv, Ukraine



**Бенефіціар 1 Проекту:**

Східноєвропейський Державний вищий коледж  
у Перемишлі,  
37-700, ul. Książąt Lubomirskich, 6, Przemyśl, Poland



**Бенефіціар 2 Проекту:**

Західно-Український ресурсний центр,  
79008, Lysenko str., 21, Lviv, Ukraine

Матеріали надруковані ПП "Рекламне агенство "Акваріум", м. Львів, вул. Залізняка, 13





## ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
------------	---

### РОЗДІЛ 1 ЗАГАЛЬНА ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

*Святослав Терський*

1.1 Збереження об'єктів культурної та історичної спадщини. Актуальність питання для України та Польщі .....	11
--	----

*Кароль Гайдзік*

1.2 Перша угорсько-галицька залізниця: Історія та сучасний стан об'єктів культурної та історичної спадщини.....	14
--	----

*Дмитро Каднічанський*

1.3 Об'єкти культурної та історичної спадщини у малопопулярних туристичних районах: досвід збереження .....	22
--	----

*Оксана Вознюк*

1.4 Залізничний туризм: історичний аспект розвитку .....	29
--	----

### РОЗДІЛ 2 ШЛЯХИ ЗБЕРЕЖЕННЯ СПІЛЬНОЇ КУЛЬТУРНОЇ ТА ІСТОРИЧНОЇ СПАДЩИНИ

*Мар'яна Сеньків*

2.1 Об'єкти культурної та історичної спадщини: шляхи, методи та засоби відновлення.....	37
--	----

*Юлія Дашук*

2.2 Туризм як засіб популяризації об'єктів культурної та історичної спадщини.....	46
--	----

*Юрій Зінько*

2.3 Туристичні маршрути об'єктами спільної і історичної спадщини. Принципи організації .....	54
---	----

### РОЗДІЛ 3 ЗАЛІЗНИЧНИЙ ТУРИЗМ ЯК СПЕЦИФІЧНИЙ ВИД ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ

*Сергій Гальчинський*

3.1 Аналіз правової бази залізничного туризму в Україні .....	63
---	----

*Януш Чех*

3.2 Аналіз правової бази залізничного туризму у Польщі.....	80
---	----





*Януш Чех, Ярослав Болжеларський*

3.3 Аналіз правової бази міжнародних туристичних перевезень між Україною та Польщею ..... 88

*Володимир Кишинець*

3.4 Технічні аспекти організації туристичних перевезень залізницями в Україні ..... 102

*Віталій Ковальчук*

3.5. Технічні аспекти організації туристичних перевезень залізницями у Польщі ..... 112

*Олександра Орловська*

3.6 Методи оцінки економічної ефективності туристичних залізничних перевезень ..... 122

## РОЗДІЛ 4 ДОРОЖНЯ КАРТА РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ

*Ганна Сидоренко*

4.1 Рекомендації місцевим органам влади щодо відновлення об'єктів спільної культурної та історичної спадщини ..... 131

*Павло Теліш*

4.2 Рекомендації місцевим органам влади щодо популяризації об'єктів спільної культурної та історичної спадщини ..... 137

*Юрій Зінько*

4.3 Розробка варіантів туристичного маршруту об'єктами спільної культурної та історичної спадщини Першої угорсько-галицької залізниці ..... 143

*Віталій Ковальчук*

4.4 Визначення собівартості туристичних перевезень ..... 152

**ВИСНОВКИ** ..... 161

## ДОДАТКИ

Додаток 1 Проектована мережа туристичних тематичних шляхів Першої угорсько-галицької залізниці ..... 165

Додаток 2 Легенда до карти..... 166

Додаток 3 Об'єкти культурно-історичної спадщини та краєзнавчі.... 167





*Олександра Орловська  
кандидат економічних наук, доцент  
Львівська філія Дніпровського національного  
університету залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна*

### **3.6 Методи оцінки економічної ефективності туристичних залізничних перевезень**

З 1991 року національна економіка України пройшла шлях від піднесення до кризових станів. Особливо гостро даний перехід відчула галузь транспортної інфраструктури. Через падіння попиту на послуги транспортної галузі спостерігається низький рівень доходів залізниці. Це не дає можливостей розробляти та запроваджувати нові програми стратегічного розвитку транспортної галузі, а постійні хвилі скорочень фахівців галузі тільки загострюють макроекономічні проблеми суспільства.

