

Юрій С. Бараш

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ДО ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ТУРИСТИЧНИХ ПОДОРОЖЕЙ З ВИКОРИСТАННЯМ ВУЗЬКОКОЛІЙНОЇ ЗАЛІЗНИЦІ

У статті розглянуто сутність теоретико-методичного підходу до визначення економічної ефективності короткострокових оглядових залізничних екскурсій, самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням вузькоколійної залізниці у важкодоступних районах західного регіону України.

Ключові слова: туристична подорож; залізнична подорож; собівартість туристичної послуги; організація екскурсій.

Форм. 9. Рис. 2. Літ. 12.

Юрий С. Бараш

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОПРЕДЕЛЕНИЮ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ УЗКОКОЛЕЙНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

В статье рассмотрены принципы теоретико-методического подхода к определению экономической эффективности обзорных железнодорожных экскурсий, самостоятельных и комбинированных многодневных туристических путешествий с использованием узкоколейного железнодорожного сообщения в труднодоступных районах западного региона Украины.

Ключевые слова: туристическое путешествие; железнодорожное путешествие; себестоимость туристической услуги; организация экскурсий.

Yurii S. Barash¹

THEORETICAL AND METHODOLOGICAL APPROACH TO DETERMINING THE ECONOMIC EFFICIENCY OF TOURIST TRAVEL VIA NARROW-GAUGE RAILWAY

The article describes the principles of theoretical and methodological approach to determination of economic efficiency of railway sightseeing tours, independent and combined multi-day tours using narrow-gauge railways in remote areas of Western Ukraine.

Keywords: tourist travel; railway travel; prime cost of tourist service; excursions organization.

Постановка проблеми. Існуючі вузькі колії Закарпаття, прокладені в мальовничому гірському районі, багатому на незаймані ліси, термальні та заповідні озера, пам'ятки історії та ін., прикордонне розташування області, тісні контакти з країнами ЄС 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.

Унікальним об'єктом Закарпатської області є вузькоколійні залізниці. Інфраструктура залізниць створювалася за часів Австро-Угорщини. Частина її збереглася на території України, Словаччини, Угорщини та Польщі. Ці ділянки можуть стати основою транспортної інфраструктури туристичної галузі на

¹ Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Ukraine.

заході України. На сьогодні ділянки вузькоколіїних залізниць перебувають на балансі Львівської залізниці, а їх стан є вкрай занедбаним. Створення на їх базі туристичних залізниць може сприяти успішному ринковому реформуванню «Укрзалізниці» відповідно до європейських норм. Крім того, розвиток існуючої транспортної інфраструктури стане потужним поштовхом до розвитку економіки регіону. Розв'язання цієї проблеми потребує досконалого техніко-економічного обґрунтування.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. В останні роки проблемою залізничних туристичних перевезень в Україні займається незначна кількість університетів. Ці перевезення вони розглядають в основному як оглядові екскурсії мальовничими місцями або як трансферні перевезення, додатково до діяльності окремих туристичних компаній [1–8]. За кордоном накопичено значний досвід організації туристичних подорожей залізничними вузькими коліями, але наукові розробки стосовно цих подорожей, зокрема теоретико-методичний підхід до їх економічного обґрунтування, відсутні [9–12].

Невирішені раніше частини загальної проблеми. Більшість наукових праць, які стосуються залізничного туризму, мають оглядовий характер. У них показано можливість організації залізничного туризму, його переваги та недоліки, описано туристичні подорожі конкретними регіонами світу, але не наведено методик визначення їх економічної ефективності. Фундаментальні дослідження економічної ефективності туристичних перевезень вузькими коліями майже відсутні. Проблема організації туropератором подорожей залізничними вузькими коліями з наданням комплексу туристичних послуг вперше в Україні досліджується Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна².

Мета дослідження. Розробка теоретико-методичного підходу до економічного обґрунтування доцільності створення в Україні залізничних туристичних компаній з використанням вузьких колій та розбудовою повного комплексу туристичних об'єктів.

Основні результати дослідження.

Визначення економічної ефективності короткострокових оглядових залізничних екскурсій з використанням існуючих вузьких залізничних колій. Як було сказано вище, короткострокові оглядові екскурсії можуть бути організовані як самим туropератором – власником вузької залізничної колії, так і сторонньою компанією для ознайомлення з природою, визначними пам'ятками та заповідними місцями Закарпаття. Загальна тривалість такої екскурсії може складати 1–2 дні.

Така екскурсія буде прибутковою за умови, якщо доходи на її організацію та проведення перевищують витрати та дозволяють отримати рентабельність на рівні не нижче 10–15%:

$$П = (Д - В), \quad (1)$$

де $П$ – прибуток туropератора або туристичної компанії від організації та проведення короткострокових оглядових екскурсій вузькими коліями, тис. грн;

² Бюджетна науково-дослідна робота «Розробка методів організації туристичних перевезень залізничним транспортом в Україні», реєстраційний номер 0115U002424, 2015–2016 роки.

