

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДНІПРОПЕТРОВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ
ІМЕНІ АКАДЕМІКА В. ЛАЗАРЯНА

Л. В. МАРЦЕНЮК

Теоретичні та практичні аспекти
управління ефективністю
залізничного туризму

МОНОГРАФІЯ

ДНІПРО
2016

УДК 338.488.1:656.224.072.44

ББК 65.433:39.18

Рецензенти:

д-р екон. наук, проф. *Т. В. Гринько* (Дніпропетровський національний університет імені Олеся Гончара),

д-р екон. наук, доц. *І. В. Токмакова* (Український державний університет залізничного транспорту),

д-р екон. наук, проф. *О. В. Каховська* (Дніпропетровський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України)

Рекомендовано до друку вченою радою
Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
(*протокол № 11 від 01.07.2016*)

УДК 338.488.1:656.224.072.44

Марценюк Л. В. Теоретичні та практичні аспекти управління ефективністю залізничного туризму [Текст]: монографія / Л. В. Марценюк; Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпро, 2016. – 242 с.
ISBN 978-966-8471-81-1

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. 49. Табл. 30. Бібліогр.: 288 назв.

© Л. В. Марценюк, 2016

© Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп.
ім. акад. В. Лазаряна, редагування,
оригінал-макет, 2016

ISBN 978-966-8471-81-1

ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ ЕФЕКТИВНІСТЮ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ ЯК ОБ'ЄКТ ДОСЛІДЖЕННЯ.....	7
1.1. Визначення понятійного апарату туристичної діяльності та аналіз існуючих класифікацій видів туристичної діяльності	7
1.2. Аналіз наукових праць, присвячених розвитку залізничних туристичних перевезень.....	13
РОЗДІЛ 2. ПРИКЛАДИ ОРГАНІЗАЦІЇ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ У РІЗНИХ КРАЇНАХ СВІТУ	25
2.1. Впровадження інновацій на залізниці – об'єктивна необхідність.....	25
2.2. Аналіз досвіду організації туристичних перевезень широкою та вузькою коліями.....	31
2.2.1. Організація туристичних перевезень широкою та вузькою залізничними коліями в різних країнах світу.....	31
2.2.2. Організація туристичних перевезень широкою та вузькою залізничними коліями в Україні	53
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМКИ ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ДІЯЛЬНОСТІ ТУРИСТИЧНИХ КОМПАНІЙ	58
3.1. Визначення послідовності вирішення проблеми розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення	58
3.2. Визначення раціональної сфери використання різних видів транспорту при організації туристичних перевезень.....	62
3.3. Визначення можливих варіантів побудови організації компаній, які будуть займатися залізничними туристичними перевезеннями.....	65
3.4. Визначення інтересів компаній-учасників, які будуть організовувати туристичні залізничні перевезення	68
3.5. Методика прогнозування кількості туристів, які бажають користуватися повним комплексом туристичних послуг	71
3.6. Визначення економічної ефективності залізничних екскурсій різної тривалості	75
3.7. Методи організації туристичних перевезень	80

3.8. Визначення оптимальної структури туристичних поїздів	84
РОЗДІЛ 4. НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВУЗЬКИМИ КОЛІЯМИ В УКРАЇНІ	87
4.1. Розробка варіантів туристичних подорожей вузькими коліями	87
4.2. Визначення оптимальної моделі управління залізничною компанією, яка організовуватиме подорожі вузькоколійними залізницями	102
4.3. Розробка схеми фінансових потоків залізничної туристичної компанії	105
4.4. Фактори, що визначають попит на туристичні перевезення вузькими залізничними коліями	110
4.5. Прогнозування річних доходів туристичної компанії від перевезення пасажирів і туристів вузькими залізничними коліями	121
4.6. Визначення кількості туристів, що можуть користуватися вузькоколійним залізничним транспортом	125
4.7. Методичний підхід щодо побудови тарифів на перевезення пасажирів та туристів у вузькоколійних поїздах	131
4.8. Визначення структури витрат, що відносяться на вартість путівки	141
РОЗДІЛ 5. КОНЦЕПТУАЛЬНИЙ ПІДХІД ДО УПРАВЛІННЯ ЕКОНОМІЧНОЮ ЕФЕКТИВНІСТЮ ЗАЛІЗНИЧНИХ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ	146
5.1. Методика розрахунку прогнозованої кількості туристів	146
5.2. Визначення алгоритму розрахунку витрат на організацію туристичних перевезень	156
5.3. Методичний підхід щодо визначення ефективності туристичних залізничних перевезень	173
ВИСНОВКИ	205
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	208
ДОДАТОК 1	228

ВСТУП

3 грудня 2015 року в Україні замість державного підприємства «Укрзалізниця» було утворено Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» (ПАТ «УЗ»), 100 % акцій якого належать державі. Після цього офіційно розпочалося реформування залізничного транспорту за вертикально-інтегрованою схемою. В окремі департаменти були виділені пасажирські перевезення в далекому та приміському сполученні, припинено їх фінансування за рахунок вантажних перевезень. Оскільки пасажирські перевезення збиткові, то держав мала б надавати дотації на їх здійснення. Але на сьогодні Кабінет Міністрів та місцеві органи влади не можуть виділяти такі кошти.

Тому перед ПАТ «УЗ» постало важливе завдання – підвищення ефективності роботи пасажирського господарства за рахунок: збільшення обсягів перевезень; оптимізації організації руху пасажирських поїздів; впровадження денних поїздів замість нічних; розвитку туристичних перевезень, що дозволить знизити частку змінних витрат на перевезення та підвищити їх дохідність.

Автор поставила за мету підвищення ефективності залізничних пасажирських перевезень за рахунок впровадження туристичних перевезень широкими та вузькими коліями. Якщо в Радянському Союзі проблемі використання існуючих залізниць для туристичних перевезень та визначення їх ефективності приділялося багато уваги, то в Україні цьому питанню присвячена лише одна дисертаційна робота доцента А. О. Дергоусової.

Теоретико-методологічний базис дослідження сформовано на наукових поглядах, які відображені в працях І. Ансоффа, П. Друкера, Н. О. Алешугіної, К. А. Ампават, Є. І. Балаки, С. Д. Бешелева, В. А. Вінокурова, О. С. Віханського, Джеффри Вол, Хуан Карлос

Гарсія-Паломарез, Явер Гутирез, В. Г. Герасимчука, О. М. Гненного, Н. М. Гоблик-Маркович, В. Я. Городського, Ф. Г. Гурвіча, В. Л. Диканя, Є. А. Котлярова, Джексон Ковач, Р. Г. Коробйової, В. Г. Кузнецова, Кармен Мінгез, Ані Лі, Мінг Мінг Су, О. В. Музиченко-Козловської, А. А. Нінопаун, І. В. Новіцької, Н. І. Остапик, П. О. Пшінька, О. М. Тридіда, Н. П. Фатхутдинова, З. В. Хатикової, З. Є. Шершньової, Л. М. Шульгіної та ін. Значний внесок у дослідження проблем економіки транспорту та розробку шляхів їх вирішення зробили такі вчені, як: І. М. Аксьонов, Ю. С. Бараш, В. П. Гудкова, В. Л. Дикань, Г. Д. Ейтутіс, Н. М. Колеснікова, Н. Є. Терьошкіна та ін.

Незважаючи на велику кількість наукових праць, проблема розвитку залізничного туризму як фактора розвитку пасажирських залізничних перевезень є недостатньо висвітленою й потребує подальшого вивчення. Поза увагою залишилися питання використання для туристичних подорожей існуючих вузькоколіїних залізниць, їх реконструкції та побудови нових ділянок.

Автором запропоновані 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.

Аспекти управління ефективністю залізничного туризму як об'єкт дослідження

1.1. Визначення понятійного апарату туристичної діяльності та аналіз існуючих класифікацій видів туристичної діяльності

Перед тим як перейти до розкриття питань управління економічною ефективністю залізничних туристичних перевезень, наведемо тлумачення основних понять, що використовуються в туристичній діяльності.

Туризм – тимчасовий виїзд особи з місця проживання в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових чи інших цілях без здійснення оплачуваної діяльності в місці, куди особа від'їжджає [83].

Залізничний туризм – подорож, що здійснюється залізницею на спеціалізованому залізничному транспортному засобі фізичними особами тривалістю від 24 год до 1 року або менше 24 год, але з ночівлею, з оздоровчою, пізнавальною, професійно-діловою, релігійною й іншою метою, не пов'язаною з оплачуваною діяльністю [248]. Вважаємо, що вказана тривалість подорожі до одного року є недоцільною, адже організувати туристичну подорож залізницею тривалістю один рік неможливо.

Залізничний туризм – це подорож, що здійснюється залізницею на спеціалізованому залізничному транспортному складі фізичними особами з оздоровчою, пізнавальною, професійно-діловою й іншою метою, не пов'язаною з оплачуваною діяльністю, і за визначеним маршрутом, коли переміщення між місцями туристичної значущості поєднується із відпочинком туристів у поїзді та із наданням основних побутових послуг у ньому [62].

Існує немало трактувань поняття «туризм». Для наочності їх порівняння подамо визначення туризму з точки зору різних авторів у вигляді табл. 1.1.

Таблиця 1.1

Визначення поняття «туризм» з позиції різних науковців.

Джерело: [4, 42, 83, 85, 101, 104]

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	[83]
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	[101]
Особлива форма переміщення людей; вид мандрівки; перебування за межами постійного місця проживання; форми розумового та фізичного виховання; популярна форма організації відпочинку; галузь господарства	[85]
Різновид рекреації, активного відпочинку, «...під час якого відновлення працездатності поєднується з оздоровчими, пізнавальними, спортивними та культурно-розважальними цілями»	[104]
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	[4]
Суспільно-організована економічна діяльність, спрямована на виробництво товарів і послуг для задоволення потреб людей, які знаходяться за межами постійного місця проживання	[42]

Якщо узагальнити подану в табл. 1.1 інформацію, то можна визначити поняття туризму як відпочинок під час перебування за межами постійного місця проживання.

У системі транспортного забезпечення в туризмі автор О. О. Фастовець пропонує розрізняти такі послуги, що надаються туристам під час подорожі [248]:

– 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 (у тур не завжди включаються перевезення із доставкою туристів у зворотному русі. Наприклад, існують такі форми організації туристичних подорожей, при яких турист спочатку подорожує із пункту А в пункт Б залізницею, а потім повертається в пункт А літаком);

– трансфер – надання транспортних засобів для забезпечення зустрічей-проводів туристів (зауважимо, що залізничні туристичні перевезення часто пов'язані з трансферними перевезеннями, мета яких доставити туристів від залізничного вокзалу до місця проведення екскурсії, і якщо потрібно, до місця ночівлі туристів. У зворотному напрямку ці перевезення мають намір доставити туристів до залізничного вокзалу або місця відстою поїзда);

– транспортне обслуговування програмних заходів туру: екскурсійне обслуговування, виїзд на програмні заходи, відвідування околлиць (вважаємо, що поняття транспортного обслуговування можна поєднати із трансфером, адже мета цих перевезень одна – доставка туриста з поїзда до місця проведення екскурсії та назад).

Туристичні подорожі, які здійснюються залізничним транспортом, можливо розділити залежно від їх тривалості на: одноденні, короткочасні (2–3 доби), багатоденні (від 5 діб) [264].

Виходячи із загальноприйнятої класифікації видів туризму та враховуючи специфіку залізничних перевезень [62] запропоновано нову класифікацію видів залізничного туризму

На погляд автора, оптимальною є така класифікація:

– за часом: одноденний (екскурсійний); короткочасний (2–3 дні); багатоденний (від 3 днів) (вважаємо, що класифікація туристичних подорожей залізничним транспортом повинна бути розширена з урахуванням курсування поїздів окремо широкою та вузькою коліями, а також з урахуванням трансферних перевезень);

– за територіальною належністю: міжнародний; у рамках країни; у рамках однієї залізниці (доцільно додати в цю класифікацію такий пункт: у рамках одного рекреаційного комплексу, адже не завжди туристичний маршрут територіально розташований в межах однієї залізниці або одного регіону);

– за сезонністю: сезонний; міжсезоння (тут потрібно додати категорію «не сезон», адже туристичні послуги, хоч і в меншому обсязі, але все ж таки надаються);

– за цілями: пізнавальний; лікувально-оздоровчий; професійно-навчальний (цілі можуть бути також: спортивно-оздоровчі, ділові, мисливські, екстремальні, релігійні та інші);

– за типом побудови маршруту: лінійні або прямі; радіальні або стаціонарні; кільцеві (пропонуємо додати ще й комбінований маршрут);

– за використанням видів транспорту: залізничним транспортом; поєднання з іншими видами транспорту – автомобільним, водним, повітряним (вважаємо, що крім стандартних видів транспорту, потрібно додати й екзотичні, адже їх використання є доцільним під час проведення туристичних подорожей);

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

– 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 власністю доходних надходжень: повна власність, власність інших операторів;

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

З позиції транспорту ця класифікація є досить важливою, адже виділяє та впливає на доходи, зайнятість рухомого складу, згладжування коливань попиту на послуги залізничного транспорту

Класифікацію видів і форм туризму наведено в табл. 1.2.

Окрім туризму розрізняють поняття «екскурсія». Так, екскурсія – це форма пізнання дійсності й розширення кругозору шляхом відвідування визначних 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.

Класифікація видів і форм туризму. Джерело: [62] з доробкою автора

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	Одноденний, 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, спонтанний

У зв'язку із тим, що поняття туризм та екскурсія відрізняються одне від одного, то й поняття «турист» та «екскурсант» теж мають різне смислове навантаження. Так, турист – це тимчасовий відвідувач, який подорожує за межами місця його постійного перебування щонайменше 24 год (але не більше 12 місяців) з будь-якою метою, крім зміни постійного місця проживання та зайняття діяльністю, яка оплачується в місці тимчасового перебування, а екскурсант – особа, яка перебуває у країні відвідування за таких самих умов, але менше 24

год, а ще є і тимчасовий відвідувач – особа, яка подорожує до певного місця, яке знаходиться за межами її звичайного середовища, на строк, який не перевищує 12 місяців; головною метою подорожі особи не є зайняття діяльністю, яка оплачується в місці відвідування.

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.

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 програмною послуг.

Класифікацію туристських маршрутів наведено в табл. 1.3.

Таблиця 1.3

Класифікація туристських маршрутів. Джерело: [56]

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

Як бачимо, поняття туризм, екскурсія та маршрут тісно взаємозв'язані між собою. Залежно від виду туризму або екскурсії обирається відповідний маршрут, кінцева мета якого – задовольнити потреби та очікування споживачів (туристів або екскурсантів).

1.2. Аналіз наукових праць, присвячених розвитку залізничних туристичних перевезень

Проблемами та перспективами розвитку та удосконалення організації туристичної індустрії в Україні займалося досить багато науковців, а темі розвитку залізничного туризму в Україні поки що обмежена кількість дослідників. Тому дослідження в цьому напрямку є дуже актуальними, адже перевезення є невід'ємною частиною туристичної подорожі і саме залізничний транспорт є найбільш зручним засобом пересування.

Особливо вважаємо за потрібне виділити внесок А. О. Дергоусової [62], яка лівову частку своїх досліджень зосередила саме на залізничному туризмі. У своїй роботі автор багато уваги приділила класифікації видів туризму, серед яких окремо виділено залізничний туризм. На думку автора, нова сутність поняття «залізничний туризм», розкриває 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 підвищення 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.

Крім того, у роботі визначені фактори конкурентоспроможності туристичних подорожей, які враховують особливості організації залізничного туризму, що найбільше впливають на задоволення потреб потенційних споживачів за рахунок виділення найвагоміших факторів [62].

Автор у результаті аналізу обсягів пасажирських перевезень в Україні приходить до висновку, що у зв'язку зі спадом обсягів перевезень у розпорядженні Укрзалізниці залишається вільний рухомий склад, за допомогою якого можливо було б організовувати залізничні подорожі. Але ми так не вважаємо, тому що для організації залізничного туризму потрібні сучасні вагони та рухомий склад, які відповідають європейським вимогам.

Є. І. Балака та Г. О. Сиваконева [11] 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 трьома етапами: спочатку визначити учасників кластеру, потім об'єднати асоціативні товариства в акціонерні товариства й на заключному етапі створити організацію холдингових компаній [11].

О. Г. Дейнека 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. Автор вважає, що спочатку потрібно визначити стратегічну мету діяльності залізничного транспорту, потім розробити критерії диверсифікації, спираючись на позитивний досвід закордонних компаній [59].

В. Я. Городський [52] дав визначення поняття туризму як виду рухливого 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). Також В. Я. Городський визначив поняття «трасування туристичних маршрутів» як їхнє планування [52].

Крім того, автор 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 [52].

Економічну ефективність капіталовкладень у туристичний заклад автор пропонує обчислювати таким чином:

$$E = \frac{D - C}{K}, \quad (1.1)$$

де D – річний дохід від реалізації усіх платних послуг;

C – річні витрати на експлуатацію туристичного закладу;

K – розмір капіталовкладень у туристичний заклад.

Термін окупності автор пропонує розраховувати за формулою

$$T = \frac{K}{D - C} \quad (1.2)$$

М. І. Арутюнян вважає, що потенційний турист має дуже низький ступінь прихильності до конкретних маршрутів, а ще нижчий – до виробників туристичних послуг. Серед основних факторів, що впливають на попит у туризмі, на думку автора, це: купівельна спроможність, демографічна структура, соціальні й культурні чинники, вартість, інтенсивність маркетинг, суб'єктивні мотивації [9].

О. В. Гончарук [47] також класифікував фактори, що впливають на економічну ефективність транспортно-технологічних систем. Серед основних він виділив такі: технічні, технологічні, економічні, організаційні, комерційно-правові.

Також 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, фондовіддача, фондомісткість, термін окупності капітальних вкладень, ефективність використання палива та електроенергії, ефективність якості продукції) [47].

Автори В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, І. В. Кліменко, А. В. Гумєнюк, С. М. Загорулько у науковій праці [106] визначили перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття. Зокрема, робочою групою було зроблено аналіз технічного стану Боржавської вузькоколіїної залізниці для реалізації проекту відновлення ефективного функціонування гірських залізниць 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 вузькоколіїної залізниці, перебувають у занедбаному стані та потребують значних оновлень і капітального ремонту. Але маршрути проходження пасажирських поїздів залишаються придатними для участі в проекті розвитку залізничного туризму України [106].

Н. О. Алєшугіна [5], 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 [5].

Є. А. Котляров [103] 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 комплексу як комплексу взаємопов'язаних територіально-рекреаційних комплексів. При цьому він виділив п'ять стадій формування територіально-рекреаційних комплексів: піонерська, групова, формування супутніх галузей, реконструктивна, комплексна структура [103].

Р. Г. Коробйова наполягає, 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 [102].

В. Є. Хаустова, Є. Ф. Горбатова [252] 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 напрямів покращення ситуації на українському ринку туристичних послуг автори пропонують: відновлення інфраструктури, розвиток соціальних туристичних програм, удосконалення інформаційної політики, реконструкцію туристичних об'єктів та інші [252].

І. В. Новіцька 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 [180].

С. Д. Бешелев, Ф. Г. Гурвіч наполягають, що оцінку варіантів створення залізничних туристичних маршрутів можливо виконати за допомогою такої групи критеріїв: експлуатаційні (відповідність планових та фактичних параметрів, надійність, віддача), економічні (вартість будівництва, витрати на дослідження, економічна ефек-

тивність експлуатації), технічний успіх (технічна можливість, розвиток – вірогідність подальших корегувань, чуттєвість – ступінь зміни вихідних параметрів при зміні вхідних) [24].

М. М. Чеховська [258] вважає, що 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, швидкістю руху, продуктивності вагонів і локомотивів, покращення якості й надійності) та «ефективність» (відношення технічних, економічних, експлуатаційних витрат до розміру витрат, що обумовили отримання зазначеного ефекту).

Досягнення ефективності в діяльності підприємств залізничного транспорту можна поділити на дві групи: нове будівництво залізниць, оновлення рухомого складу та заходи, пов'язані із удосконаленням та модернізацією технічних засобів, застосування сучасних процесів. Автор вважає, що на діяльність підприємств залізничного транспорту впливають політичні, економічні, соціальні та технологічні фактори [258].

Н. В. Козубова вказує на те, що Україна не повною мірою використовує свій туристичний потенціал. Внутрішній ринок туристичних послуг, на її думку, має великі можливості щодо пропозиції рекреаційних послуг, тож формування попиту повинно здійснюватися за рахунок імпортозаміщення послуг виїзного туризму, що є важливим завданням реалізації державного регулювання туризму [99].

Н. І. Остапюк [187] на основі аналізу підходів до дефініції «туризм», виділено низку чинників, що мають безпосередній вплив і змінюють сприйняття туризму, а саме: якість життя, суспільство, освіта й інформація, економіка, захист навколишнього середовища, навантаження на довкілля, політика. Зважаючи на те, що ринок послуг туристичної галузі є ірраціональним, «чуттєвим», цілком зрозуміло, вважає науковець, що для споживачів туристичного продукту визначальними є також такі чинники впливу, як природа-кліматичні, історико-культурні, політико-правові (неспокої, політична нестабільність, війни), екологічні проблеми, хвороби та епідемії, природні катастрофи та катастрофи, злочинність, безпека.