Підписання Угоди між Україною та ЄС у 2014 році поклало початок тісному співробітництву у сфері розвитку транспортної інфраструктури. Країна отримала можливість доступу до європейських технологій з питань розбудови, оновлення та перспективного стратегічного розвитку залізничного транспорту за європейськими стандартами.

При розгляді перспектив розвитку залізничного транспорту значна увага приділяється організації туристичних пасажирських перевезень з метою





ознайомлення потенційних пасажирів з надбаннями рідного краю, а також для розширення туристичної діяльності.

Розвиток туристичного сегменту національної економіки займає важливе місце у формуванні бюджетів місцевих ОТГ. Доходи від туристичних перевезень залізничним транспортом можуть стати одним із джерел наповнення бюджету депресивних районів транскордонних регіонів.

Категорія «туризм» у працях науковців визначається як засіб розширення життєвого простору людини та позитивного впливу на її самопочуття, психологічний та фізичний стан, він як дієвий інструмент, що здатен до підвищення життєвого тонуусу людини, а отже, підвищення позитивного настрою та рівня життя країни загалом [1]. Європейськими економістами приділяється значна увага визначенню суті даної категорії, створюючи цілісну теоретичну базу для функціонування сфери туризму, дають достатнє уявлення про сутність туризму та роль у розвитку країни [2].

Одним із ефективних форм туристичної діяльності в Європі вважається транспортний туризм, головну роль у якому відіграє залізничний транспорт з причини його переваг у порівнянні з іншими видами транспорту. Сутність транспортного туризму полягає у залученні в організацію туристичної подорожі транспортних засобів, основними функціями яких є переміщення потенційних споживачів туристичної послуги з одного місця у інше з певною метою відпочинку тощо. У цьому полягає соціально-економічний сенс, що є необхідним та важливим рушієм для розвитку будь-якої економічної сфери.

В Україні, протягом останніх десятиліть залізничний транспорт цілеспрямовано не використовувався у туристичних цілях, але з розвитком науково-технічного прогресу, став необхідним для реалізації туристичних проєктів. Залізничний туризм стає саме тим вектором, який здатен забезпечити сталий ріст соціально-економічного розвитку країни. Він дає поштовх до розвитку регіонів країни.





Мета даного розділу Концепції - пошук найбільш раціонального підходу до визначення категорії економічної ефективності залізничних туристичних перевезень, а також обґрунтування доцільності запровадження залізничного туризму в Україні. Для досягнення зазначеної мети вважаємо за необхідне охарактеризувати категорії «туризм» та «економічна ефективність», проаналізувати роль залізничного транспорту у формуванні залізничних туристичних подорожей, розглянути сучасні методи оцінки ефективності перевезень пасажирів на підставі наукової літератури, провести вибірку найбільш раціональних методів, а також обґрунтувати та запропонувати своє бачення вирішення питання.

Дослідження туризму як економічного явища на сучасному етапі здійснюється українськими вченими: Р. Кожухівською, М. Мальською, В. Стойка. Вагомий внесок у дослідження фінансового забезпечення розвитку сфери туризму зробили О. Бартошук, М. Гончаренко, Я. Григор'єва, Я. Литвиненко, М. Рипкович та інші відомі науковці. Категорія «туризм» як соціальне явище знайшло своє відображення у питаннях щодо передумов виникнення, принципів функціонування підприємств сфери туризму, класифікація їх форм і видів, організації діяльності у ринкових умовах, методології розробки і реалізації державної та регіональної туристичної політики, особливостей обліку та аналізу результатів роботи, планування фінансово-господарської діяльності, світового досвіду організації туризму. Зазначена проблематика висвітлюється у наукових працях таких вітчизняних і зарубіжних учених як М. Бондаренко, О. Вуйцик, В. Герасименко, В. Єрмаченко, М. Колосінська, Л. Коржилов, Д. Соловійов, В. Шиманська та інших.