D – доходи туроператора або туристичної компанії від організації та проведення короткострокових оглядових екскурсій вузькими коліями, тис. грн; B – витрати туроператора або туристичної компанії на організацію та проведення короткострокових оглядових екскурсій вузькими коліями, тис. грн.

Доходи туроператора або туристичної компанії залежать від кількості бажаючих потрапити на екскурсію та вартості поїздки:

$$D = kT \times vk, \quad (2)$$

де kT – прогнозна кількість туристів, які бажають потрапити на екскурсію, осіб; vk – вартість квитка 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 в ресторанах або місцевих колибах; проживання в готелі (при дводенній екскурсії); автомобільні трансфери для доставки екскурсантів від залізниці до місць надання туристичних послуг, а також планову рентабельність туроператора або туристичної компанії. Реально рентабельність організаторів туристичних перевезень на діючому ринку складає 10–30%.

Витрати на організацію та проведення оглядових екскурсій вузькими коліями можна розрахувати за формулою:

$$B = v3п + \sum_{i=1}^r ve + \sum_{j=1}^w vx + прг + ат, \quad (3)$$

де $v3п$ – витрати на проїзд залізницею в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в поїзді, тис. грн; ve – вартість екскурсій до визначених пам'яток, термальних і заповідних озер та інших місць, тис. грн; vx – вартість харчування туристів у ресторанах або місцевих колибах, тис. грн; $прг$ – вартість проживання в готелі (при дводенній екскурсії), тис. грн; $ат$ – вартість автомобільних трансферів для доставки екскурсантів від залізниці до місць надання туристичних послуг або готелів, тис. грн; r – кількість визначених пам'яток, термальних і заповідних озер та інших місць, у які будуть організовані екскурсії, од.; w – кількість місць харчування в ресторанах та колибах під час проведення екскурсії, од.

На рис. 1 показана схема фінансової діяльності залізничної туристичної компанії та формування чистого прибутку за умови проведення оглядових туристичних подорожей вузькими коліями, тривалість яких не перевищує двох діб. Якщо вказана компанія буде одночасно виконувати туристичні поїздки вузькими коліями тривалістю дві доби, то схема, наведена на рис. 1, суттєво не зміниться, збільшаться тільки доходи, витрати компанії та фінансовий результат її діяльності.

Визначення економічної ефективності туристичних подорожей, організованих оператором – власником вузьких залізничних колій. Слід зазначити, що після введення в експлуатацію вузьких залізничних колій у Закарпатті, АТ «Укрзалізниця» разом з інвесторами стає власником туристичної компанії, яка буде виконувати будівництво нових та реконструкцію існуючих колій, закупляти новий та відбудовувати старий рухомий склад, займатися організацією та

експлуатацією руху вантажних і пасажирських поїздів, утримувати в належному стані залізничну інфраструктуру та рухомий склад.



Рис. 1. Схема фінансової діяльності залізничної туристичної компанії за умови проведення оглядових екскурсій, авторська розробка

Пропорційно обсягу коштів АТ «Укрзалізниця» та інвесторів, що вкладені в розвиток туристичного руху, будуть розподілені дивіденди від діяльності туристичної компанії.

Компанія буде отримувати дохід від організації *короткострокових оглядових екскурсій* (тривалістю 1–2 дні), *самостійних багатоденних екскурсійних поїздок*, які будуть організовані різними туристичними операторами у співпраці з власниками вузькоколійної залізниці, та *комбінованих багатоденних екскурсійних поїздок*, які будуть організовані туристичними операторами інших регіонів України та країн Європи у співпраці з власниками залізниці.

Прибуток від вказаних самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей буде визначено за формулою (1) з додаванням доходів від додаткових перевезень *ДДП* (рис. 2), але витрати на організацію та обслуговування цих подорожей мають іншу структуру і такі складові:

1. Витрати на проїзд вузькими залізничними коліями в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в потягу протягом року – визначаються за формулою (4). Їх величина залежить від витрат на організацію основних перевезень залізницею протягом року та кількості додаткових поїздок протягом всього відпочинку. Для цього вартість проїзду кожного туриста, крім основної подорожі, буде оплачуватися за талонами на додаткові послуги.

$$ВЗП = ОВП + КДП \times ВТАЛ, \quad (4)$$

де *ОВП* – витрати на організацію основних перевезень залізницею протягом року, тис. грн; *КДП* – прогнозна кількість додаткових перевезень залізницею протягом року, що не входять до вартості путівки, од.; *ВТАЛ* – витрати, що припадають на вартість одного талона додаткової поїздки залізничною колією, тис. грн.