Автором проаналізовано доцільність використання просторової моделі розвитку туристичної галузі, яка передбачає факторний роз-

поділ і визначає зони дії та впливу факторів. При цьому їх поділяють на три групи:

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

- фактори вибірковості – селективні (соціально-економічні, матеріально-технічні, політичні, екологічні), що характеризують можливість участі в туризмі; від них залежить, хто, коли, як довго і яким чином буде відпочивати;

- 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 [187].

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 запропонованих послуг; відсутність комплексного бачення країни як перспективної туристичної дестинації; недосконалість реклами українських туристичних центрів за кордоном та ін.

Автор вважає, 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 туристичні 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 [98].

На відміну від традиційного трактування і розуміння туризму лише як тимчасового виїзду людини з постійного місця проживання, статистичному обліку і економічному аналізу, за висновками В. О. Полюги, 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 [200].

Л. М. Шульгіною [266] запропоновано розподілити споживачів-туристів на групи залежно від їхнього матеріального статку та рівня освіти та з урахуванням здатності та бажання подорожувати:

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

До другого сегмента потрапили молоді особи, прихильники активного відпочинку, які мають високий рівень освіти, добре матеріально забезпечені, що надає їм можливість обирати майже будь-який тур.

До третьої групи належать туристи, які надають перевагу пізнавальному відпочинку. Це середньо забезпечені сімейні туристи, які подорожують раз на рік, у період щорічної відпустки, і які поєднують відпочинок з пізнавальними подорожами.

Четверта група – це особи, які не відрізняються високими статками та віддають перевагу недорогому, усамітненому відпочинку.

Остання група туристів відрізняється найнижчим рівнем освіти й найменшим рівнем матеріального забезпечення. Саме тому ці споживачі схильні організовувати свій відпочинок самостійно [266].

Крім оцінювання споживачів, не менш важливо оцінити територію, яка планується для організації туристичної діяльності. У цьому контексті О. В. Музиченко-Козловська [170] 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 й достатню для туриста інформацію про неї, які б відповідали потребам туристів і забезпечували 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; довкілля; загальний імідж регіону [170].

Процес створення протягом тривалого часу в різних груп населення узагальненої інтегративної характеристики туристичного

підприємства, який формує у громадський та індивідуальній свідомості емоційне ставлення до нього, З. В. Хатикова назвала «іміджбілдингом туристичного підприємства» [251]. Поняття «імідж підприємства сфери туризму» автор пропонує трактувати 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 поняття «управління іміджем підприємства сфери туризму» як процес узгодженого здійснення послідовних дій щодо формування необхідного підприємству іміджу на основі поставлених завдань, маркетингових комунікацій, гнучкого реагування на можливі зміни та спрямований на розвиток туристичного підприємства в довгостроковій перспективі. Також автором визначено специфіку управління іміджем на підприємствах сфери туризму

На думку автора, ключові фактори, які впливають на рівень ефективності управління іміджем туристичних підприємств, це: фінансова надійність, популярність, офіційна політика, підтримка іміджу, елементи фірмового стилю, корпоративна культура та філософія, рівень професіоналізму персоналу, відносини з аудиторією іміджу, комплекс маркетингових комунікацій, спектр додаткових послуг, територіальне місцезнаходження, якість наданих послуг, попередній досвід спілкування з підприємством, досвід роботи на туристичному ринку, що дозволило створити науково-методологічне підґрунтя для дослідження особливостей формування та управління іміджем туристичних підприємств [251].

В. О. Стойка [228] 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'єднань

підприємств і структур туристичної індустрії та суміжних галузей, які взаємодіють між собою при створенні комплексного туристичного продукту регіону

Автор, на відміну від існуючого сприйняття інвестицій тільки як довгострокових вкладень капіталу з метою отримання прибутку, пропонує трактувати поняття «туристичні інвестиції» як всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, у результаті якої отримуються прибуток та економічне зростання в масштабах суспільства або досягається соціальний позитивний ефект та пропонує розрізняти за об'єктами вкладення реальні, фінансові, інноваційні, інтелектуальні та освітні інвестиції [228].

Автором Н. М. Гоблик–Маркович [45] розроблено проект ефективної маркетингової стратегії розвитку туризму прикордонного регіону, яка базується на синергетичному поєднанні принципу збалансованого соціально-економічного розвитку прикордонних територій, системного підходу та маркетингу туристичної сфери в регіоні з урахуванням збереження навколишнього середовища, відродження природних ресурсів та підвищення рівня конкурентоспроможності туристичного продукту прикордонного регіону з орієнтацією його просування на внутрішні, зовнішні та транскордонні туристичні ринки.

Автором запропоновано до використання 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 [45].

А. В. Мокляк [165] серед слабких сторін українського сектору 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 загально-доступної рекреаційної бази; слабка транспортна доступність; порівняно висока вартість перебування при низькому рівні послуг; слабе знання населенням іноземних мов; недостатність реклами українських туристичних ресурсів у Європі та у світі та інші.

Найважливіші стратегічні цілі, що стоять перед українським туризмом, на думку автора, є такими: пристосування українських норм та законів до стандартів країн Західної Європи; збільшення транспортної доступності та поліпшення забезпечення послугами телефонного зв'язку; розширення реклами українського туристичного продукту на закордонних ринках; покращення безпеки туристів та подорожуючих; діяльність, спрямована на охорону середовища, особливо на територіях, що мають велике значення для розвитку туризму; активна політика заохочення зарубіжних інвестицій у туристичне господарство України; проведення комерціалізації шляхом реструктуризації і трансформації форм власності тієї частини соціальної та спеціальної бази, яка може надавати послуги на туристичному ринку; організація наукових досліджень та підтримка освіти в галузі туризму згідно з потребами ринку, з урахуванням міжнародного досвіду [165].

Науковці із Таїланду А. А. Нінопакун та К. А. Ампават наполягають, що основні компоненти, які впливають на вибір потенційного туриста подорожувати конкретним маршрутом, це пам'ятки або, як ще їх називають автори, «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 [280].

Автори із Індії Аканша Тяги, Раїб Лохан Дар, Джоти Шарма вважають, що одним із головних компонентів високого сервісу туристичної діяльності є безпека туристів, а конкретніше – якісна робота поліцейських, їхня ефективна взаємодія із туристами [272].

Вчені з Канади Ані Лі, Джефри Вол та Джексон Ковац пропонують для розвитку туристичної галузі впроваджувати гастрономічний туризм. Автори пропонують влаштовувати фестивалі їжі, форуми кулінарів, майстер-класи з приготування місцевих страв для приїжджих. Вони вважають, що їжа – це засіб життя й мешканці кожної місцевості мають свої смаки, які цікаві для туристів. У Канаді навіть

успішно працює кулінарний туристичний альянс, який поєднує регіональні підприємства, що організовують заходи, пов'язані із харчовою промисловістю. Цікаво, що автори статті акцентують увагу на тому, що більш успішними є ті туристичні організації, які проводять активні рекламні кампанії у відомих соціальних мережах [274].

Автори Мінг Мінг Су та Джефрі Вол проаналізували ситуацію із відвідуванням Тибету до та після відкриття залізничної колії сполученням Киншай–Тибет (за 48 годин поїзд долає 1 142 км). Кількість відвідувачів щорічно збільшується, адже, за словами респондентів, вони обрали подорож високогірною залізницею (4 000 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 [279].

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 [276]. Вони проаналізували інформацію про вісім найпопулярніших за рівнем відвідування міст Європи: Лондон, Мадрид, Афіни, Барселону, Берлін, Рим, Париж та Роттердам. Вони виявили, що в соціальних мережах розміщено сотні тисяч фото цих міст [276].

Вважаємо, що в мережі Інтернет недостатньо інформації стосовно потенційних місць відвідування та відпочинку в Україні. Можливо, було б корисно створити всеукраїнський єдиний туристичний портал, на який би місцеві жителі могли б завантажувати фото своєї місцевості, надавали опис цікавих місць їхнього краю. Туристи, які відвідали те чи інше місто України, також могли б завантажувати сюди свої фото та ділитися враженнями. Розвиток туристичних українських фоторесурсів у мережі Інтернет може позитивно вплинути на обсяг туристичних потоків.

Приклади організації туристичних перевезень залізничним транспортom у різних країнах світу

2.1. Впровадження інновацій на залізниці – об’єктивна необхідність

Обмежені природні ресурси нашої планети та зростаюча кількість населення (приблизно до 9 млрд осіб у 2050 р.) спонукають суспільство переходити до сталого використання ресурсів та зменшення залежності економіки від тієї енергії, що негативно впливає на клімат, зокрема викликає потепління.

Сталий розвиток передбачає рівномірне, збалансоване використання існуючих ресурсів з метою їх збереження для майбутніх поколінь. У контексті розвитку туристичної галузі можна говорити про рівновагу між збереженням існуючих природних та історико-культурних ресурсів та туристичною діяльністю, яка б враховувала не тільки потреби споживачів, а й можливості конкретних рекреаційних ресурсів та історичних об’єктів [231].

Впровадження напрямків сталого розвитку в Україні є запорукою успішного розвитку економіки. Важливу роль у цьому відіграє залізничний транспорт. Після його акціонування в жовтні 2015 р. у вітчизняних та іноземних інвесторів з’явилися нові можливості. Забезпечення рівного доступу до інфраструктури відкриває для всіх учасників перевізного процесу комерційний інтерес. Приватні підприємці зможуть звернути свою увагу не тільки на вантажні, а й на пасажирські перевезення.

У сфері промисловості й транспорту Концепція сталого розвитку передбачає, що міжгалузева структура виробництва повинна відповідати міжнародним вимогам у господарському, соціальному та

екологічному напрямках. Також робиться акцент на зменшенні кількості сировинних підприємств і розширенні виробництв із повним технологічним циклом, що сприятиме зменшенню обсягів відходів. Важливою є і вимога модернізації підприємств на основі провідних світових досягнень, впровадження ресурсо- та енергозберігаючих технологій, використання природних джерел енергії. Щодо транспортних систем, то тут одна із головних умов – використання екологічно чистого пального [231].

Згідно з Концепцією сталого розвитку, підприємства малого та середнього бізнесу повинні спрямувати зусилля на виробництво сільськогосподарської продукції, розвиток сучасних електронних цифрових технологій, а також розвиток туристичної та рекреаційної сфери.

У галузі пасажирських перевезень суттєвих зрушень за останні роки не відбулося. Організаційна структура лише частково реформована, закупівля нового рухомого складу відбувається дуже повільно. З боку держави значна увага повинна бути приділена розвитку залізничної інфраструктури, тому її розвиток є каталізатором економічного зростання України.

Недостатнє бюджетне фінансування програм модернізації й будівництва об'єктів інфраструктури разом з незначними приватними інвестиціями призвели до значного зносу основних засобів залізничного транспорту. Рівень зносу пасажирського рухомого складу українських залізниць перевищує 90 %, а коштів на придбання нових поїздів у необхідній кількості ані в національному бюджеті, ані в ПАТ «Українська залізниця» немає. Тому частково цю проблему зможе вирішити приватний інвестор.

Залізницю можна використовувати не тільки як перевізника пасажирів з пункту А в пункт Б. Задля підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень пропонується впровадити залізничний туризм, який не тільки сприятиме покращенню іміджу українських залізниць, оновленню рухомого складу, розширенню спектра послуг, поліпшенню сервісу, а й суттєво поповнить бюджети всіх рівнів, спонукатиме до створення нових робочих місць. І це тільки частина переваг розвитку залізничного туризму. Формування позитивної ідеології, почуття гордості за свою країну – це головні пріоритети розвитку внутрішнього туризму в Україні.

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 тій чи іншій місцевості.

Також туризм впливає на диверсифікацію економіки, адже під час подорожі не одна, а декілька суміжних галузей беруть участь в обслуговуванні туристів. Не тільки залізнична галузь, а й сільське господарство, зв'язок, об'єкти громадського харчування, екскурсійної діяльності, культури, сфери розваг та інші пропонують свої послуги туристам. Поки що більшість рекреаційних територій та об'єктів культурно-історичного значення в Україні не пристосовані відповідним чином до відвідування великої кількості людей.

Варто зауважити, що на сьогодні соціальна складова сталого розвитку займає не останнє місце. Більшість доходів населення України витрачає на харчування та комунальні послуги. Про відпочинок мова майже не йде. Велика частина населення не мають фінансової можливості подорожувати ані за кордон, ані всередині своєї країни. Для підтримки здорового духу нації, зняття соціальної напруженості вкрай необхідно запропонувати доступний відпочинок.

Саме таким видом відпочинку може стати залізничний туризм, адже крім турів у шикарних туристичних поїздах можна розробити соціальні маршрути (наприклад для молодят, школярів, пенсіонерів), нетривалі тури – одноденні або вихідного дня. Вартість подорожі можна зробити доступною для пересічних громадян, адже туристи зекономлять на готелі, тому що звичайні пасажирські вагони широкої колії будуть переобладнані під туристичні – з комфортними спальними ліжками, душовими кабінами та іншими вигодами. Харчуватися туристи зможуть як у вагоні-ресторані, кафе чи ресторанах у пунктах туристичного огляду, так і самостійно. Залізничний туристичний 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 красивими краєвидами.

Щодо розвитку залізничного туризму не варто забувати і про таку складову сталого розвитку залізничного транспорту, як екологія. Тільки рухомий склад на екологічно чистому паливі заслуговує на подальше використання. Серед умов, які будуть висуватися приватним інвесторам щодо їхнього пасажирського рухомого складу,

екологічна складова повинна бути на першому місці. Новітні технології мають стати запорукою успіху функціонування державних та приватних перевізників.

Підтримувати перевізників, які будуть займатися розвитком залізничного туризму, потрібно, в першу чергу, на законодавчому рівні. На національному рівні вже створена Асоціація збереження історії залізниць України, яка об'єднала як професійних залізничників, так і громадян інших професій. 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.

Напрямки розвитку туризму в Україні окреслені в Законі «Про туризм» [83], у Стратегії розвитку сфери туризму й курортів України на період до 2022 р. [230], у Державній стратегії регіонального розвитку до 2020 р. [65], у Транспортній стратегії України на період до 2020 р. [238] 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 [230]:

- раціональне використання вільного часу громадянами;
- оптимальне використання рекреаційних та туристичних ресурсів;
- захист прав та інтересів держави в туристичній галузі;
- створення економічних умов, які стимулюватимуть розвиток туризму в Україні;
- заохочення інвестицій у розвиток туризму;
- перехід на сучасну систему статистичної звітності суб'єктів туристичної діяльності;
- створення рівних можливостей на ринку туристичних послуг для суб'єктів підприємництва незалежно від форм власності;
- гарантування безпеки перебування туристів у країні.

На жаль, більшість із перелічених вище пунктів поки що залишаються лише 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.

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

Процес успішної інтеграції залізниць України в систему континентальних транспортних сполучень і нарощування потенціалу пасажирських перевезень у цій сфері безпосередньо залежить від організаційних заходів та інвестицій у розвиток залізничної інфраструктури й рухомого складу. Таким чином, пріоритетом 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 (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж тощо). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й ПАТ «УЗ».

Розглянемо детальніше економічну складову сталого розвитку. Сталий економічний розвиток включає два ключових взаємопов'язаних поняття: економічні потреби та обмеження [231]. Обмеженість ресурсного потенціалу є фундаментальним економічним фактором і потребує оптимального використання ресурсів. У зв'язку з цим можна підкреслити, що в Україні ресурси залізничного транспорту, зокрема рухомий склад та інфраструктура, виснажені та потребують оновлення й оптимального використання.

У середині минулого століття багато країн використовували модель розвитку, орієнтовану на економічну ефективність. Саме цей показник вважався інструментом досягнення загального процвітання та боротьби з нерівністю [231]. У подальші роки постійно зростаюча кількість соціально незахищених верств населення й відсутність переваг економічного розвитку викликали все більше спроб виправити ситуацію з розподілом доходів. Парадигма розвитку перемістилась у бік зрівноваження зростання, яке в явній формі врахувало соціальні цілі (скорочення чисельності бідних верств населення) і надало їм такого самого значення, як і економічній ефективності. Також

головним завданням розвитку став захист природного економічного ресурсу

Без справедливого розподілу ресурсів і можливостей між всіма членами суспільства стабільний економічний розвиток неможливий [86]. Обмеженість ресурсів потребує раціонального їх використання, аби діяльність не призвела до зменшення їх обсягу. Потрібно відмовитися від споживацької стратегії розвитку й перейти до стратегії виживання [209].

Економічна та соціальна функції держави повинні знайти відображення в правових відносинах, адже без активного юридичного втручання в управління економікою, без чіткої орієнтації на цілі стабільного розвитку неможливо ефективно реалізовувати принципи нової цивілізаційної моделі розвитку

З посиленням ролі економічної функції можливе поєднання законів розвитку суспільства й законів економічного розвитку. Якщо прийняти за основу перехід до моделі стабільного розвитку збереження економічного ресурсу, то суспільство повинно органічно вписуватися в економічні цикли й закономірності та спрямовувати свою економічну діяльність на заощадливу ресурсну стабілізацію довкілля. У цьому напрямку держава повинна: зберігати й використовувати ресурсне середовище в інтересах економічного зиску; підтримувати ринок та ринкові процеси, необхідні для функціонування соціуму, оберігати ринкове розмаїття та конкуренцію й дотримуватися принципів збереження максимальної стійкості продуктивності та ефективності під час використання ресурсів і їх систем; встановлювати відповідні норми ринкової взаємодії, здійснювати моніторинг змін якості ринкового середовища, а також публікувати всі дані щодо цього.

Можна зробити висновок, що позитивний розвиток сфери туризму й курортів може стати вагомим чинником прискорення економічного зростання, підтримки зайнятості, структурної модернізації економіки, наповнення бюджетів усіх рівнів.

2.2. Аналіз досвіду організації туристичних перевезень широкою та вузькою коліями

2.2.1. Організація туристичних перевезень широкою та вузькою залізничними коліями в різних країнах світу

У світі є багато прикладів успішного функціонування туристичних перевезень залізничним транспортом. Туристичні поїзди різних країн розрізняються своєю конструкцією, методом організації перевезень, якістю послуг, які надаються туристам впродовж подорожі, та іншими параметрами.

У Європі [278] курсує один із найвідоміших і найпопулярніших у світі туристичних поїздів – це розкішний поїзд «Східний експрес» компанії «Орієнт Експрес», який уже більше ста років вважається одним із найкращих поїздів класу «люкс». Він славиться багато оформленими купе, елегантною кухнею і люб'язним персоналом (рис. 2.1). Його пасажирів відвідують 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 – пультманівські, 28 – підвищеного комфорту та 2 президентські. Усі купе обладнані коштовними меблями, сейфом, туалетом, душем або ванною, кондиціонером, телевізором, постільною білизною, побутовим електрообладнанням (наприклад, феном). Також у складі поїзда є два вагони-ресторани та вагон-бар з музичним живим супроводом. Вартість квитка залежить від обраної тривалості подорожі (у середньому дві тисячі доларів за один день подорожі).

В Ірландії [81] туристам, що віддають перевагу залізничним подорожам, пропонують один з трьох маршрутів тривалістю 2, 4 або 6 днів на поїзді *Belmond Grand Hibernian*. Поїзд прямує із Дубліна до Белфаста, далі – узбережжя Керрик-а-Рід, місто Вестпорт, і потім повертається до Дубліна. Впродовж подорожі туристи відвідують замки, музеї, віскарні й навіть ринок. Вартість квитка близько 10 000 дол.

Ще одна європейська країна, у який популяризовано залізничні туристичні подорожі, це Іспанія [79]. Туристам пропонують проїхатися на будь-якому з таких чотирьох туристичних поїздів.

Перший це *el Expreso de La Robla* – шикарний поїзд, вагони якого обладнані в стилі дев'ятнадцятого століття. Подорож триває лише дві години та коштує шість євро. Другий – *Transcantábrico Clásico*, оформлений у стилі початку двадцятого століття, третій – *Al Andalus*, у сучасному стилі, подорож займе шість діб. Четвертий туристичний поїзд – *Transcantábrico Gran Lujo*, один із найкращих туристичних поїздів у світі, купе в ньому обладнані шикарними меблями, тривалість подорожі – вісім діб. У складі поїзда сім спальних вагонів та чотири вагони-вітальні.



Рис. 2.1. Туристичний поїзд компанії «Орієнт Експрес»

Максимальна кількість пасажирів у поїзді – 28 осіб, які можуть бути розміщені в 14 двомісних купе класу «люкс». Вагони обладнані туалетом, душем, шкіряними диванами, шафами для одягу, письмовими столами, телевізорами. Незважаючи на досить високі ціни (до чотирьох тисяч євро), залізничні подорожі користуються попитом у туристів.