Категорія «економічна ефективність» в транспортній галузі має соціальне значення, оскільки дає можливість до аналізу існуючих методів оцінки роботи галузі. Це дозволяє проводити аналітично-розрахункові дослідження динаміки показника, вивчати чинники, які впливають на його результат, що приводить





до пошуку нових способів, методів, моделей дослідження оцінки економічної ефективності. Сутність категорії «Економічна ефективність» визначено у наукових працях багатьох вчених та дослідників України, таких як Дергоусова А.О., Бараш Ю.С., Марценюк Л.В., Чаркіна Т.Ю., Кіфяк В.М., Чернюк Л.Г. та інші. На основі проведеного аналізу наукової літератури зазначених авторів, зроблено висновок, що поняття економічної ефективності можна визначити як загальну результативність виробничої діяльності об'єкта господарської діяльності, що приносить позитивний результат у комерційній діяльності.

У класичній економічній літературі ефективність діяльності будь-якого підприємства туристичної галузі визначається за загально відомою методологією:

$$\text{Ефективність} = \text{Результати} / \text{Витрати} [3]$$

Зміст даної формули полягає у тому, що пропонується визначати ефективність діяльності підприємств туристичної галузі як відношення результатів діяльності підприємства до витрат, які несе підприємство за весь час організації туристичної послуги. Якщо витрати перевищують прибуток, тоді проект вважається нерентабельним і в перспективі збитковим. При позитивному результаті має місце прибутковість підприємства. При чому, рентабельність повинна складати не менше 10-15% [3]

Для оцінки економічної ефективності можуть бути використані окремі положення методу СВА «Аналіз витрат і вигод для інвестиційних проектів у транспортній галузі». Основи даного методу викладені у практичному посібнику [4], який може стати у пригоді органам місцевого самоврядування, а також органам управління залізничною галуззю. Будь-який запропонований для реалізації об'єкт вимагає значних фінансових вкладень, аналізу стосовно витрат і доходів, оцінки наскільки запропонований об'єкт є самодостатнім і здатним до самоокупності. Аналіз СВА може допомогти з конкретизацією реалізації об'єкта, із визначенням економічної ефективності певних елементів проекту, наприклад пасажирських перевезень. Важливо також розуміння





наслідків у випадку, якщо проєкт не буде себе виправдовувати, або взагалі буде нереалізований. Основна ідея аналізу СВА полягає в оцінці доходів та витрат запропонованого проєкту. Визначальним показником ефективності проєкту є прибуток галузі, який характеризує доцільність запроваджених заходів, рентабельності послуги, ефективності використання грошових фінансів, а також оцінку собівартості послуги.

Слід зазначити, що метод СВА використовується виключно для оцінки економічної ефективності *інфраструктурних проєктів*, а витрати на інфраструктуру є лише однією зі складових загальних витрат на туристичні залізничні перевезення. Економічну ефективність інших складових (рухомий склад, витрати на його експлуатацію, витрати на обслуговуючий персонал та ін.) необхідно оцінювати іншими відповідними методами.

На залізничному транспорті економічну ефективність характеризують показники продуктивності праці, собівартості перевезень, прибуток, рентабельність, які обумовлюють можливості використання потенціалу пасажирського залізничного транспорту. Стосовно доцільності використання залізничного транспорту у туристичних цілях, показник економічної ефективності туристичних залізничних перевезень можна визначити:

- на основі аналізу показника продуктивності праці, який можна представити як відношення реалізованих послуг транспорту до експлуатаційного штату (загального числа працівників пасажирської служби, що зайняті в організації та обслуговуванні туристичних пасажирських перевезень):

$$Pm = \Sigma A : Чe,$$

де:  $\Sigma A$  – загальна кількість потенційних пасажирів-туристів, ос.