Рис. 2. Схема фінансової діяльності залізничної туристичної компанії з урахуванням додаткових перевезень, авторська розробка

2. Прогнозні витрати на оплату екскурсійних поїздок протягом року, що входять у туристичну путівку (при визначеному наборі поїздок на екскурсії), – можна розрахувати за формулою:

$$ve = \sum_{i=1}^r ke_i \times ve_i, \quad (5)$$

де ke_i – прогнозна кількість i -х екскурсій протягом року на певну історичну пам'ятку, озера, відпочинок тощо, од.; ve_i – вартість однієї i -ї екскурсії на певну історичну пам'ятку, озера, відпочинок тощо, тис. грн.

3. Прогнозні річні витрати на харчування туристів у ресторанах, колибах тощо vx , крім харчування в готелях, оплата якого входить до вартості путівки, можна розрахувати за формулою:

$$vx = \sum_{j=1}^w kx_j \times vx_j, \quad (6)$$

де kx_j – прогнозна кількість відвідувачів j -го ресторану, колиби тощо протягом року, од.; vx_j – середня вартість одного відвідування j -го ресторану, колиби тощо, тис. грн.

4. Прогнозні річні витрати на проживання туристів в готелях $прг$ з різною кількістю зірок протягом року – можна розрахувати за формулою:

$$прг = \sum_{z=1}^p kz_z \times vz_z, \quad (7)$$

де kz_z – прогнозна кількість відпочиваючих z -го готелю протягом року, од.; vz_z – середня вартість проживання одного відпочиваючого у z -му готелі, тис. грн.

5. Прогнозні річні витрати на автомобільні трансфери $ат$ для доставки туристів від залізниці або готелів до місць надання туристичних послуг — можна розрахувати за формулою:

$$ат = кт \times цат + кдв \times вттр, \quad (8)$$

де $цат$ — витрати на організацію протягом року трансферних автобусних перевезень, що входять до вартості путівки, тис. грн; $кдв$ — прогнозна кількість додаткових автоперевезень за талонами протягом року, що не входять до витрат путівки, од.; $вттр$ — витрати, що припадають на вартість одного талона додаткової поїздки автомобільним транспортом під час відпочинку, тис. грн.

Таким чином, витрати на організацію та проведення самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням вузьких колій можна розрахувати за формулою:

$$В = вЗп + \sum_{i=1}^r ve + \sum_{j=1}^w vx + прг + ат. \quad (9)$$

Висновки та перспективи подальших досліджень. У статті розроблено теоретико-методичний підхід до визначення економічної ефективності коротко-строкових оглядових залізничних екскурсій, самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням існуючих вузьких залізничних колій у важкодоступних районах західного регіону України, який враховує витрати на перевезення туристів залізницею та автомобільні трансфери, вартість усіх видів екскурсій, харчування в ресторанах та колибах, проживання в готелях, що надасть можливість підвищити ефективність використання вузькоколіїних залізниць та туристичної інфраструктури Закарпаття та залучити додаткові кошти до бюджету країни.

1. *Алексіюк Т.* Може хтось допомогти: Заріченщина туристична: Про розробку інноваційного туристичного продукту «Поліський трамвай» щодо вузькоколіїної залізниці «Антонівка-Зарічне» // Полісся.— 29.01.2009.— №4. — С. 2.
2. *Барац Ю.С., Кравченко А.О., Яснецов О.С.* Розвиток залізничного туризму в Україні // Проблеми економіки транспорту: Збірник наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна.— 2014.— Вип. 8. — С. 7–11.
3. Вузькоколія по Рівненщині: про найдовшу (стошестикілометрову) вузькоколіїну залізницю в Європі, яка діє в Заріченському та Володимирецькому районах на Рівненщині // Урядовий кур'єр.— 18.11.2009.— №214. — С. 6.
4. *Дем'янюк О.* Туристична галузь (області) — мішок для наповнення бюджету // Вісті Рівненщини.— 24.09.2009.— №39. — С. 7.
5. *Куцевич А.* Розвиток туризму — то наш порятунок, або Не обкрадаймо самі себе: Про можливість запровадження туризму в Заріченському районі // Полісся.— 26.08.2005.— №35. — С. 5.
6. *Марценюк Л.В.* Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні // Наука та прогрес транспорту: Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна.— 2013.— Вип. 47. — С. 24–32.
7. Развитие железнодорожного туризма // www.0zd.ru.
8. *Стрілець В.І., Ялбуган О.Ф.* Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі // Проблеми економіки транспорту: Збірник наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна.— 2011.— Вип. 1. — С. 114–117.
9. *Bekhet, H.A.* (2010). Ranking sector changes of the Malaysian economy: Input output approach. *International Business Research*, 3(1): 107–130.
10. *Forsyth, P., Dwyer, L., Spurr, R., Pham, T.* (2014). The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? *Tourism Management*, 40: 126–136.

11. *Khanal, B.R., Gan, C., Becken, S.* (2014). Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis. *Tourism Economics*, 20(1): 171–194.
12. *Pratt, S.* (2011). Economic linkages and impacts across the Talc. *Annals of Tourism Research*, 38(2): 630–650.

Стаття надійшла до редакції 25.09.2015.