Потрібно 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 провела широкомасштабну рекламну кампанію.

У Шотландії [80] туристам пропонують залізничну подорож на поїзді «Королівський шотландець». Маршрут тривалістю п'ять днів включає в себе відвідування віскарні в Единбурзі, морську прогулянку у місті Плоктон, екскурсію до замку Балліндалох та інших цікавих історико-культурних об'єктів. У складі поїзда всього двадцять купе, обладнаних дорогими меблями та необхідними вигодами. Крім спальних вагонів, 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 м і з якого відкривається прекрасний вид на озеро Лох-Шил та цікаві види Британії: найвищу гору Бен Невіс, найбільш протяжні й глибокі озера Лох Ломонд, Лох Аве, Лох Морар, найвисотнішу залізничну станцію Корруп 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, які починаються у Шотландії та закінчуються в Англії, і остання компанія – Strathspey Steam Railway – пропонує до уваги туристів старовинний локомотив на паровій тязі, на якому можна здійснити подорож по долині річки Спей та Національному парку Каїрнгормс.

Швейцарія [190] 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 маршрут на різний смак і гаманець. Наприклад, великим попитом у туристів користується Швейцарський «шоколадний» поїзд, який їде за маршрутом Монтре-Грюйер-Брок та у зворотному напрямку. Подорож на смак замовника може проходити або в пультманівському вагоні першого класу «Прекрасна епоха» будівництва 1915 р., або в сучасному панорамному вагоні. Спочатку поїзд привозить туристів у Грюйер, де на залізничній станції їх вже чекає автобус, на якому

вони продовжують подорож до замку в Грюйері, а також до відомої на весь світ фабрики з виробництв сиру. Після цього туристи повертаються автобусом до поїзда і йдуть до наступного міста – Брок. Там їх знову ж таки автобусом привозять на відому шоколадну фабрику фірми «Нестле». Після цього туристична група повертається на станцію відправлення – в Монтре. До речі, до вартості квитка входять також кава з булочками.

Ще один популярний туристичний маршрут залізницею можна проїхати на експресі «Вільгельм Тель». Він з'єднає центральну Швейцарію (місто Лугано) і місто Тічино. Подорож поєднає відпочинок на залізничному та водному транспорті. Спочатку туристів катають на катері по озеру Люцерна. З міста Люцерна до Флуен катер пливе майже чотири години. Туристи насолоджуються вишуканою їжею та прекрасними видами за бортом. По прибуттю до Флуена туристів вже чекає комфортабельний панорамний туристичний поїзд. Двогодинна подорож у ньому продовжиться через долину Реус, де туристи побачать небезпечні скелі. Далі пасажирів чекає незабутній пейзаж, що відкривається зі всесвітньо відомого перевалу Готтард, що розташований приблизно на висоті 1 100 м над рівнем моря, та подорож по 15-кілометровому тунелю до міста Гоченнен, потім до Тічино, й далі – назад до Лугано.

Відома залізниця «Юнгфрау» надає доволі популярні туристичні послуги. Спочатку туристи відвідують гірський перевал Клайн-Шайдег, розташований на висоті 2 061 м. 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 Юнг-фрауйох, з якого починається Великий льодовик довжиною 22 км, який вважається вершиною Європи (рис. 2.2).

Потрібно згадати й найбільш відомий та популярний у Швейцарії «Льодовиковий експрес» сполученням Церматт–Бригм–Адерматт–Кур–Давос, який організовує приватна компанія «Ретійська залізниця» (рис. 2.3). До уваги туристів 291 міст, 91 тунель, відомий перевал Оберальп та заповідники Граубюндена. Поїзд рухається доволі повільно, зі швидкістю 36 км/год.

Є у Швейцарії і міжнародний туристичний залізничний маршрут. Він проходить з Давоса через Санкт-Мориц, перевал Берніна та Поскіаво та доставляє туристів в італійське місто Тірано. «Експрес

Берніна» проходить через Альпи. Це єдиний потяг у світі, що підіймається на висоту 253 м над рівнем моря без використання зубчатого колеса.



Рис. 2.2. Залізниця «Юнгфрау»



Рис. 2.3. «Льодовиковий експрес»

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.

У Індії залізничний транспорт досить популярний, оскільки квитки на звичайні поїзди доступні за ціною. Щорічно залізниця перевозить приблизно шість мільярдів пасажирів. Залізниці перебувають під керівництвом державної компанії «Індійські залізниці» [241]. Крім звичайних кас, є так звані туристичні каси, де можна придбати квиток на туристичний поїзд. У країні курсують чотири види пасажирських поїздів:

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

- швидкий «Радждхани», який з'єднує столицю Індії Делі з іншими містами країни. У складі поїзда вагони таких класів: першого класу кондиційований, двополицевий кондиційований, триполицевий кондиційований та вагон другого класу;

- експреси таких видів: сидячий, не кондиційований спальний, не кондиційований другого класу;

- приміські поїзди з низьким рівнем сервісу – всередині вагона розташовані дерев'яні лавки, кондиціонера немає, вікна та двері постійно відкриті, навіть на ходу поїзда.

Для заможних іноземців в Індії пропонують залізничні подорожі на розкішних ретро-поїздах. Наприклад, у складі поїзда «Королівський Раджастхан на колесах» є 13 вагонів класу «де люкс» та один – класу «люкс». У складі поїзда є 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 місцях Індії, де відвідують всесвітньо відомі музеї, палаці і навіть побувають на сафарі. Вартість квитка – від 7 до 14 тис. дол. за особу. У вартість входить триразове харчування, медичне страхування та вхідні квитки у заплановані об'єкти екскурсійного відвідування і послуги англо-мовного гіда.

Також до уваги заможних туристів – розкішний поїзд «Експрес Махараджей», який за дев'ять днів доставить туристів із Делі до Бомбея. Окрім численних відвідувань музеїв, палаців, сафарі, поїздка на верблюдовому каравані і родзинка туру – обід у палаці Махараджей Джамбугхода із можливістю спілкування з чотирма поколіннями

справжньої королівської родини. У складі поїзді комфортабельні вагони із системами кондиціонування повітря та кнопкою виклику провідника, а також два вагони-ресторани, вагон-бар та вагон-вітальня. Максимальна кількість пасажирів, яку може вмістити цей поїзд, – всього п'ятдесят осіб. Але внаслідок високої вартості квитка поїзд ніколи не буває повністю заповнений. Вартість квитка – від шести до 24 тис. дол. за одну особу у двомісному купе, доплата за одномісне розміщення складає 100-відсоткову надбавку вартості квитка.

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

Подорожуючи поїздом «Золота колісниця», за вісім днів туристи зможуть побачити культурно-історичні пам'ятки штату Карнатака, побувавши у різних епохах, а також відпочити за побережжя Гоа. Вартість квитка – трохи більше п'яти тисяч доларів. На замовлення клієнта турфірма пропонує послуги російськомовного гіда та таксі у будь-якому місті, де запланована зупинка поїзда.

Також в Індії курсує туристичний поїзд за маршрутом Ченнаї–Рамешварам, який проїжджає по мосту Рамешварам, що побудований над Індійським океаном.

Ще одна цікава подорож пропонується по гірничій залізниці Нілгірі – єдиній в Індії зубчатій залізниці, яка з'єднує місто Меттуपालаєм з курортом Удагамандалам. Поїзд підіймається майже на 2 км в гори Нілгірі зі швидкістю лише 10 км/год. Пасажири мають можливість роздивитися панорамні види чайних плантацій, лісів та так званих Синіх гір. Подорож триває вгору п'ять годин, а вниз – вдвічі менше.

Залізничний туризм є також достатньо розвиненим у *Норвегії* [263]. Туристам пропонують шість туристичних маршрутів. Наприклад, 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 подивитися на долину Халінгдал, на найбільше у Європі високогірне плато, а також на льодовик Хардангерськьолен. Найвища точка маршруту розташована на висоті 1 237 м над рівнем моря. Квиток коштує від 350 крон і залежить від класу вагона: стандартний (вагон з м'якими кріслами), бізнес-класу (крісла зі столами) або спальний вагон.

Другий маршрут пролягає по Фломській залізниці та розташований між станціями Мюрдал та Флом. Під час 20-кілометрового маршруту туристи можуть спостерігати за вікном водоспади, річки, долини. Ця залізниця є однією із найкрутіших 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 Стежку 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 протяжністю приблизно десять кілометрів вздовж узбережжя.

Остання залізниця, що заслуговує на увагу туристів, це залізниця Довребанен, що з'єднує Тронхейм й Ейдсволл. Поїзд перетинає гірський хребет Доврефьелль. Усі залізниці в Норвегії обслуговує державна компанія «Norges Statsbaner».

Росія [243] 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 Уралу. Туристи відвідують екскурсії в Москві, Казані, Єкатеринбурзі, Новосибірську, Іркутську, Улан-Уде, Улан-Баторі, Владивостоку, 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, полами з підігрівом, кондиціонером, телевізорами. Загальна

площа кожного купе залежить від класу: «імператорського» – 11 м², «золотого» – 7 м², «срібного» – 5,5 м².

Є в Росії і міжнародний двотижневий туристичний тур сполученням Москва–Пекін на поїзді «Імператорська Росія». У його складі вагони з купе чотирьох класів комфортності – від стандартного (4 тис. євро з особи) до VIP (майже 10 тис. євро). Стандартний вагон складається із восьми купе, у кожному з яких обладнані два ліжка, розташовані одне над одним. Душ та умивальник обладнані для кожних двох спільних купе, туалети є по боках вагона. VIP-вагон складається із п'яти купе, обладнаних туалетом, душем, умивальником. Також у купе є крісло, стіл, телевізор, вбудована шафа для одягу та багажу (рис. 2.4).



Рис. 2.4. Інтер'єр купе вагона імператорського класу

Російська компанія «Золотий Орел» також пропонує туристам екзотичну двотижневу подорож на «Дунайському експресі» по Ірану. Туристи побувають на екскурсії в Тегерані, відвідають східний ринок, Музей коштовностей, далі – подорож до одного із святих міст шиїтів – Мешхеда. Наступного дня туристи зможуть придбати справжню персидську ковдру в місті Керман. Тур передбачає відвідування численних палаців, мечетей та ринків. Поїзд складається із 12 спальних вагонів, кожне з п'яти купе у вагоні обладнане туалетом, душем, підлогою з підігрівом, кондиціонером, сейфом, міні-баром,

телевізорами. Загальна площа купе залежно від класу становить від 5,5 до 11 м². Вартість квитка від 17 до 68 тис. доларів. У зворотному напрямку туристи повертаються до Москви літаком, причому вартість авіаквитка у путівку не включена.

У 2016 р. туристам запропонували ще один залізничний туристичний маршрут під назвою «Великий чайний шлях». Це більше трьох тисяч кілометрів по Транссибірській магістралі від Маньчжурії до Сибіру, тобто маршрут охоплює частину території Росії, Китаю та Монголії. У кожному місті поїзд робить зупинку на два дні для проведення екскурсій для пасажирів. У складі поїзда дев'ять вагонів різних класів. Вартість квитка – від 2,5 тис. руб.

У Японії [222] залізничні подорожі дуже популярні. Через усю країну прокладено залізничні колії, по яких курсують супершвидкісні поїзди. Так, зокрема «Токайдо» рухається зі швидкістю приблизно 300 км/год за маршрутом між Токіо й Осакою. Пасажири можуть милуватися горами, містами, рисовими полями. Найшвидші у світі сучасні поїзди «Сінкансен» курсують за маршрутом «Токайдо» між Токіо і Осакою (швидше за них тільки шанхайський «Маглев» на магнітній підвісці). Найшвидший з них «Нодзомі» долає 515 км шляху за дві з половиною години, зупиняючись тільки в Йокогамі, Нагоя і Кіото.

Майже щорічно туристам пропонують нові цікаві маршрути. Так, нещодавно компанія *JR Kyushu* випустила у світ 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). У складі поїзда 7 вагонів, 14 шикарних купе, два люкси, три президентських люкси, вагон-ресторан та бар. Купе площею від 10 до 21 м² обладнані сучасними меблями, технікою, душем, туалетом, підлогою з підігрівом (рис. 2.5). На вибір туристів подорож може тривати два (вартість квитка 1,5 тис. дол.) або чотири дні (вартість квитка – 4 тис. дол.).

Не менш цікавим для туристів може стати й 148-кілометровий маршрут Фукусіма-Сіндзе. Поїзд, який курсує між цими містами, включає три звичайних вагони та один вагон, обладнаний двома великими ваннами для ніг з гарячою водою, які розраховані на чотирьох осіб. Під час подорожі туристи можуть парити ноги та дивитися у панорамні вікна, милуючись краєвидами за вікном. Вміст поїзда –

143 пасажирів. Частота курсування – 120 днів на рік, здебільшого у вихідні та святкові дні.

Пасажирські перевезення організовані шістьма компаніями Групи Японських залізниць (національної компанії). Крім цього, у країні працюють більше ста залізничних приватних компаній та таких, що частково фінансуються місцевими адміністраціями.



Рис. 2.5. Супершвидкісні туристичні поїзди – гордість Японії

Залізничний транспорт у *Kumai* дуже розвинений. Поїзди поділяються на чотири класи – швидкісні, швидкі, туристичні та експреси [205]. 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 – від 1210 дол.; семиденний – Пекін–Ченду–Пекін від 540 дол. У вартість квитка включено триразове харчування та відвідування історико-культурних пам'яток.

Популярні туристичні подорожі організовано й на Цінхай-Тібетській залізниці в Китаї. Вона є найбільш високогірною, адже 80 % маршруту проходить на висоті більше 4 000 м. Вздож колії простяглися гори, які вкриті снігом навіть влітку. Щоб убезпечити туристів від гірської хвороби, до їх послуг – спеціально обладнані поїзди з герметичними вагонами. Маршрут поїзд долає за 48 годин. В *Африці* [204] успішно курсують потяги-готелі, які мають назву «Гордість

Африки» та «Блакитний експрес» приватної залізничної компанії «Ровос Рейл», яка успішно функціонує з 1989 р. (рис. 2.6). Двотижневий маршрут довжиною приблизно 1,6 тис. км включає відвідування таких місць: Дар-ес-Салаам (ПАР), заповідник Селус, що розташований у Танзанії, водоспад Чисимба у Замбії, найвідоміший у світі водоспад Вікторія, заповідник Мадикве в ПАР, де можна побачити великі популяції слонів, носорогів і навіть гепардів, Преторія, алмазна столиця Кімберлі й наостанок туристи знайомляться з Кейптауном.



Рис. 2.6. Поїзд «Гордість Африки»

Окрім оглядових екскурсій, туристам пропонують безліч розваг – від сафарі до польоту на гвинтокрилі над водоспадом, рафтингу, гольфу або екстремального банджі-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 м² зі шкіряними диванами, сейфами, шафами, кондиціонерами, душем або ванною, золотими люстрами, срібними столовими приборами) та вагон-бар зі зручним оглядовим майданчиком.

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 страуса, антилопи та інші), послуги англomовного гiда. В Австралії туристичні залізничні перевезення теж не дуже розвинені [202]. Особливістю австралійських залізниць є те, що її залізнична мережа складається із колій трьох різних стандартів – капської (1 067 мм), європейської (1 435 мм) 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. Це створює істотні перешкоди для організації тривалих за своєю протяжністю туристичних маршрутів.

Якщо вести мову про форму управління залізницею, то можна сказати, що у Австралії залізниця була приватизована у 1997 р. 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, найстарішим і найпопулярнішим є туристичний поїзд «Ган», який працює ще з 1878 р. (рис. 2.7).



Рис. 2.7. Туристичний поїзд «Ган»

Поїзд долає шлях довжиною 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-Спрінг, де бажаючі можуть поїхати на сафарі на квадроциклах. У вагоні-ресторані клієнтам про-

понують вишукані страви з кенгуру. На замовлення клієнтів їжу офіціант може доставити у купе. У вартість квитка входять також традиційні алкогольні напої.

Ще один туристичний, але вже короткий маршрут, проходить від Сіднея до Робертсона. На поїзді «Какаду 3801» пасажери в 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. У голові поїзда дизельний локомотив. Вартість квитків – близько ста доларів. Тривалість подорожі – чотири години.

На *американському континенті* [273] є три тривалі туристичні маршрути залізницею: «Транс-Канада» (десятидобовий поїзд з Ванкувера до Монреаля через Вінніпег і Оттаву), «Транс-Америка» (12 діб з Вашингтона до Лос-Анджелеса через Чарльстон, Новий Орлеан, Сан-Антоніо, Ель-Пасо та ін.) і «Транс-Атлантика» (12 діб з Манагуа в Пуерто-Монт через Гуаякіль, Ліму і Сантьяго).

У кожному поїзді є вагони різного класу, від чого залежить вартість квитка. Крім того, у різних штатах до уваги туристів цікаві залізничні подорожі. Так, у Нью-Мексико поїзд «Cumbres Toltec Scenic Railroad» перетинає і хиткі старі колії над прірвою, і гірський каньйон, і небезпечні виступи в скелях.

У штаті Нью-Гемпшир пасажирам залізниці «Конвей Синік» пропонують два історичних залізничних маршрути: лінія Норт Конвей у Конвей і лінія з Норт Конвей через Кроуфорд Ноче у Фабіан. На Алясці залізниця White Pass & Yukon Route є архітектурним пам'ятником. За рахунок висота споруди й досить старого обладнання подорож на поїзді додає туристам адреналіну.

У штаті Колорадо є старий залізничний міст «Georgetown Loop Railroad», який розташований на місці колишнього срібного рудника, і їздять по ньому, в основному, туристи. Міст тримається на хитких палях на висоті близько тридцяти метрів.

У Канаді усіма залізницями керує державна корпорація VIA Rail Canada, до складу якої входять чотири регіональних компанії: Ontario Northland, British Columbia Railway, Great Canadian Railtour Company та White Pass & Yukon Route [195].

Країну перетинають три основних залізничних маршрути: перший, найбільш дорогий, Торонто–Ванкувер (подорож займає 83 год, за які він долає відстань майже 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.) та третій сполученням Монреаль–Галіфакс (організовано шість рейсів на тиждень тривалістю майже добу, вартість квитка складає 260 дол.).

У складі поїздів є вагони трьох типів: бізнес-класу (м'які сидіння, триразове харчування), економ-клас (без харчування) та спальний. Річний пасажиропотік у Канаді досягає чотирьох мільйонів пасажирів.

Канадці з повагою ставляться до історії залізничного транспорту у своїй країні, адже там функціонує шість потужних залізничних музеїв, у яких зібрані залізничні раритети декількох століть. Цікаво, що навіть у складі туристичних поїздів, які сьогодні курсують на теренах Канади, кожен вагон має так званий свій родовід, де зафіксовано рік побудови, виконані ремонти, маршрути курсування та навіть прізвища найбільш поважних пасажирів, що подорожували в ньому.

Не менш важливим для вивчення досліджуваного питання є огляд подорожей вузькоколійними залізницями, адже сьогодні вони користуються значним попитом у туристів зі всього світу. Подорож у зазвичай старовинних вагончиках вузькою колією приносить багато задоволення пасажирам та дохід їхнім власникам.

Наприклад, у США 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 [273]. Класичний поїзд, укомплектований вагонами старого зразка на паровозній тязі, везе пасажирів з Джорджтауна в сусіднє місто Сільвер Плум, поступово піднімаючись на міст заввишки 30 м. Міст тримається на хитких палях, і на самому піку руху поїзд трохи пробуксовує й пригальмовує. Національний природний парк, у межах якого проходить залізниця, зберігає незабутній, первозданий ландшафт скелястих гір з лісами, річками і каньйонами. Маршрут проходить повз кілька покинутих срібних рудників і шахт.

У цьому ж штаті діє вузькоколійна залізниця сполученням Дуранго–Сільвертон. Перед пасажирами відкриються неймовірні краєвиди під час перетину крутого гірського перевалу на висоті 1 000 м.

На Алясці туристам пропонують 180-кілометровий маршрут, що з'єднує порт Скагуей – популярний пункт зупинки круїзних лайнерів, з містом Уайтхорс, столицею канадської території Юкон. Будівництво першої ділянки вузькоколівної залізниці було завершено в 1898 р. [273].

Рейки пролягають через круті підйоми і спуски, десятки мостів, у деяких місцях йдуть по самому краю скелі. При цьому туристи мають унікальну можливість спостерігати із вікон льодовики, гори та водоспади. За статистичними даними, щорічно цією залізницею проїжджають близько півмільйона туристів.

В Індії працює вузькоколійна гірська залізниця Нілгірі довжиною 46 кілометрів, що з'єднує Меттупалайям і Удаганадалам (рис. 2.8). Будівництво лінії почалося в 1899 і закінчилося в 1908 р., вона внесена до списку всесвітньої спадщини ЮНЕСКО [241]. 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.



