

УДК 656.025.2



## ЗАЛУЧЕННЯ ДОДАТКОВИХ ОБСЯГІВ ПАСАЖИРІВ

Г. І. Нестеренко, к. т. н., доцент кафедри «Управління експлуатаційною роботою»,

С. І. Авраменко, к. т. н., доцент кафедри «Безпека життєдіяльності»,

М. І. Музикін, асистент кафедри «Безпека життєдіяльності»,

О. І. Ханеня, магістр факультету «Управління процесами перевезень»,

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна

У статті проаналізовано структуру доходів Укрзалізниці, наведено класифікацію залізничного туризму та надано рекомендації щодо додаткового залучення пасажирів. Одним із напрямків розвитку роботи залізничного транспорту запропоновано розвиток залізничного туризму та впровадження туристсько-екскурсійних поїздів. Розроблено розклад руху, схему та графік руху туристичного маршруту Дніпропетровськ – Київ – Львів – Трускавець – Вінниця – Одеса – Дніпропетровськ, на основі чинного графіку руху поїздів.

**З**алізничний транспорт — вид транспорту, що здійснює перевезення вантажів і пасажирів по рейкових шляхах. Він у силу своєї надійності, регулярності, можливості перевезення вантажів і пасажирів незалежно від часу року і погодних умов, малого ступеня впливу на навколишнє середовище, невеликої енергоємності перевізної роботи широко використовується як у внутрішніх, так і в міжнародних зв'язках.

Залізничний транспорт України є провідною галуззю в дорожньо-транспортному комплексі країни, який забезпечує 82% вантажних і майже 50% пасажирських перевезень, здійснюваних всіма видами транспорту та має провідну роль у здійсненні внутрішньодержавних і значну — у зовнішньодержавних економічних зв'язках України.

Враховуючи, що залізничний транспорт не лише найбільш придатний для забезпечення комфортного пересування числених груп людей, а й найбільш доступний за вартістю проїзду, потрібно розглянути перспективу його застосування для переміщення вітчизняних та закордонних туристів [1].

Вантажні перевезення є основою формування доходних надходжень залізниць України, зокрема частка доходів від вантажних перевезень за 2015 рік становить 79% від загальної суми доходів (див. рис. 1).

Для залізниці перевезення пасажирів є збитковою діяльністю, яка має фінансуватись за допомогою дієвого механізму компенсації збитків від перевезення пільгових категорій пасажирів, але за його відсутності відбувається фінансування збиткових пасажирських перевезень за рахунок вантажних [2].

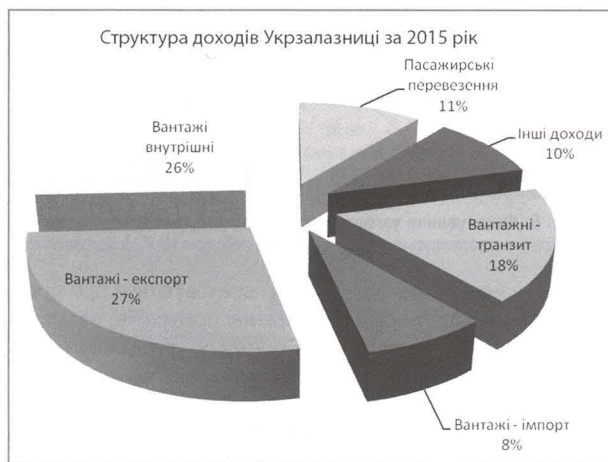


Рис. 1. Структура доходів Укрзалізниці за 2015 рік

Наприклад, за 9 місяців 2015 року збитки Укрзалізниці від пасажирських перевезень у далекому та приміському сполученні склали 5,478 млрд грн. За аналогічний період минулого року збитки від цих перевезень склали 5,763 млрд грн.

Зокрема, доходи від пасажирських перевезень у 2015 році склали 4,07 млрд грн, за 9 місяців 2014 року — 3,7 млрд грн, при цьому витрати на організацію пасажирських перевезень сягнули понад 9,55 млрд грн, у 2014 році — 9,48 млрд грн. Таким чином, збитки від перевезень пасажирів у далекому сполученні склали понад 2,5 млрд грн, у приміському сполученні — понад 2,9 млрд грн.

Окрім цього, Укрзалізниця й надалі недоотримує кошти за перевезення пасажирів пільгових категорій. Так, за 9 місяців 2015 року залізниці перевезли пасажирів пільгових категорій на суму 537,7 млн грн, а компенсації отримано лише 128,4 млн грн, або 24%. Отже, заборгованість за пільгові перевезення в поточному році складає 409,3 млн грн. За відповідний період минулого року залізниці перевезли пасажирів пільгових категорій на суму 432,3 млн грн, а компенсовано лише 132,2 млн грн.