$Чe$  – число працівників пасажирської служби, що задіяні у даних перевезеннях, ос.

Зростання показника продуктивності свідчить про збільшення обсягів перевезення туристів по даному напрямку.





- на основі показника собівартості, який можна визначити за допомогою відношення загальної суми витрат на здійснення перевезень туристів до загальної кількості перевезених пасажирів:

$$C = \Sigma C : \Sigma A,$$

де:  $\Sigma C$  – сума експлуатаційних витрат на здійснення перевезень пасажирів.

До експлуатаційних витрат туристичних перевезень варто віднести витрати, що пов'язані із утриманням у відповідному технічному стані пасажирського вагонного парку, витрати на паливно-мастильні речовини, електроенергію, амортизаційні відрахування, на поточний ремонт рухомого складу чи його основних фондів тощо:

$$\Sigma C = V_{п-м} + V_e + V_a + V_{п/оф}$$

- на основі визначення прибутку, який отримує залізниця від реалізації туристичної діяльності:

$$П = \Sigma Д - \Sigma C,$$

де:  $\Sigma Д$  – загальна сума доходів, що отримана за реалізацію транспортної послуги – організацію туристичної подорожі залізницею.

$\Sigma C$  – сумарні експлуатаційні витрати, що мають місце при реалізації туристичних перевезень залізницею.

- рентабельність послуги ( $R_p$ ), яка визначається як відношення прибутку від реалізації туристичної послуги ( $П_n$ ) до собівартості цієї послуги ( $C_n$ ):

$$R_p = ((П * 100) : C_n) : 360 : t$$

де:  $П$  – прибуток,

$C_n$  – собівартість послуги,

$t$  – час туристичної подорожі.

Даний показник можна використовувати під час розрахунків вибору найбільш рентабельного альтернативного варіанту туристичної подорожі, у тому числі для вузькоколіїних та інших відокремлених залізниць.

Визначати показник економічної ефективності туристичних перевезень залізницею можна за допомогою власне показників використання рухомого





складу, насамперед - ступінь населеності пасажирського вагона, який визначає попит на запропоновану туристичну послугу. Для підвищення комфортності туру важливим є правильна композиція рухомого складу. В умовах стабільного попиту на туристичні залізничні перевезення значний ріст показника економічної ефективності буде спостерігатися при збільшенні населеності туристичного пасажирського вагона. Низький показник населеності пасажирського вагона при здійсненні туристичної діяльності буде свідчити про помірний або низький попит на послугу, що в результаті не принесе залізниці очікуваних прибутків - залізниця буде тільки втрачати. Для нівелювання негативного впливу таких ситуацій, необхідно запроваджувати додаткові заходи з розширення можливостей туристичного сектора, наприклад, із застосування туристичних подорожей на вузькоколіїках по території західної України, або розвивати туристичні маршрути, наприклад, Нижанковичі-Хирів, Перемишль-Нижанковичі-Хирів-Кросценко та інші. Але організація туристичних перевезень вузькими коліями має свої недоліки, оскільки тури у такому контексті нереально організувати, щоб задовольнити вимоги пасажирів з сервісу. Це пов'язано, насамперед, із шириною колії (750мм), яка не дозволяє розмістити на візках вагонах купе або спальні місця для комфортної поїздки туристів, але можна використовувати такі тури як одноденні оглядові.

Для визначення показника економічної ефективності турів, що здійснюються залізничними коліями, можна застосувати наступний метод [5, ст.178]: необхідно визначити загальний дохід від турів, який планується отримати, шляхом добутку загальної кількості туристів та ціни на послугу:

$$\Sigma Dm = \Sigma n \cdot P,$$

де:  $\Sigma Dm$  – загальний дохід від турів, грн,

$\Sigma n$  – загальна кількість туристів, чол.,

$P$  – ціна на квиток туру.