Рис. 2.8. Гірська залізниця Нілгірі

Кудемська вузькоколіїка – одна з небагатьох, що залишилися в Росії [105]. Вона з'єднує Северодвінськ та селище Біле Озеро в Архангельській області. Туристичний поїзд складається з локомотива та двох невеликих вагонів, а також двох відкритих дерев'яних

платформ, які облаштовані місцями для сидіння. Поїзд проїжджає повз селища, ліса, озера зі швидкістю 30 км/год.

Ще одна відома вузькоколія, якою проходить туристичний поїзд «Bernina Express», за маршрутом Кур (Швейцарія) — Тірано (Італія) [190]. Чотиригодинна подорож принесе пасажирам неабияке задоволення, адже на короткій відстані (всього 127 км) вони зможуть стикнутися із великим перепадом висот (рис. 2.9).

Крім того, більше ста років тому побудована 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). Поїзд перетинає 84 тунелі та 383 мости. Ширина колії – 1 000 мм. Вся мережа залізниць електрифікована.



Рис. 2.9. Бернинський експрес

У Великобританії Таліллінська залізниця довжиною лише 12 км з'єднує Тіуїн зі станцією «Нант Гуернол», що за селищем Абергінолуїн (рис. 2.10). Відкрита вона була ще в 1866 р. для транспортування сланців від каменоломні й стала першою вузькоколіїною лінією в Британії, яка отримала офіційний дозвіл на пасажирські перевезення [234].

На відрізку шляху від Джакарти до Бандунга в Індонезії [133] курсують всього два потяги: Парахянган Експрес і поїзд адміністративного класу Арго Герді. Тригодинна поїздка в Бандунг на поїзді Арго Геде є особливо комфортною. Крім того, в Індонезії туристам також пропонують унікальний тур – «Парові локомотиви Індонезії» з оглядом колекції діючих локомотивів і вагонів вузької колії.

У Таїланді популярністю у туристів користується залізниця між Таїландом та Бірмою або «Залізниця смерті», що була побудована під час Другої світової війни [77]. Більше 100 000 осіб загинули під час будівництва цієї залізниці. Протяжність маршруту складає 415 км, на сьогодні відновлено менше половини колії (рис. 2.11). 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 3 дол.



Рис. 2.10. Талілінська залізниця



Рис. 2.11. «Залізниця смерті» у Таїланді

У Польщі протягом багатьох років існувала мережа вузькоколієнок з колією в 600, 750, 785 і 1000 мм, але п'ятнадцять років тому на більшості з них пасажирські перевезення було припинено.

Бешадська лісова залізниця – це одна з найбільших туристичних розваг в Польщі. Управляє нею Фонд Бешадської лісової залізниці в селі Майдан, який утримує рух потягів на трасах: Майдан–Пши-слуп, Майдан–Воля Міхова, Майдан–Бальніца [105].

У Польщі любителям велотуризму та залізниць запропонували подорож по Бешадській велодрезині. Це найбільший у Польщі туристичний прокат дрезин, які рухаються за принципом велосипеда (рис. 2.12).



Рис. 2.12. Подорож для любителів залізниць та велосипедів

Цікаво, що Бешадські велодрезини були нагороджені сертифікатом Польської туристичної організації як «Найкращий туристичний продукт 2015 року» [105].

У Румунії успішно функціонує лісова залізниця Вісеул-де-Сус, по якій туристам пропонують прогулянку на «мокеніці», тобто місцевому вузькоколієному потязі. Саме ця залізниця є єдиною вузькоколієвою, 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 поповнення запасів води [211].

У *Сербії* туристам пропонують двічі на день подорож на поїзді «Ностальгія» на 13-кілометровій вузькоколіїній залізниці між станціями Мокра-Гора и Шарган-Вітасі. За 30 хв подорожі туристи проїдуть через 20 тунелів. У складі поїзда локомотив та два вагона. Вартість квитка 5 євро [133].

Єдина дитяча залізниця, що збереглася у *Словаччині* на сьогодні, – це Кошицька дитяча залізниця – вузькоколійна паркова дорога протяжністю 4,2 км в м. Кошице з шириною колії 1 000 мм [246]. Залізниця розташована в Чермельській долині уздовж гірської річки Чермель. Має три станції – Альпінка, Чермель і Впред. Запланований маршрут поїзд долає за дві години. Як і більшість вузькоколіїнок світу, працює тільки в теплу пору року

В *Угорщині* є вузькоколіїні залізниці в містах Палхаза, Мішкольц, Ниредьхаза. Мережа вузькоколіїнок на території Угорщини складає 380 кілометрів. Вона проходить через гори і долини, відкриваючи туристам наймальовничіші краєвиди. Більшість поїздів «Ностальгія» з паровою тягою курсують увесь рік [78].

В *Іспанії* залізничний транспорт в курсує коліями чотирьох видів: іберійській (1 668 мм), стандартній (1 435 мм), метровій (1 000 мм) та вузькоколіїній (914 та 600 мм) [79]. Загальна довжина мережі залізниць – приблизно 15,3 тис. км (18 місце у 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 за регіональною ознакою, або за шириною 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 металевою сіткою та кількома лініями дроту над нею, а скелі поблизу залізниці вкриті сіткою, яка захищає залізничну колію від падіння каміння.

В *Англії* [81] до послуг туристів найменша у світі діюча вузькоколіїнка «Romney» з шириною колії всього 381 мм (рис. 2.13). Маршрут від селища Хайт до населеного пункту Дангенес із вісьмома

станціями протяжністю 22 км користується популярністю як у місцевих жителів, які щоденно таким чином їздять на роботу або до школи та назад, так і в 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.



Рис.2.13. Найменша у світі залізниця

Вузькоколійна приватна 30-кілометрова залізниця Ла-Мюр розташована поблизу міста Гренобль у Франції і зв'язує Сен-Жорж-де-Комье (Saint-Georges-de-Commiers) та Ля Мюр (La Mure) [76, 282]. Вона вважається однією з найкращих туристичних залізниць у Європі, адже туристи за три години побачать захоплюючі краєвиди, пройдуть 18 тунелів.

Серед *республік колишнього СРСР* жодної збереженої вузькоколійки немає тільки в Азербайджані та Молдові. Найбільш насиченою діючими вузькоколійними залізницями є Білорусь, а найвідомішою є вузькоколійка Гулбене–Алуксне в Латвії. У Казахстані збереглося кілька коротких вузькоколійних залізниць. У 2013 р. була розібрана велика вузькоколійна залізниця протяжністю 98 км – «Остан-

ня вузькоколіяка Ціліни», що пролягала по напрямку Атбасар–Промисловий [108].

У *Німеччині* збереглися й використовуються для вантажних і пасажирських перевезень досить багато вузькоколіяок, наприклад, у Саксонії, на острові Рюген, у Гарце; при цьому на багатьох з них досі використовується парова тяга.

У *Швейцарії* є велика мережа метрових вузькоколіяок, які використовуються насамперед для пасажирських перевезень. Вони підтримуються в задовільному стані, тому що в гірських районах альтернативи їм просто немає [190].

В *Італії* є дві вузькоколіяні залізниці Circumetnea і Circumvesuviana [90].

Найбільша вузькоколіяна залізнична мережа розташована 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 вузькоколіяок. Однак вузька колія все одно накладає обмеження на швидкість руху поїздів, тому високошвидкісні лінії Сінкансен мають європейську колію (1 435 мм) [41].

Схожа ситуація спостерігається в *ПАР*. Тут також вузька колія 1 067 мм є стандартом [204].

В *Аргентині* найбільш відомим серед туристів є так званий «Поїзд до хмар», який долає 940 км через Анди, з'єднуючи Чілі з Аргентиною [8]. За час подорожі поїзд проїжджає 29 мостів, 21 тунель та 13 віадуків, при цьому поїзд підіймається високо в гори – на висоту 4 220 м над рівнем моря. Щорічний обсяг перевезень цією залізницею складає 30 тисяч осіб, при цьому залізниця працює не цілий рік, а лише з квітня по листопад, перериваючись на сезон дощів.

Вважаємо, що розвиток залізничних туристичних перевезень вузькоколіяними залізницями є перспективним напрямком розвитку залізничного транспорту та внутрішнього туризму в Україні.

Як видно з оглядового аналізу існуючих у світі залізничних подорожей, рівень сервісу, безпека туристів, тривалість і вартість подорожі та інші характеристики суттєво відрізняються одна від іншої. Можна сказати, що не існує прямої залежності між типом власності залізниць та її популярністю у туристів. Найбільшим попитом користуються поїзди, де параметри якість–ціна оптимальні.

Як свідчать статистичні дані, у всіх країнах світу лише до 10 % туристичних подорожей здійснюється залізничним транспортом.

У середньому, 30–40 % припадає на особистий автомобіль, та стільки ж – на автобусні перевезення. Авіаперевезення займають в загальній структурі туристичних перевезень до 20 %. Але за оптимістичними прогнозами експертів, уже в найближчі роки частка залізничного транспорту в перевезенні туристів може зрости до 20, а то й до 30 % у загальній структурі. У 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.

2.2.2. Організація туристичних перевезень широкою та вузькою залізничними коліями в Україні

Після здобуття незалежності в 1991 р. Україні дісталася розгалужена мережа залізниць, яка забезпечує доступність цікавих для туристичного освоєння регіонів. Але кількість спеціалізованого рухомого складу для подорожей є недостатньою, а для тривалих подорожей він взагалі практично відсутній. Низький рівень комфорту та економічна недоцільність існуючих туристичних подорожей стримують поширення залізничного туризму

В історії розвитку залізничного туризму в Україні можна виділити такі етапи [13]:

1 Перший (1960-ті роки) – уведення далеких туристсько-екскурсійних поїздок. Наприклад, популярним був туристичний поїзд «Дніпропетровськ» сполученням Дніпропетровськ–Ленінград. Подорож було організовано спільними зусиллями обласної ради профспілки, обласної ради з туризму та екскурсій та Дніпропетровським бюро подорожей та екскурсій (рис. 2.14). Тижнева подорож коштувала дуже дешево, адже основну частину путівки оплачувала профспілка підприємства, на якому працював робітник. Програма подорож включала триразове харчування, автобусні та піші екскурсії містом (рис. 2.15, 2.16);



Рис. 2.14. Титульный аркуш туристичної книжки пасажир туристичного поїзда

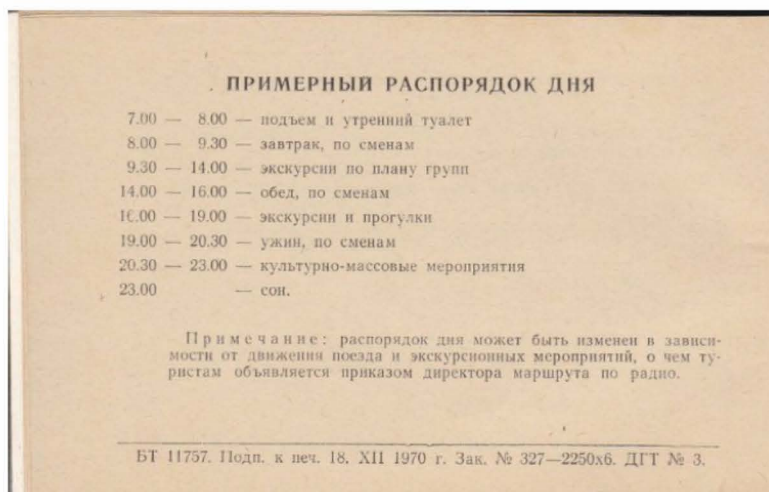


Рис. 2.15. Загальний розклад дня пасажир туристичного поїзда

13.30-17.15—Автобусна екскурсія	
«Памятные места Ленинграда»	
Начало экскурсии от Петропавловской крепости	
9 февраля	
9.00-13.30—Автобусна екскурсія	
«По местам последнего подполья В. И. Ленина»	
с посещением Разлива	
15.30-17.30—Посещение Государственного Эрмитажа	
Дворцовая наб., 34	
Автобусы: 10 и 60	
10 февраля	
День самостоятельного знакомства с городом	
11 февраля	
0.08—Отправление поезда из Ленинграда	
с Московского вокзала	

Рис. 2.16. Докладний розклад дня пасажир туристичного поїзда

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

3. Третій етап (з 1991 р.) – занепад залізничного туризму.

Укрзалізниця чверть століття не вкладає достатньо коштів у 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. ПАТ «Українська залізниця», створене в жовтні 2015 р., вільних коштів, які можна було б спрямувати на розвиток залізничного туризму, так само, як і попередня структура «Укрзалізниця», – не має. Вітчизняні та іноземні бізнес-структури теж не поспішають вкладати кошти в 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 як регулярні рейси, не існує. Залізниця може сформувати додатковий вагон або декілька вагонів, якщо отримає відповідну групову заявку на перевезення. Але ці перевезення далекі від класичного поняття залізничної екскурсії [228].

Вузькоколіїні маршрути в Україні прокладені на Рівненщині, Львівщині, Закарпатті та Івано-Франківщині. Однак мало хто з українців, не кажучи вже про іноземців, знають про них. Тому створення позитивного іміджу нашої країни, популяризація подорожей залізничним транспортом, приведення до ладу інфраструктури та підвищення рівня сервісу – першочергові завдання.

Вузькоколіїнка – це складна інженерна транспортна система, для утримання та обслуговування якої потрібно десятки мільйонів гривень. Незважаючи на витрати й наслідуючи досвід міжнародних фахівців, можна стверджувати, що вигідніше відновити вузькоколіїнку, створити нові робочі місця, щоб зупинити міграційні процеси в Карпатському регіоні.

Масове будівництво вузькоколіїних залізниць [108] відбулося на початку двадцятого століття для обслуговування шахт, рудників, промислових підприємств, лісосік. 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 довжиною 120 км (а це лише третина її довжини) експлуатується вузькоколіїнка Рудниця–Гайворон–Голованівськ.

Боржавська вузькоколіїнка, або «Анця Кушницька». Вона є однією з найстаріших, функціонує з 1908 р. Основні пункти екскурсійного маршруту «Подорож вихідного дня» (62 км) – Іршава, Хмільник і Виноградів. Особливістю Боржавської вузькоколіїнки є використання й досі не електричних, а виключно механічних технічних засобів (семафорів, стрілочних переводів тощо).

Гайворонська вузькоколіїнка. 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, які тягне паровоз ГР-280.

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

Антонівська вузькоколія, або «Поліський трамвай». Ця найдовша (106 км) вузькоколія Європи (рік будівництва – 1895) пролягає дикими Поліськими лісами та болотами. Саме вона викликає найбільший інтерес у туристів [108]. Приваблює їх 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 [108].

Вибір напрямку залежатиме від місцевих умов, тривалості подорожі, контингенту пасажирів та їхньої зацікавленості (перевезення до місця роботи чи оглядова екскурсія). На вибір способу формування транспортного засобу для організації перевезень 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 поїзди, у яких буде організовано зручний нічний відпочинок для туристів.

Як бачимо, Україна має позитивний досвід організації туристичних перевезень залізничним транспортом широкою колією. У радянські часи курсували туристичні поїзди, які користувалися великим попитом у пасажирів-туристів. Вартість подорожі була доступною, рівень послуг задовольняв клієнтів на той період.

Зі здобуттям незалежності в Україні спостерігається занепад туристичної залізничної діяльності внаслідок старіння об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та історично-архітектурних пам'яток, занедбаність закладів відпочинку, що пов'язано з хронічною нестачею коштів на їх оновлення на розбудову.

Задля розвитку залізничного туризму в Україні потрібно вирішити безліч питань: зокрема, стосовно вибору туристичних маршрутів, оновлення рухомого складу та інфраструктури, маркетингових досліджень, підбору кадрів і змін на законодавчому рівні.

Напрямки підвищення ефективності діяльності туристичних компаній

3.1. Визначення послідовності вирішення проблеми розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення

Починаючи з 2016 року Укрзалізниця почала реформувати свою організаційну структуру з утворенням двох секторів: монопольного та конкурентного. До монопольного сектору була віднесена основна діяльність українських 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.

З огляду на сказане вище, 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 створена туристична компанія, яка надаватиме весь комплекс туристичних послуг.

Можливий ще один варіант організації туристичних компаній, який передбачає утворення самостійних юридичних осіб, які будуть орендувати в ПАТ «УЗ» нитки графіка та виконувати туристичні залізничні перевезення власним рухомим складом.

Для раціонального вирішення вказаних проблем необхідно розробити комплексну науково обґрунтовану методика, яка буде включати низку наукових підходів, принципів та досліджень щодо організації туристичного бізнесу в Україні з використанням існуючих вузьких та широких залізничних колій. Така методика розробляється в Україні вперше.

Майже всі туристичні компанії використовують різні види транспорту як трансфер, тобто для перевезення туристів на відпочинок або проведення оглядових екскурсій. Але морський, річковий, залізничний, а інколи й автомобільний транспорт компанії також можуть застосовувати безпосередньо для надання туристичних послуг з одночасним відпочинком у них. Для визначення можливих варіантів використання транспорту в туристичній діяльності насамперед необхідно розробити розширену класифікацію туристичних подорожей (рис. 3.1). Це дозволить раціонально використовувати потенціал різних видів транспорту.

Наступним кроком у запропонованій послідовності виконання досліджень є розробка варіантів організації туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення (рис. 3.2).

У всіх власників туристичного бізнесу, що використовують залізничні перевезення, або їх контрагентів різні головні економічні інтереси. ПАТ «УЗ» має на меті залучення коштів від використання залізничної інфраструктури туристичними компаніями, а також додаткових надходжень від допоміжної туристичної діяльності. Туристичні компанії прагнуть отримати дохід від використання нового виду відпочинку – залізничного туризму в рухомому складі нового покоління, що дозволяє здійснювати не тільки трансферні перевезення, оглядові екскурсії, а й організовувати ночівлю у комфортабельних пасажирських вагонах. Крім того, розвиток туристичної діяльності дозволяє отримати додаткові надходження в державний, місцеві бюджети та інші фінансові органи України за рахунок 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 туристичних транспортних компаній, 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 тощо.

Попит на туристичні залізничні подорожі залежить також від політичного клімату в країні, військових подій, рівня життя та інших факторів, які потребують додаткових досліджень.

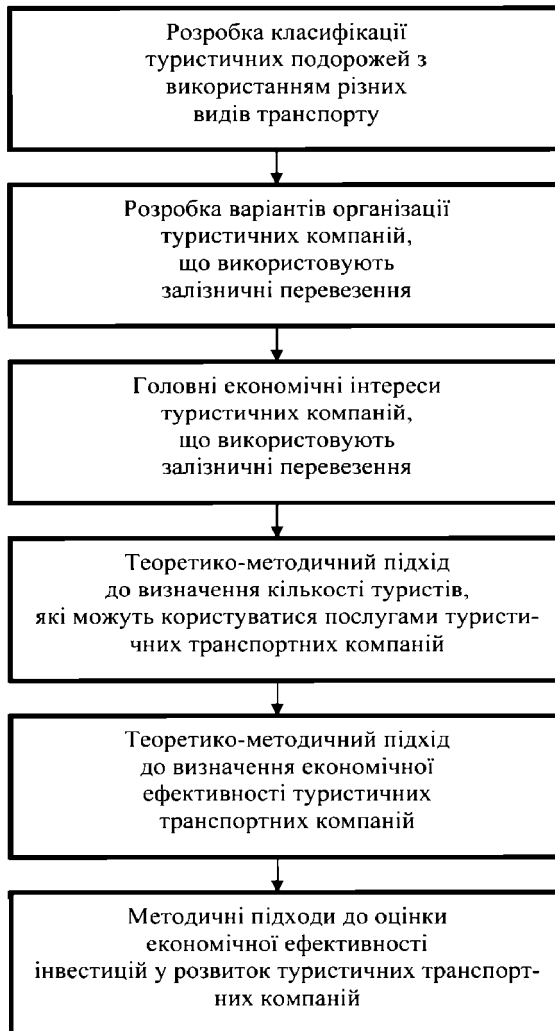


Рис. 3.1. Послідовність вирішення проблеми розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення.

Джерело: розробка автора

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.

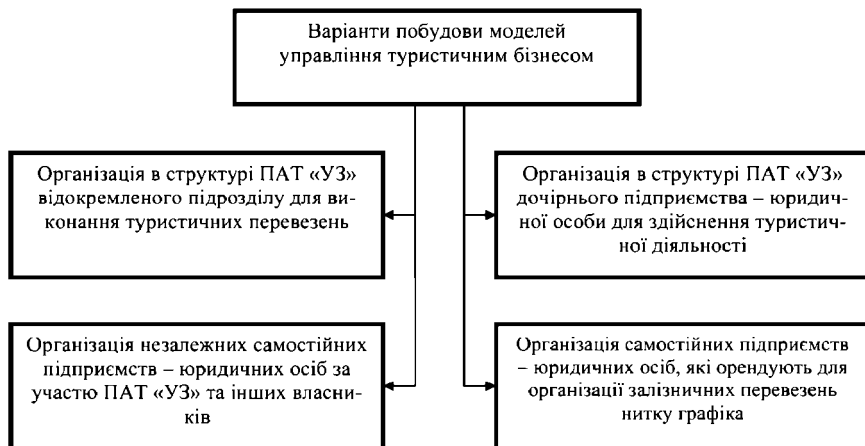


Рис. 3.2. Варіанти моделей організації туристичних компаній, що будуть використовувати залізничний транспорт.