Залізниці України перевозять 15 груп пасажирів, які користуються пільгами на залізничному транспорті. Відповідно до ст. 9 Закону України «Про залізничний транспорт» збитки від здійснення пільгових перевезень відшкодовуються залізницям за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг [4].

Фактично єдиним джерелом фінансування транспорту є власні засоби галузі (прибуток, амортизація). Однак сьогодні, з об'єктивних причин, залізниця не має достатньо власних джерел інвестицій і продовжує покривати збитки від пасажирських перевезень з фінансового результату, одержуваного компанією від вантажних перевезень та інших видів діяльності; вимушена скеровувати частину власних ресурсів на розвиток некомерційних об'єктів державного значення, таких як переходи через кордон, підходи до портів, вокзали тощо.

Одним із напрямків розвитку роботи залізничного транспорту запропоновано розвиток залізничного туризму та впровадження туристсько-екскурсійних поїздів.

Залізничний туризм — подорож, що здійснюється по залізниці на спеціалізованому залізничному транспортному засобі, фізичними особами тривалістю від 24 год до одного року, або менше 24 год, але з ночівлею, в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових, релігійних та інших цілях, не пов'язана з оплачуваною діяльністю (див. рис. 2).

Аналізуючи досвід застосування залізничного туризму у європейських країнах, варто зазначити, що основними видами залізничного туризму є подорожі організованих груп туристів на спеціалізованих туристичних поїздах [3].

Таким чином, для підвищення конкурентоспроможності залізниці доцільно розробляти та впроваджувати туристсько-екскурсійні поїзди. Саме з цією метою у статті розробляється семиденний тур Дніпро — Київ — Львів — Трускавець — Вінниця — Одеса — Дніпро.

Для такого туристичного поїзда було розроблено розклад руху, схему маршруту та графік руху, які наведено у вигляді табл. 1–2 та рис. 3.

**Висновок.** В Україні розвиток залізничного туризму і пов'язаного з цим напрямком бізнесу мають перспективи, оскільки в нашій країні є багато рекреаційних ресурсів та добре роз-

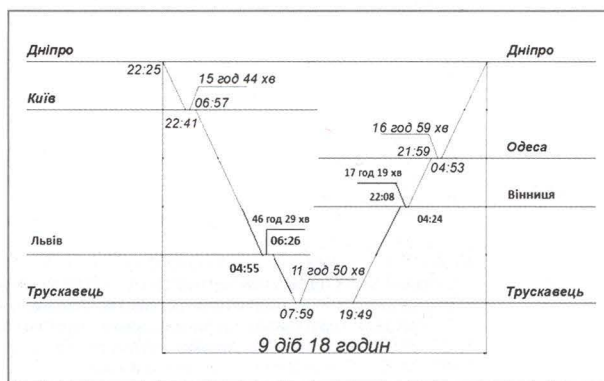


Рис. 3. Графік руху туристичного поїзда Дніпро — Київ — Львів — Трускавець — Вінниця — Одеса — Дніпро



Рис. 2. Класифікація залізничного туризму

**Таблиця 1. Розклад руху туристичного поїзда  
Дніпро – Київ – Львів – Трускавець – Вінниця – Одеса – Дніпро**

Звідки/Куди	Відправлення/Прибуття	Час у дорозі
Дніпро-Головний – Київ-Пасажи́рський	Відправлення – 22:25; Прибуття – 06:57	8:32
Київ-Пасажи́рський – Львів	Відправлення – 22:41; Прибуття – 06:26	7:45
Львів – Трускавець	Відправлення – 04:55; Прибуття – 07:59	3:04
Трускавець – Вінниця	Відправлення – 19:49; Прибуття – 04:24	8:35
Вінниця – Одеса	Відправлення – 22:08; Прибуття – 04:53	6:45
Одеса – Дніпро-Головний	Відправлення – 21:52; Прибуття – 08:50	10:58