Розмір витрат буде складатись з експлуатаційних витрат по маршруту поїзда в обох напрямках, враховуючи оплату праці машиністів та супроводжуючий персонал:

$$\Sigma B_m = B_{M1} + B_{M2} + B_{опм} + B_{он},$$

де:  $B_m$  - загальні витрати залізниці на організацію обслуговування споживачів під час туру,

$B_{M1}$  - витрати на маршрут в одну сторону,

$B_{M2}$  - витрати на маршрут у зворотному напрямку,

$B_{опм}$  - витрати на оплату праці машиністів поїзда,

$B_{он}$  - витрати на оплату праці супроводжуючого персоналу.

Якщо представити вираз  $(B_{M1} + B_{M2})$  одним показником, то формула набуває вигляду:

$$\Sigma B_m = \Sigma B_M + B_{опм} + B_{он},$$

де:  $\Sigma B_M$  – загальні витрати залізниці на реалізацію маршруту в обидві сторони.

Тоді, загальну економічну ефективність туристичних перевезень можна визначити як частку загального доходу від турів та загальних витрат залізниці на організацію обслуговування споживачів під час туру:

$$E_{еф} = \Sigma D_m : \Sigma B_M.$$

У випадках включення у туристичний тур оглядових екскурсій, для оцінки економічної ефективності можна застосувати методику [5, ст.179], яка полягає у введенні у загальну формулу витрат на організацію залізничного туру інших витрат туристів:

$$\Sigma B_m = \Sigma B_M + \Sigma B_{екс} + n_{об} + B_{опм} + B_{он},$$

де:  $\Sigma B_{екс}$  – загальна вартість екскурсій до всіх туристичних об'єктів,

$n_{об}$  – загальна кількість туристичних об'єктів на маршруті.

Дана формула не враховує харчування туристів, але при необхідності даний параметр можна ввести у розрахунки. Потреби у ночівлі поки не розглядаються. Але, у перспективі, такі поїздки можуть стати реальністю. Тоді





у дану формулу можна ввести показник вартості проживання туристів у готелях та їх харчування:

$$\Sigma B_m = \Sigma B_m + \Sigma B_{екс} + n_{об} + B_{опм} + B_{оп}, + \Sigma B_{прож} + \Sigma B_{харч};$$

де:  $\Sigma B_{прож}$  - загальна вартість проживання в усіх готелях, що заплановані на маршруті,

$\Sigma B_{харч}$  – загальна вартість харчування у місцевих закладах.

Загальна економічна оцінка ефективності туристичних перевезень при організації поїздок залізницею буде визначатись за допомогою відношення доходів екскурсії до загальних витрат.

Висновки: запровадження залізничного туризму у західному регіоні України при взаємодії з Польськими громадами, які активно розбудовують маршрут Перемишль-Ніжанковичі-Хирів-Кросценко або окремих його ділянок з метою покращити взаємодію між державами на основі туристичної діяльності. Саме проект із запровадження залізничного туризму дасть можливість поліпшити взаємини між нашими країнами, матиме позитивний вплив на економічні та соціальні сфери життя, завдяки надходженням у місцеві бюджети підвищить рівень якості пасажирських перевезень, дозволить місцевим громадам обох прикордонних регіонів залучати до активних дій місцеві органи самоврядування.

#### *Список використаних джерел*

1. Т. Ю. Чаркіна, підвищення доходів за рахунок впровадження туристичних перевезень. Агросвіт № 23, 2020.
2. О.М.Шурплат. Формування поняття «туризм» у сучасній економічній наці. Ефективна економіка №12, 2015.
3. Абрамов В.В. Історія туризму: підручник/В.В.Абрамов, М.В.Тонокошкур-Харків:ХНАМГ,2010.-294с.
4. Аналіз витрат і вигод для інвестиційних проектів у транспортній галузі: Посібник. /Допомога органам влади України в удосконаленні менеджменту циклом інфраструктурного проекту (МЦП), - Проект: редакція – серпень 2020.
5. Марценюк Л.В. організація залізничного туризму в Україні [Текст]: монографія / Л.В.Марценюк; Дніпропетр. нац.. ун-т залізн.. трансп. ім.. акад.. В.Лазаряна.-Дніпро, 2017.-351с.