Джерело: розробка автора

Останнім етапом методики проведення дослідження є розробка методичного підходу до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних транспортних компаній. Для оцінки економічної ефективності інвестиційного проекту в цілому формується базовий сценарій, грошові потоки якого визначаються як математичні сподівання грошових потоків за окремими сценаріями. Якщо сценарій з математичних сподівань грошових потоків не відображає взаємозв'язок показників, що впливають на грошові потоки, за базовий доцільно обирати сценарій, грошові потоки якого найближчі до математичних сподівань за методикою професора О. М. Гненного [43].

Україна межує з такими країнами: Росія, Білорусь, Молдова, Польща, Чехія, Словаччина, Угорщина, Румунія, тобто можна вважати їх мешканців потенційними користувачами туристичних послуг українських туроператорів. Можна сподіватися на приїзд туристів

з колишніх країн СРСР, інших держав Європи, Азії та Америки, але зараз туристичний потенціал України мало розвинутий, що утруднює розбудову туристичного бізнесу. Оскільки залізничний туризм у країні майже відсутній, цю нішу міцно захопив автомобільний туризм.

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 умов забезпечення ефективної діяльності туристичних транспортних підприємств.

3.2. Визначення раціональної сфери використання різних видів транспорту при організації туристичних перевезень

Майже всі види транспорту можуть застосовуватися для трансферних перевезень туристів до місць відпочинку, проведення оглядових екскурсій, але лише морський, річковий, залізничний та інколи автомобільний можуть одночасно надавати комплекс туристичних послуг під час перевезень, зокрема: організація ночівлі, ресторанного обслуговування та туристичних заходів. Авіаційний транспорт не входить до цього переліку.

Авіаційний транспорт є специфічним видом туристичних перевезень, оскільки використовується для доставки туристів до місця відпочинку на будь-який континент за допомогою рейсових та чартерних літаків окремих авіакомпаній. У цих умовах доставка туристів з аеропортів до місць відпочинку додатково виконується іншими видами транспорту: малою авіацією, автомобільними трансферами, інколи катерами. Одночасно авіаційний транспорт може використовуватися як оглядовий вид туризму для ознайомлення з мальовничою природою, історичними пам'ятками, з місцями, які не доступні або важкодоступні для інших видів транспорту.

Автомобільний туризм найбільш розвинутий в Україні.

Цей вид транспорту використовується за чотирма напрямками туристичної діяльності:

- трансферні перевезення – перевезення туристів у готелі, аеропорти та на вокзали спеціальними автобусами;

– материковий туризм – надання комплексу туристичних послуг, але необхідна додаткова організація харчування та проживання туристів у готелях, інколи в автобусах;

– оглядовий туризм – застосовується як допоміжний для відпочиваючих у готелях, а саме: проведення оглядових екскурсій, для поїздок туристів у магазини та до місць відпочинку;

– самодіяльний туризм – виконується власними або орендованими автомобілями для поїздок окремих туристів територією України та за кордон.

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

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

У свою чергу круїзний залізничний туризм можна поділити на такі групи:

- 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 (купе на 2, 3 та 4 місця), вагонів-ресторанів, вагона-казино, вагона-дискотеки (увечері) – вагона-ігротеки (удень), вагони з баром та салоном-парикмахерською.

Круїзний туризм з частковим сервісом передбачає у складі поїзда купейні вагони з частковим комфортом (купе на 2, 3 та 4 місця), вагони-ресторани та вагони з баром.

Оглядовий залізничний туризм забезпечує одноденні (інколи дводенні за умови відпочинку туристів у готелях) подорожі 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 напрямку.

Туристичні перевезення вузькими залізничними коліями виконуються спеціальним рухомим складом існуючими вузькими коліями, які розташовані в гірських місцевостях з мальовничою природою, багатих на активний відпочинок. Габарити вузькоколійного рухомого складу не дозволяють надати необхідний комфорт для відпочинку під час подорожі, тому передбачено щоденний відпочинок у готелях та ресторанне обслуговування на проміжних станціях.

Морський туризм найбільш популярний та комфортний у світі, 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. Подорож такими пароплавами передбачає зупинку в багатьох містах, що становлять значний інтерес для проведення екскурсій та відпочинку. Термін таких подорожей до 180 діб. Суттєвим їх недоліком є висока вартість. В Україні цей вид туризму використовується лише в місті Одеса, куди можуть заходити океанські лайнери.

Оглядовий туризм призначений для ознайомлення з місцевою природою, флорою та фауною, історичними та визначними пам'ятками й виконується малими та середніми суднами, на яких інколи передбачено ресторанне обслуговування безпосередньо під час плавання. Відпочинок туристів планується лише в готелях. На теренах України цей вид туризму може використовуватися лише в Чорному та Азовському морях.

Річковий туризм дуже схожий за своїм призначенням на морський, але діє тільки в межах України. Після отримання країною незалежності він майже не використовується.

Для річкового круїзного туризму можуть бути задіяні річкові багатопалубні лайнери, дизель-електроходи, сучасні та старовинні пароплави, на яких є все для комфортного відпочинку: ресторани, каюти різного класу, басейни, місця спокійного та активного відпочинку. Такими подорожами передбачено проходження гребель електростанцій, акваторії водосховищ, зупинки в багатьох містах, що

становлять значний інтерес для проведення екскурсій та відпочинку. Термін таких подорожей до 14 діб, інколи більше.

Оглядовий туризм призначений для знайомства з місцевою природою, флорою та фауною водосховищ, історичними та визначними пам'ятками й виконується малими та середніми суднами, на яких інколи передбачено ресторанне обслуговування безпосередньо під час плавання. Відпочинок туристів планується лише в готелях. На теренах України цей вид туризму може використовуватися лише в акваторії великих та середніх судноплавних річок.

3.3. Визначення можливих варіантів побудови організації компаній, які будуть займатися залізничними туристичними перевезеннями

Є чотири варіанти побудови моделей управління туристичним бізнесом:

1. Організація в структурі ПАТ «УЗ» структурного відокремленого підрозділу для виконання туристичних перевезень.

2. Організація в структурі ПАТ «УЗ» дочірнього підприємства – юридичної особи для виконання туристичної діяльності.

3. Організація незалежних самостійних підприємств – юридичних осіб за участю ПАТ «УЗ» та інших власників.

4. Організація самостійних підприємств – юридичних осіб, які орендують для організації залізничних перевезень нитку графіка.

Кожен з цих варіантів має певні переваги та недоліки. Доцільність використання кожного з них зумовлена метою туристичної компанії та ПАТ «УЗ».

Розглянемо перший варіант – утворення окремого структурного підрозділу з надання трансферних послуг вузькими коліями. Цей підрозділ буде підпорядковано Дирекції (управлінню) туристичних перевезень, яка у свою чергу буде адміністративно підпорядкована Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні. Основні функції такого структурного підрозділу полягають в забезпеченні трансферних перевезень організованих груп та індивідуальних туристів звичайними та вузькими коліями, а також у наданні окремих послуг з організації харчування туристів у поїзді під час

подорожі та в місцевих привокзальних ресторанах на умовах оренди. У цьому разі дохід залізничного підрозділу буде накопичуватися тільки за рахунок платежів туристичних компаній вітчизняних та закордонних туроператорів та перевезень окремих туристів. Але цей варіант не дозволяє отримувати дохід від комплексної туристичної діяльності як самостійного власника або як частину прибутку від спільної діяльності з іншими власниками.

Другий варіант – це побудова туристичної залізничної компанії, у складі якої будуть свої туристичні екскурсійні бюро, готелі, ресторани, об'єкти активного відпочинку, рекламні агенції. За окремі послуги ПАТ «УЗ», а саме: використання залізничних колій, забезпечення організації руху поїздів, оренду рухомого складу – ця компанія буде сплачувати певні платежі. Організація дочірнього підприємства – юридичної особи, що буде займатися тільки туристичною діяльністю, дозволить ПАТ «УЗ» економічно та оперативніше управляти ним і отримувати кошти за користування залізничною інфраструктурою, рухомим складом, переданим в оренду майном та частиною прибутку.

Третій варіант організації туристичної залізничної компанії полягає в створенні незалежного самостійного підприємства – юридичної особи з пайовою участю в капіталі ПАТ «УЗ» та інших власників. Цей варіант ліквідує оперативну та частково економічну її залежність від Публічного акціонерного товариства «Українські залізниці» і робить компанію більш незалежною та мобільною. Вона сплачує всі необхідні кошти ПАТ «УЗ» за використання залізничних колій, забезпечення організації руху поїздів, використання орендованого рухомого складу.

Четвертий варіант організації туристичної залізничної компанії – це створення незалежного самостійного підприємства – юридичної особи на кошти різних власників без участі в капіталі ПАТ «УЗ». Цей варіант повністю ліквідує її залежність від Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» й робить компанію повністю самостійною. Вона сплачує ПАТ «УЗ» кошти за доступ до залізничної інфраструктури та використання орендованого рухомого складу. Крім того, компанія може мати власний сучасний рухомий склад.

Далі слід докладніше дослідити внутрішню організаційну структуру незалежної залізничної туристичної компанії (рис. 3.3), що надає повний комплекс туристичних послуг, а саме: ночівлю, ресторанне

обслуговування в сучасному комфортабельному рухомому складі, за необхідності відпочинок у готелях, харчування в стаціонарних ресторанах, екскурсійне обслуговування та ін.

Туристичну компанію можна описати як складну відкриту соціально-технічну систему, що пов'язана специфічним відношенням з її зовнішнім оточенням. Для того щоб отримати прибуток і досягти інших цілей, компанія надає послуги для задоволення попиту іззовні. При цьому елементи потенціалу компанії (персонал та засоби виробництва) взаємодіють з об'єктами. Інформаційні, матеріальні та номінальні блага – об'єкти, з якими роблять різні дії, являють собою елементи входу та виходу.

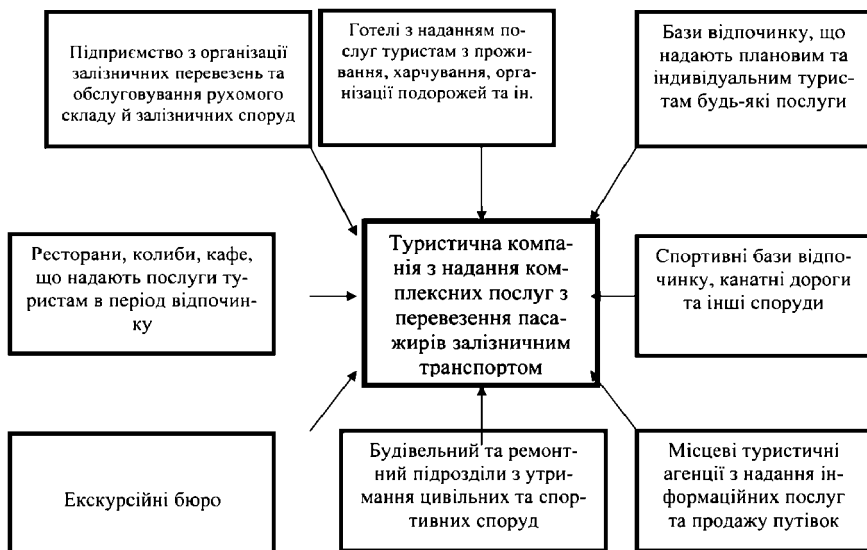


Рис. 3.3. Структурна схема побудови незалежної туристичної компанії, що надає повний комплекс послуг з використанням залізничного транспорту.

Джерело: розробка автора

Залізнична туристична компанія, як будь-яке підприємство, не зможе якісно працювати без визначення основних цілей, конкретних задач, компетентного персоналу, сучасних технологій, досконалої організаційної структури управління (внутрішні змінні організації) та наявності необхідних коштів, без яких не можливо запус-

тити 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.

При цьому компанія мусить враховувати законодавство України, вносити платежі й обов'язкові внески до бюджетів та інших організацій, установлювати ділові стосунки з ПАТ «Укрзалізниця» 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.

3.4. Визначення інтересів компаній-учасників, які будуть організовувати туристичні залізничні перевезення

У попередньому підрозділі було запропоновано чотири варіанти організаційних моделей побудови туристичних компаній, що використовують для своєї діяльності залізничний транспорт.

Варіант 1. Організація окремого структурного підрозділу (дивізіону) у складі Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» з перевезень туристів звичайними та вузькими коліями. Якщо головні економічні інтереси ПАТ «УЗ» – 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 буде організовувати харчування туристів та їх ночівлю тільки у вагонах туристичного поїзда.

Слід сказати, що діяльність з перевезення 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» є:

- збільшення доходів пасажирського господарства за рахунок організації туристичних перевезень у сучасному рухомому складі;

- організація зручних комфортних перевезень туристів по маршрутах, що мають максимальний попит та мінімальні витрати на їх обслуговування;
- обов'язкове отримання прибутку від перевезень, оскільки ці перевезення за своїм призначенням не можуть бути збитковими.

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 в стаціонарних ресторанах, активного відпочинку, місцевих подорожей до визначних пам'яток та мальовничих краєвидів, то в цьому разі 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» суттєво змінюються, а саме:

- виконання маркетингових досліджень ринку туристичних транспортних подорожей та визначення на ньому основних конкурентів;
- розрахунок попиту та визначення потенційних туристів, що бажають подорожувати залізничним транспортом, у конкретних регіонах України та колишніх країнах СНД;
- 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 одноденних оглядових та багатоденних туристичних подорожей;
- збільшення доходів Публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» за рахунок організації туристичних подорожей у сучасному рухомому складі, надання посередницьких послуг з проведення екскурсій, харчування в ресторанах, відпочинку в готелях та на туристичних базах;
- організація зручних комфортних подорожей туристів по маршрутах, що мають максимальний попит та мінімальні витрати на їх обслуговування;
- обов'язкове отримання прибутку від туристичних подорожей, оскільки ця діяльність за своїм призначенням не може бути збитковою.

Для такої діяльності в ПАТ «УЗ» доцільно утворити дочірнє підприємство – юридичну особу, яке буде вести самостійну господарську діяльність.

Третій та четвертий варіанти організації туристичних залізничних компаній мають майже однакові головні цілі, а саме:

- маркетингові дослідження ринку туристичних транспортних подорожей та визначення на ньому основних конкурентів;

- розрахунок попиту та визначення потенційних туристів, що бажають подорожувати залізничним транспортом, у конкретних регіонах України та колишніх країнах СНД;

- укладення договорів з ПАТ «УЗ» на право користування залізницями України та суміжних країн і придбання 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 одноденних оглядових та багатоденних туристичних подорожей;

- організація зручних комфортних подорожей туристів по маршрутах, що мають максимальний попит та мінімальні витрати на їх обслуговування;

- обов'язкове отримання прибутку від туристичних подорожей, оскільки ця діяльність за своїм призначенням не може бути збитковою;

- пошук інвесторів для залучення інвестицій на розвиток туристичної бази відпочинку, будівництво нових готелів, ресторанів, залізничного та автомобільного рухомого складу;

- розробка нових проектів будівництва туристичної бази відпочинку, нових готелів, ресторанів, спеціального залізничного та автомобільного рухомого складу;

- організація стабільної прибуткової роботи всіх підрозділів туристичної діяльності.

3.5. Методика прогнозування кількості туристів, які бажають користуватися повним комплексом туристичних послуг

Для планування обсягів туристичних подорожей з використанням широких та вузьких залізничних колій потрібен спеціальний методичний підхід, оскільки в регіонах їх розташування або є існуюча туристична інфраструктура або майже нема.

У цих умовах потрібна нова методика прогнозування кількості туристів, які бажають користуватися повним комплексом туристичних послуг, оглядовими подорожами та трансфером, на кілька років поспіль.

Регіони України можуть користуватися попитом як вітчизняних, так і закордонних туристів, які бажають подорожувати залізничними коліями. Умовно можна виділити п'ять основних потоків, кожний з яких має свій туристичний потенціал.

Найбільший потенціал має Україна, оскільки останнім часом відбувається переорієнтація її мешканців на відпочинок у Західній Україні замість курортів Криму, Єгипту, Туреччини. Це пов'язується зі зниженням курсу гривні, що призвело до зубожіння українського населення.

Суттєво знизилася кількість відпочиваючих громадян Росії, причиною чого стало взаємне негативне ставлення росіян та українців у 2014–2015 роках. Туристичний потенціал туристів з Росії став дуже малим.

Ще існує певний інтерес до туристичних подорожей в Україні з боку інших країн колишнього СРСР. Цей потік також суттєво знизився після анексії Криму, проте з'являється незначний попит на туристичні подорожі в Закарпаття та Львівську область.

Водночас спостерігається більша зацікавленість туристичними подорожами Україною з боку європейських країн, особливо Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії, які мають з Україною спільний кордон.

П'ятий потік – туристи з інших країн світу, які бажають подорожувати залізницями України, – лише починає розвиватися. Але військові дії на Донбасі та анексія Криму суттєво зменшують попит на ці подорожі.

Такі суттєві зміни, які відбуваються на туристичному ринку України, потребують досконального врахування всіх показників, що впливають на визначення туристичного потенціалу самої України та країн, які дають найбільший потік туристів.

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. Але не всі верстви населення надають перевагу залізничному транспорту, тому у формулі (3.1) показані коефіцієнти, що враховують тільки ту частину населення країни, яка бажає подорожувати та відпочивати з використанням поїздів.

На кількість туристів, що прагнуть ознайомитися з Україною, впливають багато факторів, основними з яких є: військові події та громадський порядок в країні, взаємні стосунки між країнами, мешканцями яких є туристи, рівень наданих туристичних послуг та ін.

Подальші дослідження стосовно визначення перспективної кількості туристів (ПКТ), що будуть користуватися послугами залізничних туристичних компаній та її контрагентів, слід виконувати за формулою

$$\text{ПКТ} = \sum_i^s \text{КНК}_i \cdot K_{\text{пт}} \cdot K_{\text{пу}} \cdot K_{\text{мо}} \cdot K_{\text{зт}} \cdot K_{\text{смк}} \cdot K_{\text{рп}} \cdot K_{\text{вп}} \cdot K_{\text{жрт}} \cdot K_{\text{жру}}, \quad (3.1)$$

де КНК_i – кількість населення будь-якої країни, чол.;

$K_{\text{пт}}$ – коефіцієнт, що враховує річний попит на туристичні подорожі в будь-якій країні світу, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;

$K_{\text{пу}}$ – коефіцієнт, що враховує річний попит на туристичні подорожі іноземців саме в Україні, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;

$K_{\text{мо}}$ – коефіцієнт, що враховує інтерес туристів до конкретного регіону України, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;

$K_{\text{зт}}$ – коефіцієнт, що враховує попит на туристичні подорожі залізничною інфраструктурою, частка. Визначається

за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;

- $K_{смк}$ – коефіцієнт, що враховує стосунки між туристами країни-контрагента та Україною, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;
- $K_{рп}$ – коефіцієнт, що враховує рівень туристичних послуг та комфорту в Україні, частка. Визначається за результатами експертного аналізу та Інтернет-аналізу;
- $K_{вп}$ – коефіцієнт, що враховує військові події та громадський порядок в Україні, частка. Визначається за результатами статистичного аналізу кожної країни окремо;
- $K_{жрт}$ – коефіцієнт, що враховує життєвий рівень країни, мешканцями якої є туристи, частка;
- $K_{жру}$ – коефіцієнт, що враховує життєвий рівень мешканців України, частка;
- s – кількість країн, які є основними постачальниками туристів до України, од. Для практичних розрахунків s не може перевищувати 20 країн.

Усі вказані коефіцієнти мають значення менше одиниці, а їх величина повинна визначатися окремо для кожної країни.

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

Без ретельного дослідження вказаного регіону не можливо 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

$$\text{ПКТ} = (\text{ПКВГ} + \text{ПКОЕ}) K_{\text{тур річ}} + \text{ПКПР} K_{\text{пр річ}} + \text{ПКММ}, \quad (3.2)$$

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

ПКОЕ – прогнозна кількість туристів, які протягом року будуть користуватися залізничними оглядовими екскурсіями, чол.;

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

ПКПР – прогнозна кількість працівників, які протягом року будуть користуватися залізницею, чол.;

$K_{\text{пр річ}}$ – прогнозний коефіцієнт, який враховує коливання кількості працюючих робітників протягом року;

ПКММ – прогнозна кількість місцевих мешканців, які протягом року будуть користуватися залізницею; залежить 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, прогнозу кількість туристів, які протягом року будуть користуватися залізничними оглядовими екскурсіями (ПКОЕ), на перші 1–2 роки можна визначити за кількістю оглядових маршрутів, за якими будуть проводитися екскурсії, та кількістю спеціальних залізничних поїздів на кожному з них:

$$\text{ПКОЕ} = \sum_{y=1}^m \text{ПКП}_y^i n_{\text{сер}}^i \text{ПКМ}_y m_y, \quad (3.3)$$

де 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.;

ПКМ_y – кількість оглядових туристичних маршрутів у прогнозному 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, може бути орієнтовно розрахована за кількістю місць у готелях та апартаментах, що входять до туристичної інфраструктури, яка розташована в районі тяжіння залізниці, з урахуванням середньорічної кількості відпочиваючих та коефіцієнта, що враховує кількість бажаючих користуватися залізничним трансфером.