**Таблиця 2. Схема маршруту туристичного поїзда  
Дніпро – Київ – Львів – Трускавець – Вінниця – Одеса – Дніпро**

Київ	07:00 – Зустріч на залізничному вокзалі. 07:00–10:00 – Оглядова екскурсія по місту: Володимирський собор (зупинка, відвідування), університет ім. Т. Г. Шевченка, Київський оперний театр, Золоті ворота, Софійська площа, Михайлівський собор, Андріївський узвіз, Андріївська церква, Європейська площа, ляльковий театр. 10:00–11:00 – Відвідування «Музею води». 11:00–12:00 – Проїзд уздовж Маріїнського парку, парку Слави, Києво-Печерської Лаври. 12:00–13:00 – Відвідування парку «Київ у мініатюрі». 15:00–17:00 – Відвідування зоопарку. 18:00–19:00 – Вистава в дельфінарії. 20:00–21:00 – Повернення на залізничний вокзал.
Львів	День 1. Початок туру по Львову. 5:00 – Зустріч на залізничному вокзалі. 08:30–13:00 – Оглядова пішохідна екскурсія «Вуличками середньовічного міста». 14:00–17:00 – Велика автобусна оглядова екскурсія по Львову (посудне автобусну оглядову екскурсію + Личаківський цвинтар): – польська частина міста Львова; – давньоруська частина міста; – Собор св. Юра (святиня греко-католиків України); – Костел св. Єлизавети (висота його шпилів 80 м); – Високий Замок (оглядовий майданчик, дозволяє побачити місто з висоти пташиного польоту); – Личаківський цвинтар (більше 3 тис. надгробних кам'яних скульптур світової цінності). 17:30 – Відвідування театру й музеїв (майстерня шоколаду, копальня кави тощо). День 2. Екскурсія по замках 10:00–17:30 – Візна автобусна екскурсія по замках «Золотої підкови Львівщини»: – Олеський замок (одне з найстаріших споруд у Галичині перша згадка 1390 р.); – Золочівська фортеця (непрístupна резиденція польського короля Яна III Собеського); – Підгорецький замок (палац, що вражає бувалих туристів своєю красою і розмахом). 18:30–20:00 – екскурсія «Австрійський Львів» (прогулянка по вулицях епохи Австро-Угорської Імперії). 21:00–22:00 – Повернення на залізничний вокзал.
Трускавець	08:00 – Зустріч на залізничному вокзалі. 09:30 – Візна екскурсія за маршрутом: Трускавець – Східниця – Урич (Тустань) – Трускавець: – унікальний курорт Східниця (на території зосереджені різні типи лікувальних вод); – Урицькі Скелі або наскальна фортеця Тустань (пам'ятка архітектури IX–XIII ст., улюблене місце відпочинку Івана Франка); 13:30 – Оглядова екскурсія по Трускавцю. 18:30 – Повернення на залізничний вокзал.
Вінниця	6:30 – Зустріч на залізничному вокзалі. 7:45 – Перший екскурсійний об'єкт – музей-садиба М. І. Пирогова. 10:30–12:00 – Прогулянка на пароплаві вздовж русла Південного Бугу. 13:00–17:00 – Оглядова екскурсія по Вінниці: комплекс Мури; костел Святої Діви Марії Ангельської та Миколаївська церква (1746 р.); парк ім. Горького; Водонапірна вежа (архітектурний символ і візитна картка міста); Соборна площа (з вдало збереженим архітектурним ансамблем старої Вінниці). 20:00 – набережна Рошен (найбільший світломузичний фонтан у Європі). 21:00 – Повернення на залізничний вокзал.
Одеса	6:30 – Зустріч на залізничному вокзалі. 08:30 – Оглядова автобусна екскурсія по місту. 15:30 – Автобусна екскурсія «Одеса – місто різних релігій» (огляд найвідоміших храмів Одеси, детальне ознайомлення з релігійними традиціями народів, що населяли цю землю). 20:00 – Повернення на залізничний вокзал.

винена мережа залізниць, що дає можливість для організації різноманітних за формою та змістом залізничних турів.

Інтерес для туристів можуть становити й власне залізничні об'єкти, а саме старовинні будівлі вокзалів, окремі історичні ділянки залізниці, раритетні елементи залізничної інфраструктури та рухомого складу. Водночас в Україні залізничний туризм розвинений недостатньо й обмежується в основному лише перевезенням організованих груп людей до місць відпочинку.

Основними причинами, які затримують розвиток залізничного туризму у нашій країні є нестабільність внутрішньої політики держави, завищені ціни на оренду спеціалізованих вагонів і постійно зростаюча ціна на проїзні квитки.

Тому впровадження туристичного поїзда допоможе залучити додаткові обсяги пасажирів та збільшити прибутки залізниці у сфері пасажирських перевезень. **□**

**СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ:**

1. Ільїна Е. Н. *Організація залізничних подорожей : навч.-метод. посібн.* / Е. Н. Ільїна — М.: Радянський спорт, 2003. — 104 с.
2. Каверіна Т. П., Квартальнов В. А. *Менеджмент туризму. Туризм як вид діяльності: підручник / Т. П. Каверіна, В. А. Квартальнов* — М.: Фінанси і статистика, 2001. — 288 с.
3. Нестеренко Г. І. *Перспективи існування вузькоколійної залізниці на Закарпатті / Г. І. Нестеренко, С. І. Музикіна, М. І. Музикін // Вісник інженерної академії України.* — № 3. — Київ, 2015. — С. 181–187.
4. Нестеренко Г. І. *Аналіз існуючої системи організації перевезень пасажирів з обмеженими можливостями залізничним транспортом України / Г. І. Нестеренко, С. І. Музикіна, М. І. Музикін // Вісник Східноукраїнського національного університету ім. В. Даля.* — № 1 (225). — 2016. — С. 139–146.