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

3.6. Визначення економічної ефективності залізничних екскурсій різної тривалості

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 або два дні.

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

У свою чергу доходи туроператора або туристичної компанії залежать від кількості бажаючих потрапити на екскурсію та вартості поїздки.

Вартість квитка включає: витрати на проїзд залізницею в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в поїзді; прогнозні витрати на оплату екскурсій; вартість харчування у ресторанах або місцевих колибах, проживання в готелі (при дводенній екскурсії);

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 з використанням залізничних колій можна розрахувати за допомогою формули

$$B = BЗП + \sum_{i=1}^r BE + \sum_{j=1}^m BX + ПРГ + АТ, \quad (3.4)$$

де ВЗП – витрати на проїзд залізницею в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в поїзді, тис. грн;

BE – вартість екскурсій до визначних пам'яток, термальних і заповідних озер та інших місць, тис. грн;

BX – вартість харчування туристів у ресторанах або місцевих колибах, тис. грн;

ПРГ – вартість проживання в готелі або апартаментах (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 визначних пам'яток, термальних і заповідних озер та інших місць, до яких будуть організовані екскурсії, од.;

m – кількість місць харчування в ресторанах та колибах при проведенні екскурсії, од.

На рис. 3.4 показана схема фінансової діяльності залізничної туристичної компанії та формування чистого прибутку за умови проведення оглядових туристичних подорожей залізничними коліями, тривалість яких не перевищує двох діб. Якщо вказана компанія буде одночасно виконувати туристичні поїздки залізничними коліями тривалістю більше двох діб, то ця схема суттєво не зміниться, збільшаться лише доходи, витрати компанії та фінансовий результат її діяльності.

Слід зазначити, що при такому варіанті розвитку після введення в експлуатацію вузьких залізничних колій Закарпаття Львівська залізниця разом з інвесторами стає власником туристичної компанії, яка буде виконувати будівництво та реконструкцію існуючих колій, за-

купляти новий та відбудовувати старий рухомий склад, займатися організацією та експлуатацією руху вантажних і пасажирських поїздів, утримувати в належному стані залізничну інфраструктуру та рухомий склад. Пропорційно обсягу коштів Львівської залізниці та інвесторів, вкладених у розвиток туристичного руху, будуть розподілені дивіденди від діяльності туристичної компанії. Компанія буде отримувати дохід від організації *короткострокових оглядових екскурсій* (тривалістю один або два дні), *самостійних багатоденних екскурсійних поїздок*, які будуть організовані різними туристичними операторами у співпраці з власниками вузькоколіїної залізниці, та від *комбінованих багатоденних екскурсійних поїздок*, які будуть організовані туристичними операторами інших регіонів України та країн Європи у співпраці з власниками вузькоколіїної залізниці.



Рис. 3.4. Схема фінансової діяльності залізничної туристичної компанії.

Джерело: розробка автора

Витрати на організацію та обслуговування цих подорожей містять вищевказані складові (рис. 3.5):

1. Витрати на проїзд вузькими залізничними коліями в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в поїзді протягом року будуть визначатися за формулою

$$\text{ВЗП} = \text{ОВП} + \text{КДП} \cdot \text{ВТАЛ}, \quad (3.5)$$

де ОВП – витрати на організацію основних перевезень залізницею протягом року, тис. грн;

КДП – прогнозна кількість додаткових перевезень залізницею протягом року, що не входить до витрат за основною поїздкою, од.,

ВТАЛ– витрати, що припадають на вартість одного талону додаткової поїздки залізничною колією під час відпочинку, тис. грн.



Рис. 3.5. Схема фінансової діяльності залізничної туристичної компанії з урахування додаткових перевезень. Джерело: розробка автора

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

$$BE = \sum_{i=1}^r KE_i \cdot vE_i, \quad (3.6)$$

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 (BX), крім харчування в готелях, оплата якого входить у вартість путівки, можна розрахувати за формулою

$$BX = \sum_{j=1}^m KX_j \cdot vX_j, \quad (3.7)$$

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 у готелях з різною кількістю зірок (ПРГ) протягом року можна розрахувати за формулою

$$ПРГ = \sum_{z=1}^p KГ_z \cdot vГ_z, \quad (3.8)$$

де $KГ_z$ – прогнозна кількість відпочиваючих z -го готелю протягом року, од.,

$vГ_z$ – середня вартість проживання одного відпочиваючого z -го готелю, тис. грн.

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

$$AT = KT \cdot ЦАТ + КДВ \cdot ВТТР, \quad (3.9)$$

де ЦАТ – витрати на організацію трансферних автобусних перевезень протягом року, що входять у вартість 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 допомогою формули (3.10), яка за структурою подібна формулі (3.4), але за змістом суттєво від неї відрізняється

$$B = B3\Pi + \sum_{i=1}^r BE + \sum_{j=1}^m BX + \Pi PГ + AT \quad (3.10)$$

Теоретико-методичний підхід до визначення економічної ефективності короткострокових оглядових залізничних екскурсій, самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням існуючих залізничних колій, враховує витрати на перевезення туристів залізницею, автомобільні трансфери, вартість усіх видів екскурсій, харчування в ресторанах та колибах, проживання в готелях, що дозволить підвищити ефективність діяльності туристичних компаній.

3.7. Методи організації туристичних перевезень

Зважаючи на схему існуючих колій, можна визначити такі методи організації туристичних перевезень (рис. 3.6).

Організація туристичних перевезень при обслуговуванні короткострокових екскурсій. Одноденна оглядова залізнична подорож призначена для знайомства з пам'ятними, історичними місцями, мальовничою природою регіону та місцями відпочинку. Такі подорожі можна організовувати човниковим методом на тупиковому напрямку руху залізниць, по кільцю на розвинутій системі залізниць та комбінованим методом на розвинутій системі залізниць з відхиленням від основного напрямку руху

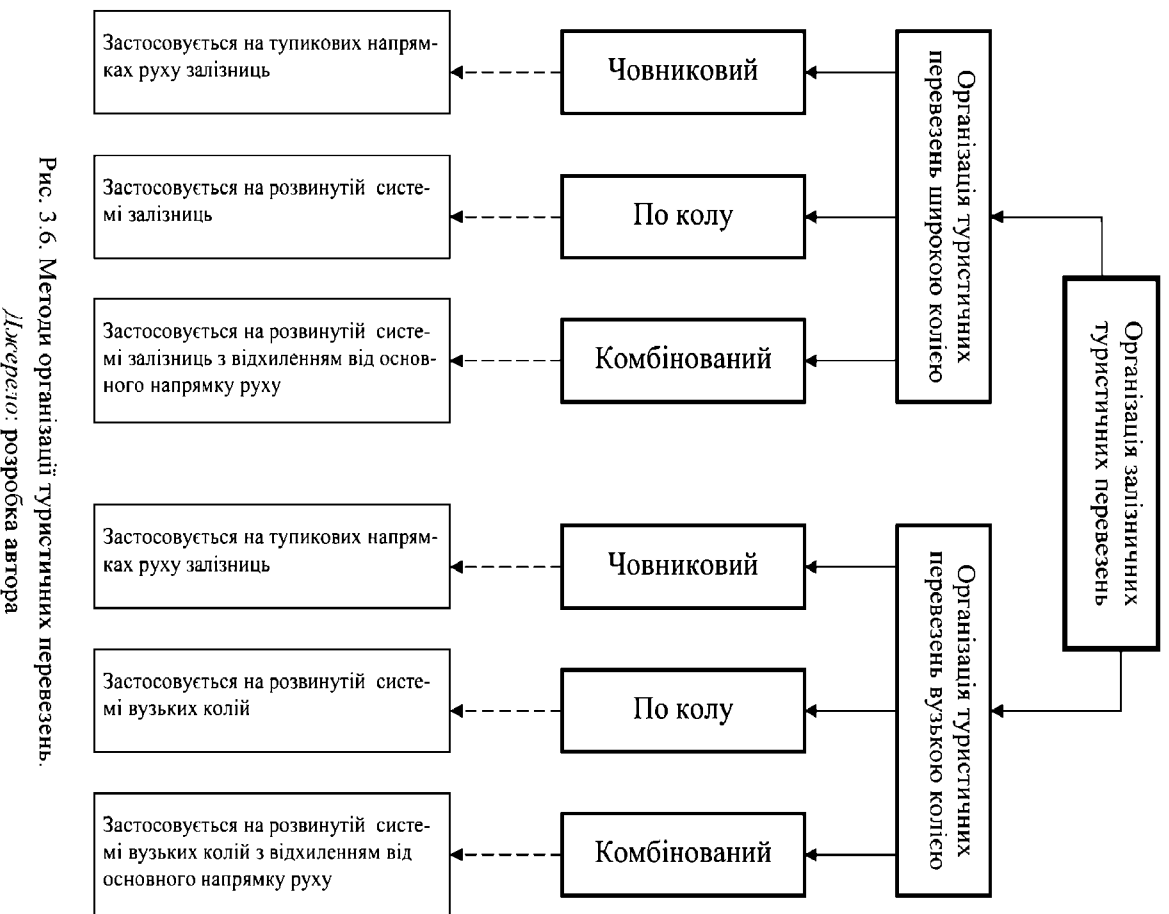


Рис. 3.6. Методи організації туристичних перевезень.
Джерело: розробка автора

З урахуванням сказаного вище та мінімального проміжку часу між зупинками поїзда на маршруті 2 години, можна розрахувати загальний термін туристичної подорожі (3.11) або кількість зупинок для проведення екскурсій (3.12).

$$t_{\text{заг}}^{\text{одн}} = \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{сер}}^{\text{пр}}} + \frac{S^{\text{зв}}}{V_{\text{сер}}^{\text{зв}}} + n t_{\text{сер}}^{\text{екс}} + t_{\text{харч}} \leq 18, \quad (3.11)$$

- де $t_{\text{заг}}^{\text{одн}}$ – розрахунковий термін туристичної подорожі при організації одноденних екскурсій залізничними коліями, год;
- $S^{\text{пр}}, S^{\text{зв}}$ – протяжність туристичного маршруту відповідно в прямому та зворотному сполученні, км;
- $V_{\text{сер}}^{\text{пр}}, V_{\text{сер}}^{\text{зв}}$ – середня швидкість руху поїзда відповідно в прямому та зворотному русі, км/год;
- $t_{\text{сер}}^{\text{екс}}$ – середній термін екскурсії під час 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;
- n – кількість екскурсій або зупинок на туристичному маршруті, од.,

$$n = \frac{t_{\text{заг}}^{\text{одн}} - \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{сер}}^{\text{пр}}} - \frac{S^{\text{зв}}}{V_{\text{сер}}^{\text{зв}}} - t_{\text{харч}}}{t_{\text{сер}}^{\text{екс}}}. \quad (3.12)$$

Крім одноденних оглядових екскурсій залізничними коліями, ПАТ «Українська залізниця» може використовувати 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. Другий – за наявності у туристичному поїзді власного вагона-ресторану, а третій – коли у складі поїзда відсутні вагони для ночівлі туристів та вагони-ресторани.

Формула для розрахунку загального терміну подорожі набуде вигляду

$$t_{\text{заг}}^{\text{ддн}} = \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{пр}}^{\text{пр}}} + \frac{S^{\text{зб}}}{V_{\text{зб}}^{\text{зб}}} + \sum_{k=1}^n t_{\text{екс}}^k + \sum_{l=1}^b t_{\text{харч}}^l + t_{\text{прг}} \leq 38, \quad (3.13)$$

де $t_{\text{заг}}^{\text{ддн}}$ – розрахунковий термін туристичної подорожі при організації дводенних екскурсій залізничними коліями, год;

$\sum_{k=1}^n t_{\text{екс}}^k$ – загальний термін екскурсій під час проведення туристичних подорожей вузькоколійною залізницею 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;

$t_{\text{прг}}$ – термін проживання туристів у готелі або у вагонах поїзда при дводенній подорожі, год;

b – кількість прийомів їжі у ресторанах або кафе на туристичному маршруті при дводенній подорожі, од.

Організація туристичних перевезень при організації багатоденних туристичних подорожей. Організація багатоденних туристичних подорожей залізничними коліями суттєво відрізняється від оглядових екскурсій, оскільки виконується спеціальним рухомих складом, що забезпечує комфортні умови для туристичної подорожі.

Як правило, таких екскурсій може бути одна на добу з відпочинком та харчуванням у кафе або ресторані. Велика кількість туристичних екскурсій протягом дня може викликати втому та небажання брати участь у наступній екскурсії.

Методика розрахунку загального терміну туристичної круїзної залізничної подорожі залежно від кількості зупинок (екскурсій) на

маршруті, місць харчування та ночівлі в готелях з урахування терміну очікування відправки поїзда за графіком відображена у формулі

$$t_{\text{заг}}^{\text{бдн}} = \frac{S^{\text{пр}}}{V^{\text{пр}}_{\text{сер}}} + \frac{S^{\text{зв}}}{V^{\text{зв}}_{\text{сер}}} + \sum_{k=1}^n t_{\text{акс}}^k + \sum_{l=1}^b t_{\text{харч}}^l + \sum_m^r t_{\text{гот}}^m + \sum_{k=1}^n t_{\text{тех}} \quad (3.14)$$

де $\sum_m^r t_{\text{гот}}^m$ – термін відпочинку туристів у готелях, що передбачені путівкою, год;

$\sum_{k=1}^n t_{\text{тех}}$ – сумарний термін очікування відправки поїзда за графіком на усіх станціях маршруту, год.

У цьому підрозділі набули подальшого розвитку методи організації туристичних перевезень широкими та вузькими залізничними коліями, які враховують схему існуючих або нових залізничних колій України та пропонують три види організації руху туристичних поїздів: човниковий, по кільцю та комбінований, що дозволить оптимізувати ефективність туристичних маршрутів.

Крім того, вперше розроблено методичний підхід щодо визначення загального часу одноденних, дводенних та багатоденних туристичних подорожей, який базується на врахуванні терміну руху залізничного поїзда на маршруті, кількості екскурсій та часу перебування туристів на них, терміну перебування в готелях, ресторанах, кафе та очікування відправки поїзда за графіком, що дозволило заздалегідь планувати різні види туристичних подорожей залізницею та мінімізувати витрати на їх організацію.

3.8. Визначення оптимальної структури туристичних поїздів

Є два підходи до організації туристичних поїздів. Перший передбачає проектування вітчизняного рухомого складу та його виробництво на Крюківському вагонобудівному заводі. Цей шлях потребує не менше семи років, оскільки тільки проектування туристичних ва-

гонів займає до 5 років. Але уникнути розробки та будівництва вітчизняних туристичних вагонів не вдасться.

Другий шлях передбачає закупівлю туристичних вагонів у інших країнах. Термін поставки закордонних вагонів, адаптованих до колії 1 520 мм та умов України, значно менший, але вартість рухомого складу буде майже у 1,5 разу вищою за вітчизняний.

Структура будь-якого туристичного поїзда передбачає певну кількість вагонів різного призначення залежно від його населеності. Усі типи поїздів у своєму складі повинні мати вагони для перебування, відпочинку та ночівлі туристів під час подорожі. Залежно від класності туристичного вагона компоновка його суттєво змінюється:

Вагони першого класу круїзного поїзда повинні мати ізольовані комфортні купе на дві особи з індивідуальними душовими кабінами, шафами для речей і білизни, холодильниками, системами кондиціонування повітря, електричного опалення, багатоканальне телебачення, Wi-Fi, міні-бар, стабільний мобільний зв'язок та ін.

Вагони другого класу круїзного поїзда мають ізольовані комфортні купе на три (сімейні) та чотири особи з душовими кабінами (на два суміжні купе), шафами для речей і білизни, холодильниками (на два суміжні купе), системами кондиціонування повітря, електричного опалення, багатоканальне телебачення, Wi-Fi, міні-бар, стабільний мобільний зв'язок та ін.

У вагонах першого та другого класів обов'язково мусить бути вакуумні туалети, спеціальна побутова кімната, пральна машина, радіофікація для внутрішнього зв'язку.

Якщо туристичний маршрут передбачає зупинку для лижного або іншого активного відпочинку, у складі вагонів 1-го та 2-го класів слід передбачити сховища для лиж, велосипедів або іншого спортивного інвентарю.

Структура поїзда для круїзного туризму з повним сервісом передбачає наявність в поїзді купейних вагонів 1-го та 2-го класів, вагонів-ресторанів, вагона-казино, вагона-дискотеки (увечері) – ігротеки (удень), вагонів з баром та салоном-перукарнею.

Структура поїзда для круїзного туризму з частковим сервісом передбачає наявність в поїзді купейних вагонів 1-го та 2-го класів, вагонів-ресторанів, вагона з баром, ігротекою, салоном-парукарнею та купе для відпочинку обслуговуючого персоналу

Структура поїзда для короткотермінових подорожей передбачає наявність у поїзді купейних вагонів 1-го та 2-го класів, вагонів-ресторанів та барів, ігротеки та купе для відпочинку обслуговуючого персоналу в складі купейних вагонів 1-го та 2-го класів.

У свою чергу туристичні поїзди для короткотермінових подорожей поділяються на оглядові з терміном подорожі:

- одна доба і денним харчуванням у місцевих ресторанах на території, де відбувається екскурсія;
- оглядові з терміном подорожі 2 доби і комбінованим харчуванням у місцевих ресторанах та вагонах-ресторанах;
- короткотермінові з терміном подорожі від трьох до шести діб і комбінованим харчуванням у місцевих ресторанах та вагонах-ресторанах.

Особливості побудови структури поїзда для короткотермінових подорожей вузькими коліями розглянуті в четвертому розділі роботи.

Напрямки розвитку туристичних залізничних перевезень вузькими коліями в Україні

4.1. Розробка варіантів туристичних подорожей вузькими коліями

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна (ДНУЗТ) отримав завдання на розробку науково-дослідної бюджетної теми щодо організації залізничних туристичних перевезень широкими та вузькими коліями (Розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом в Україні, номер держреєстрації 0115U002424). Автор брала активну участь в розробці економічної частини проекту

Для реалізації вказаного проекту було обрано Закарпатський регіон України, де прокладено вузькі залізничні колії, щоправда, частина з них перебуває в неробочому стані або розібрана. Вказані вузькі колії зараз перебувають на балансі Львівської залізниці й завдають їй щорічно великих збитків.

Унікальним об'єктом Закарпатської області є вузькоколіїні 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 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, роз-

виток 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 проект є цікавим для місцевих громад, де він буде впроваджуватись.

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 експлуатуються лише частково й приносять суттєві щорічні збитки.

Спочатку слід розробити класифікацію можливих варіантів організації туристичних подорожей з використанням вузьких залізничних колій. Але розробка таких варіантів та визначення терміну перебування туристів на маршруті напряду залежать від структури поїзда та комфортності рухомого складу. Зараз на теренах Закарпатського регіону для проведення одноденних туристичних екскурсій на невелику відстань курсує «Карпатський трамвай», вагони якого не мають необхідного комфорту. За таким принципом розвивати в перспективі залізничний туризм неможливо. Тому з урахуванням сучасних потреб населення на рис 4.1 наведено схему удосконалених вузькоколіїних колій туристичних маршрутів Закарпаття, а на рис. 4.2–4.10 зображено моделі вагонів майбутнього туристичного поїзда, які були створені проектно-конструкторським технологічним бюро Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені В. Лазаряна для вузьких колій України. Склад поїзда залежить від тривалості подорожі, комфортності поїзда та попиту на туристичні подорожі вузькими коліями.

Моделі наведених вагонів передбачають комфортні умови для подорожі: наявність вакуумних туалетів, систем кондиціювання повітря, освітлення, вентиляції, електричного опалення; робота силових агрегатів (холодильних установок); забезпечення зручності заїзду у вагон інвалідних візків; відпочинок на полицях купейного вагонів; наявність купе для відпочинку стюардів, харчування під час подорожі

вранці та увечері у вагонах-буфетах та вагонах-ресторанах для тривалих залізничних маршрутів.

Вагони першого та другого класів відрізняються кількістю місць, наявністю багажних полиць та шафи для перевезення велосипедів.

Купейний вагон 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 і напоїв зі стільцями на 8 місць та 2 столи зі стільцями.

У вагоні-ресторані можуть харчуватися одночасно дванадцять туристів. Для цього передбачена 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 гаджетів, є телебачення.



Рис. 4.1. Схема вузькоколійних залізниць у Закарпатському регіоні України. Джерело: розробка ДНУЗТ



Рис. 4.2. Модель вузькоколіїного вагона 2-го класу для перевезення туристів на 25 місць. Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)



Рис. 4.3. Модель вузькоколіїного вагона 1-го класу для перевезення туристів на 14 місць.
Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)

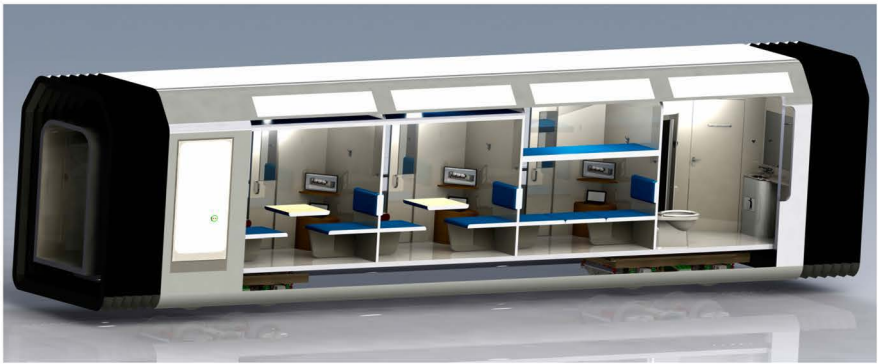


Рис. 4.4. Модель вузькоколійного купейного вагона 1-го класу
для перевезення туристів
Джерело: розробка ПКТЬБ (ДНУЗТ)



Рис. 4.5. Вузькоколійний купейний вагон 1-го класу.
Купе на двох пасажирів. *Джерело: розробка ПКТЬБ (ДНУЗТ)*



Рис. 4.6. Вузькоколіїний купейний вагон 1-го класу. Туалет для інвалідів з душем. *Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)*



Рис. 4.7. Вузькоколіїний вагон-буфет. *Джерело: розробка ПКТБ (ДНУЗТ)*



Рис. 4.8. Вузькоколійний вагон-ресторан.
Джерело: розробка ПКТЬ (ДНУЗТ)



Рис. 4.9. Вузькоколійний вагон-салон. *Джерело: розробка ПКТЬ (ДНУЗТ)*

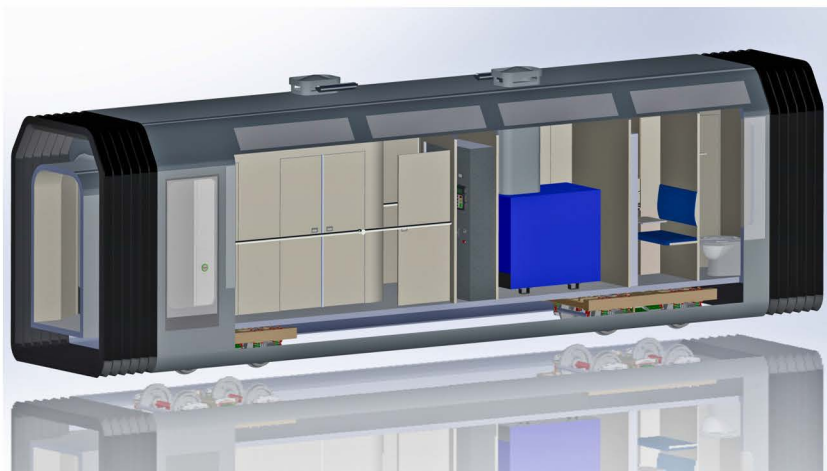


Рис. 4.10. Модель спеціального вагона. Джерело: розробка ПКТЬ (ДНУЗТ)

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 гаджетів, є телебачення.

Спеціальний вагон призначений для забезпечення у всіх вагонах поїзда кондиціонування повітря, вентиляції, опалення, освітлення та роботу силових установок. Він передбачений в усіх видах туристичних поїздів.

Залежно від структури поїзда, комфортності вагонів та призначення подорожі можна запропонувати таку класифікацію залізничних туристичних перевезень:

одноденні туристичні екскурсії у зручних оновлених вагонах, придатних для оглядових подорожей закордонних та вітчизняних туристів. Вони в основному розраховані на відпочиваючих у місцевих готелях. Такі туристичні подорожі можуть бути організовані Львівською залізницею самостійно, спільно з іншими власниками або туристичними компаніями;

дводенні туристичні екскурсії (або екскурсії вихідного дня) у зручних комфортабельних вагонах, придатних для оглядових подорожей закордонних та вітчизняних туристів. Тривалість таких екс-

курсій не може бути більшою ніж дві доби (48 годин) з організацією харчування протягом подорожі в місцевих ресторанах, кафе або колибах та ночівлею в місцевому готелі;

короткострокові туристичні подорожі тривалістю до 5 діб (поїзд другого класу) у зручних сучасних комфортабельних вагонах, придатних для багатоденних туристичних подорожей закордонних та вітчизняних туристів. Тривалість таких екскурсій може бути до 5 діб з організацією харчування протягом подорожі в місцевих ресторанах, кафе або колибах та ночівлею в місцевих готелях;

короткострокові туристичні подорожі тривалістю до 5 діб (поїзд першого класу) у зручних сучасних комфортабельних вагонах, придатних для багатоденних туристичних подорожей закордонних та вітчизняних туристів. До складу туристичного поїзда додатково включені вагон-буфет та вагон-салон. Тривалість таких екскурсій може бути до 5 діб з організацією харчування протягом подорожі в місцевих ресторанах, кафе або колибах та ночівлею в місцевих готелях;

багатоденні туристичні подорожі тривалістю до 14 діб (частковий сервіс) у зручних сучасних комфортабельних вагонах, придатних для багатоденних туристичних подорожей закордонних та вітчизняних туристів територією Закарпатського регіону та сусідніх країн Європи, що мають вузькі колії. Тривалість таких екскурсій може бути до 14 діб з організацією харчування протягом подорожі в місцевих ресторанах, кафе або колибах та ночівлею в місцевих готелях;

багатоденні туристичні подорожі тривалістю до 14 діб (повний сервіс) у зручних сучасних комфортабельних вагонах, придатних для багатоденних туристичних подорожей закордонних та вітчизняних туристів територією Закарпатського регіону та сусідніх країн Європи, що мають вузькі колії. До складу туристичного поїзда додатково включені вагон-ресторан та вагон-казино. Тривалість таких екскурсій може бути до 14 діб з організацією харчування протягом подорожі в місцевих ресторанах, кафе або колибах та ночівлею в місцевих готелях.

Для наочності вказані види туристичних перевезень зведені в табл. 4.1.

При організації одноденних та дводенних оглядових екскурсій залізниця може виступати як самостійний оператор, який надає послуги з перевезення туристів у зручних вагонах, організації екскурсій

у супроводі гіда, забезпечення харчування в місцевих ресторанах і кафе та інших послуг.

При організації *багатоденного туристичного відпочинку з екскурсійними поїздками* Львівська залізниця може бути як організатором трансферу, так і одним з організаторів туристичних подорожей.

Принципи організації туристичних подорожей. З табл. 4.1 та 4.2 випливають різні принципи організації туристичних перевезень з використанням вузьких залізничних колій.

Варіант 1 є найменш прибутковим. Це одноденні оглядові екскурсійні перевезення, метою яких є ознайомлення туристів з мальовничою природою Закарпаття та супутньою туристичною інфраструктурою, яка розташована вздовж залізничної колії.

Варіант 2 відрізняється від попереднього варіанта тривалістю оглядової екскурсії. Тривалість її не більше двох діб. Поїзд відправляється 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 кожен день кілька зупинок для ознайомлення туристів з природою Закарпаття, термальними та заповідними озерами, пам'ятками історії, проведення дегустації вин та ін.

Варіанти 3 та 4 відрізняються від варіантів 1 і 2 тим, що головним туроператором у цьому разі є стороння закордонна чи українська туристична компанія, яка за договором із залізничним туроператором і власником рухомого складу виконує лише частину туристичних подорожей вузькими коліями Закарпаття як додаткову оглядову екскурсію або як трансфер.

Варіант 5 передбачає самостійні багатоденні екскурсійні поїздки, які будуть організовані різними вітчизняними й закордонними туристичними операторами у співпраці з власниками вузькоколійної залізниці, рухомого складу та супутньої туристичної інфраструктури. Тривалість таких подорожей може бути від 5 до 14 днів. Комплекс послуг передбачає зупинку на кілька днів у вказаних місцях на термін, який самостійно обирають туристи, а вузькоколійна залізниця за встановленим заздалегідь графіком буде перевозити їх з одного місця відпочинку до іншого. Подорожі за варіантом 5 більш прибуткові, ніж оглядові екскурсії, та більш надійні, ніж трансферні перевезення пасажирів автобусами, оскільки вони не залежать від стану автомобільних доріг за будь-якої погоди.

Таблиця 4.1

Класифікація туристичних подорожей вузькими залізничними коліями. Джерело: розробка автора

Вид туристичної подорожі	Призначення	Структура поїзда	Примітка
Одноденні 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 рухомий 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 рухомий 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

Вид туристичної подорожі	Призначення	Структура поїзда	Примітка
Багатоденні туристичні подорожі тривалістю 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 тривалістю 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

Таблиця 4.2

**Класифікація видів туристичних операторів, що задіяні при наданні послуг
з використанням вузьких залізничних колій. Джерело: розробка автора**

Вид туристичної подорожі		Варіант туристичної подорожі	Сфера впливу туроператора	Види туристичних операторів, що задіяні при наданні послуг
Одноденні туристичні екскурсії		1	Туристичні перевезення в межах вузьких колій та супутньої туристичної інфраструктури, що розташована вздовж залізниці у межах автомобільного трансферу	Власник вузьких колій, власник туристичного рухомого складу та власники супутньої туристичної інфраструктури
Дводенні туристичні подорожі (подорожі вихідного дня)		2	Те саме	Те саме
Короткострокові туристичні подорожі тривалістю до 5 діб	Поїзд другого класу	3	Будь-які туристичні перевезення, що виконуються територією України й додатково включають туристичну інфраструктуру, що обслуговується вузькими коліями, та туристичну подорож вузькими коліями як оглядову екскурсію	Власник вузьких колій, власник туристичного рухомого складу, власники супутньої туристичної інфраструктури та будь-які вітчизняні та закордонні туристичні оператори
	Поїзд першого класу	4	Те саме	Те саме

Закінчення табл. 4.2

Вид туристичної подорожі		Варіант туристичної подорожі	Сфера впливу туроператора	Види туристичних операторів, що задіяні при наданні послуг
Багатоденні туристичні подорожі тривалістю до 14 діб	Частковий сервіс	5	Будь-які туристичні перевезення, що виконуються територією України та країн Європи вузькими залізничними коліями	Власник вузьких колій, власник туристичного рухомого складу, власники супутньої туристичної інфраструктури та будь-які відчизняні та закордонні туристичні оператори
	Повний сервіс	6	Те саме	Те саме

Варіант 6 відрізняється від варіанта 5 комфортністю рухомого складу, а саме: збільшується кількість купейних вагонів, кількість вакуумних туалетів, душових, холодильників, включається додатково вагон-казино, але за комфортністю ці поїзди значно поступаються туристичним поїздам, що будуть курсувати широкою колією. Тому назвати ці пасажирські перевезення круїзними неможливо. За фінансовими доходами цей варіант найбільш дохідний, але дуже витратний.

Структура будь-якого туристичного поїзда передбачає певну кількість вагонів різного призначення залежно від його населеності та класності. Наприклад, у складі туристичного вузькоколійного 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 залізничних подорожей вузькими коліями до складу поїзда другого класу необхідно включити додатково купейний вагон з полицями для відпочинку та вакуумним туалетом і душем. Кількість вагонів відповідно першого та другого класів визначається залежно від попиту на них.

Структура поїзда першого класу для короткострокових подорожей відрізняється від поїзда другого класу кількістю вагонів першого класу та купейних вагонів.

Структура залізничного вузькоколійного туристичного поїзда першого класу з частковим та повним сервісом відрізняється від поїздів для короткострокових подорожей наявністю в основному купейних вагонів, вагонів першого класу та двох ресторанів. Крім того, до поїзда з частковим сервісом додатково включено вагон-салон, а до поїзда з повним сервісом вагон-казино.

У туристичних операторів України та країн Європи з'явиться можливість освоїти новий регіон Закарпаття та частково сусідніх країн Європи для отримання додаткової фінансової вигоди за вказаними вище варіантами організації перевезень, а Львівська залізниця зможе частково компенсувати свої збитки на утримання вузьких колій за рахунок їх використання для перевезення туристів.

4.2. Визначення оптимальної моделі управління залізничною компанією, яка організовуватиме подорожі вузькоколійними залізницями

У розд. 3.3 було розглянуті різні варіанти моделей управління туристичними компаніями, які використовують залізничні перевезення. Для вузьких залізничних колій Закарпатського регіону можливо використати лише два з них.

Розглянемо перший варіант (рис. 4.11) – 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 підпорядковуватися Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні.

Виникає питання, чи може структурний підрозділ з організації туристичних перевезень підпорядковуватись безпосередньо Львівській залізниці. Юридично з грудня 2015 року це стало неможливо, оскільки ПАТ «УЗ» побудовано за вертикально-інтегрованою структурою, а туристичними перевезеннями буде займатися Департамент 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».

За умови такої організації туристичних перевезень вузькими коліями та забезпечення необхідного сервісу під час проведення екскурсій на ПАТ «УЗ» буде покладено такі функції:

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 Закарпатському 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 вузькими коліями та розробка калькуляцій вартості путівок на туристичні перевезення за різними маршрутами та термінами подорожі.

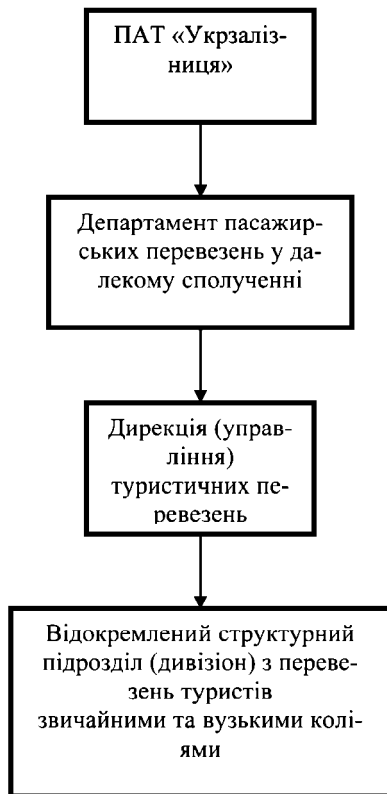


Рис. 4.11. Структурна схема підпорядкованості окремого структурного підрозділу (дивізіону) з перевезень туристів звичайними та вузькими коліями ПАТ «Укрзалізниця». Джерело: розробка автора

6. Забезпечення туристичних поїздів водою, системою утилізації каналізаційних відходів, паливом, електроенергією, організація харчування та необхідного комфорту під час подорожі.

7. Забезпечення туристичних поїздів під час подорожі кваліфікованим персоналом (поїзною локомотивною бригадою, стюардами, електромеханіками та ін.).

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 тощо автомобілями або рейкомобілями. Ці функції можуть бути передані автомобільним компаніям.

Аналізуючи вказаний вище перелік функцій, можна стверджувати, що ПАТ «УЗ» ще кілька років не зможе виконувати такий обсяг туристичних послуг, оскільки в неї немає коштів на будівництво та реконструкцію вузьких колій, придбання нового рухомого складу, розвиток туристичної інфраструктури регіону

З погляду на сказане вище, доцільне буде використання четвертого 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» (рис. 4.12).



Рис. 4.12. Схема взаємодії окремого самостійного туристичного залізничного підприємства з ПАТ «Укрзалізниця». Джерело: розробка автора

Такий варіант розвитку туристичного ринку Закарпатського регіону більш реальний, оскільки зараз вже є бажаючі вкладати кошти в цей проект. У цьому разі на ПАТ «УЗ» будуть покладені такі функції:

1. Розробка техніко-економічного обґрунтування доцільності будівництва нових та реконструкції існуючих вузьких залізничних колій та впровадження туристичних перевезень у Закарпатському регіоні.

2. Розробка тарифів на перевезення туристів вузькими коліями за різними маршрутами з урахуванням терміну подорожі.

3. Забезпечення туристичних поїздів водою, системою утилізації каналізаційних відходів, паливом, електроенергією, організація харчуванням та необхідного комфорту під час подорожі.

4. Забезпечення туристичних поїздів під час подорожі кваліфікованим персоналом: поїзною локомотивною бригадою, стюардами (за необхідністю), електромеханіками та ін.

5. Організація утримання вузьких залізничних колій, руху туристичних поїздів та забезпечення їх локомотивною тягою.

Розроблено концептуальні засади моделей залізничних компаній для організації туристичних перевезень вузькими коліями, які базуються на принципах самостійного виконання певних обсягів функцій залежно від нової структури Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні, наявних інвестицій на реконструкцію й будівництво вузькоколійної магістралі та придбання спеціалізованого рухомого складу, що дозволить ліквідувати заборгованість регіональної філії «Львівська залізниця», пов'язану з утриманням існуючих вузьких колій, та отримати додатковий дохід від стійкого забезпечення туристичних перевезень.

4.3. Розробка схеми фінансових потоків залізничної туристичної компанії

Для правильного вирішення проблеми, чіткішого уявлення та розуміння фінансових процесів, що будуть відбуватися в новоутвореній залізничній туристичній компанії, доцільно побудувати аналогову модель фінансових потоків. Вона дозволить врахувати всі

чинники, що впливають на ефективність роботи цієї компанії, спрогнозувати величини доходів, витрат та економічні показники її роботи. Аналогова модель являє собою спрощену модель фінансових потоків компанії, яка з великим ступенем ймовірності поводить себе як реальна, проте не є такою [12].

На рис. 4.13 подана схема фінансових потоків майбутньої залізничної туристичної компанії. Умовно-фінансові потоки компанії можна поділити на чотири групи:

1. Інвестиційні надходження компанії.
2. Доходи компанії з різних джерел.
3. Витрати компанії.
4. Податки, інші обов'язкові внески, платежі та збори.

Розглянемо детальніше кожну групу фінансових потоків.

Інвестиційні надходження компанії мають основні чотири джерела:

- 1) банки та інші кредитні структури;
- 2) публічне акціонерне товариство «УЗ»;
- 3) місцеві органи влади;
- 4) приватні інвестори та компанії.

Стосовно організації вузькоколійних залізничних подорожей у Закарпатті, то слід сказати, що бажання вкладати кошти у відродження вузькоколійного руху в регіоні виявляють місцеві органи влади та приватні інвестори. ПАТ «УЗ» досі не визначилося зі своєю позицією.

Доходи акціонерної компанії «Вузькоколійні залізниці» мають два потужних джерела:

- 1) споживачі туристичних та екскурсійних послуг;
- 2) платежі туроператорів за послуги з перевезень та користування інфраструктурою компанії.

Перше джерело – це надходження від самостійної організації туристичних подорожей компанією «Вузькоколійні залізниці», за якої інші туристичні компанії, готелі, ресторани, колиби та туристичні структури регіону є лише контрагентами.

Друге джерело – це платежі інших туроператорів за послуги з перевезень (трансфери) та користування інфраструктурою, що належить компанії (готелі, ресторани та ін.).

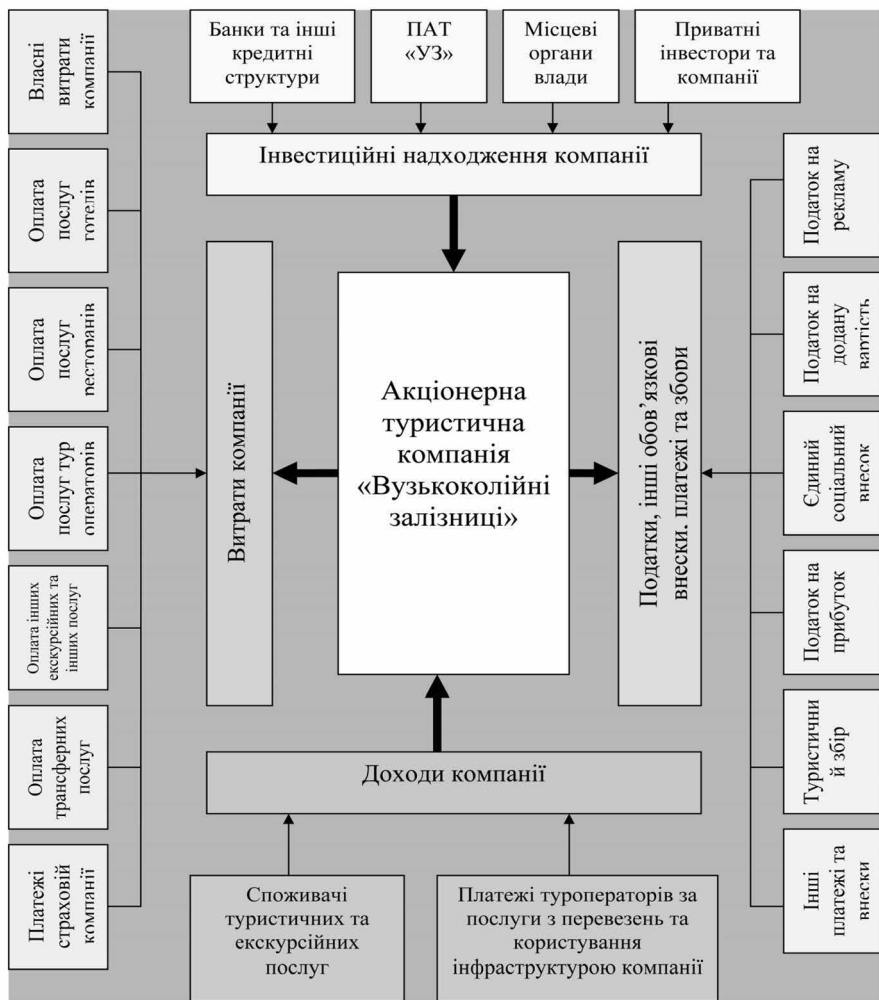


Рис. 4.13. Схема фінансових потоків залізничної компанії.

Джерело: розробка автора

Витрати компанії мають сім основних складових:

- 1) оплата трансферних послуг автомобільних фірм;
- 2) оплата інших екскурсійних послуг;
- 3) оплата послуг туроператорів;
- 4) оплата послуг ресторанів;
- 5) оплата послуг готелів;
- 6) власні витрати компанії;
- 7) платежі страховій компанії.

За вказаним переліком основними контрагентами компанії «Вузькоколіїні залізниці», яким вона сплачує рахунки за отримання їх послуг, є:

- автомобільні фірми – за надання послуг з перевезення туристів від залізничної лінії до місць проведення екскурсій, ресторанів, ко-
либ, готелів;

- екскурсійні бюро – за послуги професійних гідів, перекладачів,
що проводять місцеві екскурсії;

- туроператори, що проводять локальні екскурсійні подорожі
у складі туристичної поїздки;

- готелі, ресторани та колиби – за харчування туристів у місцях
проведення планових екскурсів;

- окремі готелі, вілли та власники апартаментів – за проживання
та ночівлю під час планових поїздок у межах путівок;

- страхові компанії – за страхування туристів під час туристичної
подорожі.

Крім вказаних витрат, компанія має витрати на утримання та ре-
монт залізничної інфраструктури (якщо вона на балансі компанії),
рухомого складу, власної готельної, ресторанної та іншої інфра-
структури, проведення маркетингових досліджень, рекламні заходи
та інші роботи.

До останньої групи фінансових потоків слід віднести *податки, інші обов'язкові внески, платежі та збори*, а саме:

- податок на додану вартість;
- податок на прибуток;
- єдиний соціальний внесок;
- туристичний збір;
- податок на рекламу;
- інші платежі та внески.

Вказані податки регламентуються чинним законодавством.

Якщо аналогова модель дозволяє візуально уявити рух фінансових потоків, то для виконання поточних та перспективних розрахунків слід використовувати математичну модель. Математична модель у стислій формі описує розрахунки, що слід виконувати для визначення чистого доходу компанії «Вузькоколіїні залізниці». У нашому випадку чистий дохід (ФЧД) являє собою різницю між усіма видами надходжень та витрат і фактично є сумою частини фінансового результату, що утворює економічні, статутний та резервний фонди компанії. Математично це можна записати формулою

$$\text{ФЧД} = (D_{\text{тд}} + D_{\text{нп}} + I + \text{КБ}) - (V_{\text{стор}} + V_{\text{вк}} + V_{\text{ск}} + V_{\text{п}} + V_{\text{кб}}), \quad (4.1)$$

- де $D_{\text{тд}}$ – річні доходи від туристичної діяльності компанії, тис. грн;
 $D_{\text{нп}}$ – доходи компанії від надання послуг іншим туроператорам із залізничних перевезень та за користування туристичною інфраструктурою компанії, тис. грн;
 I – річні інвестиції на розвиток компанії, що не включаються до статутного фонду, тис. грн;
 КБ – кредити банків та інших структур, отримані в поточному році, тис. грн;
 $V_{\text{стор}}$ – річні платежі стороннім організаціям, з якими компанія має виробничі відносини, тис. грн;
 $V_{\text{вк}}$ – річні власні витрати компанії, тис. грн;
 $V_{\text{ск}}$ – річні платежі страховим компаніям за страхування туристів та пасажирів, тис. грн;
 $V_{\text{п}}$ – річні податки, інші обов'язкові внески, платежі та збори, тис. грн;
 $V_{\text{кб}}$ – погашення тіла кредиту та відсотків за кредитом у поточному році, тис. грн.

Математична модель (4.1) відрізняється від економічного критерію і має інший економічний зміст. Критерій використовується для порівняння між собою кількох варіантів організації залізничної туристичної компанії та вибору з них найкращого за чистим дисконтним доходом з урахуванням терміну стримання доходів, витрат та інвестицій. Мета математичної моделі – показати фактичний чистий дохід компанії (сума, що йде на відтворення економічних, резервного та статутного фондів).

4.4. Фактори, що визначають попит на туристичні перевезення вузькими залізничними коліями

Опитування 3 000 респондентів дало такі результати: до залізничного туризму позитивно ставляться – 74 % респондентів, або 2 210 осіб; негативно – 6 % респондентів; не віддали переваги або підтвердили своє негативне ставлення до залізничних туристичних перевезень – 20 % респондентів [62].

Але в той же час прихильників залізничного туризму цікавлять такі види туристичних послуг: 9 % респондентів – пригодницький вид туризм, 12 % бажають відпочивати під час подорожі, 18 % – бажають подорожувати з пізнавальною метою, 10 % респондентів мають інтерес до знайомства з релігійними установами, 9 % – подорожують з лікувально-оздоровчою метою і 18 % респондентів приваблює відпочинок біля моря або річок (пляжний туризм).

За терміном подорожі залізничними коліями 25 % респондентів віддають перевагу одноденним туристичним поїздкам, нетривалі поїздки до 2–3 діб цікавлять 37 % респондентів, багатоденні поїздки в туристичних поїздах викликали інтерес у 19 % опитаних. При цьому 19 % респондентів не змогли позитивно відповісти на це запитання.

У Закарпатському регіоні туристам можна запропонувати майже всі вказані види залізничних подорожей вузькими коліями, а саме:

- активний відпочинок у горах у зимовий та літній періоди;
- пригодницький туризм для знайомства з чарівною природою регіону протягом всього року;
- лікувально-оздоровчий туризм у термальних водах міста Берегове, курортах Закарпаття та купання в гарячих котлах і річках;
- подорожі з пізнавальною метою всією територією Закарпаття;
- знайомство із заповідними озерами та річками;
- знайомство з історичними замками, монастирями та ін.

Тож можна визначити таких потенційних клієнтів залізничного туризму вузькими коліями. Значний попит на туристичні одноденні перевезення можна очікувати з боку відпочиваючих у місцевих готелях Закарпаття, до яких слід віднести вітчизняних та закордонних мешканців.

Короткострокові перевезення (до 5 діб) вузькими залізничними коліями можуть зацікавити не тільки відпочиваючих у готелях Закарпаття, але й мешканців усіх регіонів України та країн Європи.

Остаточню стверджувати про наявність попиту на туристичні залізничні подорожі тривалістю до 14 діб поки не можна, оскільки на територіях, що обслуговує вузькоколійна залізниця, не можна знайти необхідної кількості екскурсійних об'єктів для такої тривалої подорожі. Це буде актуально тільки після того, як туристична база Закарпаття стане більш розвиненою, а туристичний оператор зможе організувати додатково подорожі вузькими коліями територією сусідніх держав. Але за наявності поїздів першого класу, у складі яких будуть купейні вагони, вагони-ресторани, вагон-буфет, вагон-салон, а в перспективі вагон-казино (вдень вагон-ігротека), кількість бажаючих подорожувати протягом 7–8 діб збільшиться.

За оцінкою експертів Всесвітньої туристської організації, оптимальною вважається пропорція, за якої на одного туриста, що виїжджає за кордон, припадає один іноземний турист, що прибуває з-за кордону, і четверо осіб, що подорожують територією своєї країни. Для реалізації цієї пропорції повною мірою можуть використовуватися можливості залізничного транспорту майже в усіх видах туризму.

Враховуючи останні події, які відбулися в Україні протягом 2014–2016 років, а саме: гібридна війна, погіршення відносин з Росією, скасування візового режиму для подорожей у деякі країни Європи, суттєве скорочення доходів мешканців, – співвідношення, яке було наведено вище, майже не змінилося, проте обсяги туристичних перевезень значно знизилися.

Крім того, після анексії Криму відбулися зміни потоків туристичних перевезень. Основна маса мешканців країни більше користуються відпочинком в регіонах Західної України, що спонукає до підвищення попиту до туристичних подорожей вузькими коліями Закарпаття. До цього слід додати певний інтерес вітчизняних та закордонних бізнесменів до розвитку туристичної інфраструктури Закарпатського регіону.

Попит на туристичні перевезення вузькими залізничними коліями значно підвищиться за наявності сучасного комфортного рухомого складу, оскільки зараз існує вузькоколіїний рухомий склад для перевезення пасажирів, але він перебуває в занедбаному стані й майже не придатний до туристичних подорожей. У Закарпатті є позитивна

спроба використовувати старий рухомий склад для організації екскурсійних туристичних подорожей, але він зовсім не має комфортних умов і може здійснювати поїздки на невелику відстань. Попит на ці перевезення є, але він незначний і не постійний [4].

На основі сказаного можна зробити висновки, що у розвитку туристичних перевезень залізничними вузькими коліями основну роль відіграють такі фактори (рис. 4.14):

1. Наявність існуючої інфраструктури залізничних колій, що реконструйована або побудована заново і має відповідати встановленим нормативам з техніки безпеки, швидкості руху, комфортності поїздки та мусить утримуватися належним чином.

2. Наявність навколо вузькоколійної залізниці розвиненої туристичної інфраструктури (готелі, апартаменти, ресторани, кафе, колиби, туристичні агенції, бази відпочинку та ін.).

3. Наявність чарівної природи, місць для активного відпочинку (лижних баз, маршрутів для велосипедних подорожей тощо), тихого відпочинку (озер та річок), термальних вод для лікувально-оздоровчого туризму, курортів, місцевих національних особливостей (варіння у котлах, свята вина, рибна ловля та 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 здійснювати різні види туристичних послуг за терміном 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 кафе, трансферного й екскурсійного обслуговування, баз активного і спокійного відпочинку та ін.

9. Організація туристичних маршрутів на всі смаки, що дозволить залучити максимальну кількість клієнтів.

10. Цінова та тарифна політика туристичної компанії та її контрагентів, яка мусить враховувати вартість туристичних послуг компаній, що використовують для перевезень туристів автотранспорт.



Рис. 4.14. Фактори, що впливають на розвиток та попит на туристичні перевезення вузькими коліями

Розглянемо докладніше вплив конфігурації існуючої інфраструктури залізничних колій на попит населення на туристичні подорожі. В Україні існує чотири регіони, де залишилися вузькоколіїні лінії. Історично їх використовували для перевезення лісових та будівельних вантажів. Зараз вони функціонують лише частково,

інколи використовуються для разових туристичних поїздок (наприклад, Карпатський трамвай, який належить приватній компанії). Верхня будова колії майже усюди відсутня, але залишилося земляне полотно, яке можна реконструювати та відновити для укладки шпальної решітки.

Траса вузькоколійних залізниць мусить пролягати близько до існуючої туристичної інфраструктури, що обслуговується зараз автомобільним транспортом. Для цього слід оптимально використати конфігурацію існуючих залізниць, де потрібно прокласти нову трасу, в інших місцях провести 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 приваблюють туристів своєю екзотичністю;
- такі перевезення значно безпечніші, ніж автомобільні, особливо в зимовий період;
- залізничні перевезення значно комфортніші 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 відбудові нових готелів, ресторанів, баз відпочинку та ін.

Нова траса вузькоколійних залізниць може проходити в містах, де немає існуючих об'єктів туристичної інфраструктури, але є історичні пам'ятки, які можуть викликати додатковий туристичний попит. Наприклад, у регіонах Закарпаття це водоспади, оленячі та страусові ферми, замки, квіткові долини, лижні траси, гірські річки та ін.

Найкраща конфігурація для реконструкції старої та будівництва нової траси залізниці є форма суміжних кілець, яка дозволяє організовувати одразу кілька різнопланових туристичних маршрутів (див. рис. 4.1), що охоплюють велику кількість баз активного та тихого відпочинку, історичних об'єктів, лікувальних курортів, місцин з мальовничими краєвидами та ін.

Вказана вище конфігурація залізничної траси дозволяє в будь-якому місці будувати окрему гілку залізничної колії до туристичного містечка або пам'яток, що зараз користується значним попитом

(наприклад, існуючі гілки вузькоколійної залізниці Іршава–Берегове та Іршава–Виноградів (див. рис. 4.1)).

Суттєво збільшує попит 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 вузькоколійну залізницю.

Можна запропонувати кілька варіантів організації туристичних перевезень вузькими коліями залежно від потоку туристів, терміну поїздки та призначення 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 туристів спеціальним рейкомобілем від готелю до будь-якого туристичного об'єкта та між туристичними об'єктами;

великий трансфер залізничним рухомим складом – перевезення великої кількості пасажирів вузькоколійним поїздом від вокзалу широкої колії до лікувально-оздоровчого центру, готелю та будь-якого туристичного об'єкта;

великий туристичний трансфер залізничним рухомим складом – перевезення неорганізованих туристів великою кількістю вузькоколійним поїздом від готелю до будь-якого туристичного об'єкта та між туристичними об'єктами за залізничним квитком із відкритою датою;

туристична подорож малим трансфером – перевезення малої кількості неорганізованих туристів спеціальним рейкомобілем окремими туристичними маршрутами терміном не більше однієї доби;

одноденна туристична подорож залізничним рухомим складом – перевезення певної кількості організованих туристів вузькоколійним поїздом окремими туристичними маршрутами терміном не більше однієї доби;

короткострокова туристична подорож залізничним рухомим складом – перевезення певної кількості організованих туристів вузькоколійним поїздом окремими туристичними маршрутами терміном не більше п'яти діб;

довгострокова туристична подорож залізничним рухомим складом – перевезення певної кількості організованих туристів вузькоколійним поїздом окремими туристичними маршрутами рухомим

складом України та сусідніх країн терміном не більше чотирнадцять діб.

Малий трансфер можна використовувати для перевезення пасажирів, які прибули залізничним транспортом для відпочинку в санаторіях, будинках відпочинку, на гірські курорти та на інші туристичні об'єкти, якщо їх кількість не перевищує місткість спеціального рейкомобіля, а вказані об'єкти розташовані в районі тягіння вузькоколійної магістралі. Ці трансферні перевезення рейкомобілем (рис. 4.15) значно комфортніші, ніж перевезення звичайними маршрутками (малими автобусами) та безпечніші, оскільки залізниця нормально працює протягом всього року.



Рис. 4.15. Загальний вигляд рейкомобіля для широких та вузьких колій.

Для колії 750 мм потрібна заміна візків. Джерело:

http://81.47.175.201/livingrail/images/stories/bus_train3.jpg

У той же час рейкомобілі можна використовувати для перевезення неорганізованих туристів та малих туристичних груп окремими маршрутами вузькоколійної лінії (малий туристичний трансфер) з доставкою пасажирів безпосередньо до будь-якого туристичного об'єкта, оскільки цей вид транспорту може рухатися як залізницею, так і автодорогою.

Вартість проїзду туристів у рейкомобілі буде нижчою за звичайні автобуси, оскільки залізнична траса завжди має менші вертикальні уклони та криві в плані, що потребує менше палива.

Великий трансфер залізничним рухомим складом можна використовувати для перевезення пасажирів, які прибули залізничним транспортом широкою колією для відпочинку в санаторіях, будинках відпочинку, на гірські курорти та на інші туристичні об'єкти, якщо їх кількість перевищує місткість спеціального рейкомобіля, а вказані об'єкти розташовані в районі тягіння вузькоколійної магістралі. Але в цьому разі додатково слід використовувати звичайні автобуси для доставки пасажирів від вузькоколійного поїзда до об'єктів відпочинку. Такі трансферні перевезення значно комфортніші ніж перевезення малими та великими автобусами і безпечні, оскільки залізниця нормально працює протягом всього року.

Великий туристичний трансфер залізничним рухомим складом можна використовувати для перевезення неорганізованих туристів та малих туристичних груп за окремими напрямками вузькоколійної лінії з доставкою пасажирів до будь-якого туристичного об'єкта за залізничним квитком з відкритою датою. Така форма трансферних перевезень дозволяє туристам самостійно протягом певного періоду ознайомитися з кількома туристичними об'єктами за вільним графіком. Крім того, цими поїздами можуть скористатися мешканці регіону та персонал, який працює у вказаних туристичних об'єктах. Вартість проїзду в таких поїздах буде нижчою за звичайні автобуси.

Туристичну подорож малим трансфером (перевезення спеціальним рейкомобілем за окремими туристичними маршрутами терміном не більше однієї доби) можна запропонувати неорганізованим туристам, які бажають побувати у визначених ними самостійно місцях. Цей вид туристичних перевезень за вартістю нижчий, ніж перевезення вузькоколійним поїздом.

Одноденна або дводенна туристична подорож залізничним рухомим складом відбувається тільки за заздалегідь встановленим маршрутом за наявності певної кількості організованих туристів терміном не більше однієї або двох діб. Структура вузькоколійного поїзда визначається кількістю туристів, які бажають ознайомитися з конкретним маршрутом, що включає певні туристичні об'єкти. Як правило, така подорож передбачає кілька зупинок для ознайомлення з місцевими пам'ятками, туристичними об'єктами, відпочинок

у готелі (у разі дводенної подорожі) та харчування в ресторані або в місцевих колибах.

Короткострокова туристична подорож залізничним рухомим складом відбувається тільки за заздалегідь встановленим маршрутом за наявності певної кількості організованих туристів терміном не більше п'яти діб. Структура вузькоколісного поїзда визначається кількістю туристів, які бажають ознайомитися з конкретним маршрутом, що включає певні туристичні об'єкти. Як правило, така подорож передбачає щоденно кілька зупинок для знайомства з місцевими пам'ятками, туристичними об'єктами, відпочинок та харчування в ресторані або в місцевих колибах. Крім того, вночі передбачено відпочинок у місцевих готелях або в апартаментах, від чого залежить вартість путівки.

Довгострокова туристична подорож залізничним рухомим складом відбувається тільки за заздалегідь встановленим маршрутом за наявності певної кількості організованих туристів терміном не більше чотирнадцять діб. Структура вузькоколісного поїзда визначається кількістю туристів, які бажають ознайомитися з конкретним маршрутом, що включає певні туристичні об'єкти. Одного регіону Закарпаття для туристичної подорожі замало, і тому такими маршрутами передбачено ще знайомство з іншими регіонами України та сусідніх країн Європи. Така подорож може відбуватися двома видами транспорту: залізничним (вузькою, європейською та широкою колією) і автомобільним. Інколи туристи можуть подорожувати в інших регіонах морем та річками. Як правило, така подорож передбачає щоденно кілька зупинок для знайомства з місцевими пам'ятками, туристичними об'єктами, відпочинок та харчування в ресторані або в місцевих колибах. Крім того, вночі передбачено відпочинок у місцевих готелях або в апартаментах, від чого залежить вартість путівки.

Класифікація туристичних подорожей залежно від кількості туристів, терміну подорожі, рухомого складу, що використовується для поїздки, та призначення туристичної подорожі наведена в табл. 4.3. Запропонована класифікація вузькоколісних трансферів та туристичних подорожей залежно від призначення поїздки, виду рухомого складу, терміну поїздки та регіонів обслуговування дозволить заздалегідь планувати необхідну кількість рейкомобілів та туристичних поїздів для перевезення пасажирів, туристів, мешканців регіону та обслуговуючого персоналу залежно від їх кількості.

Таблиця 4.3

Класифікація туристичних подорожей 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 місткості рейкомобіля	Залежить від дальності поїздки	Рейкомобіль
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	Рейкомобіль
Великий трансфер	Для перевезення пасажирів від залізничного вокзалу широкої колії до готелів, лікувально-оздоровчих об'єктів, туристичних баз та ін.	Структура поїзда визначається кількістю бажаючих	» – »	Вузькоколійний поїзд
Великий туристичний трансфер	Для перевезення туристів від готелів, лікувально-оздоровчих об'єктів до туристичних об'єктів та між туристичними об'єктами	Те саме	» – »	Вузькоколійний поїзд

Вид туристичної подорожі	Призначення	Кількість туристів	Термін поїздки	Рухомий склад
Туристична подорож малим трансфером	Для перевезення неорганізованих туристів окремими туристичними маршрутам, 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 заздалегідь 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 заздалегідь встановленим маршрутом територією кількох регіонів та країн	» – »	До 14 діб	» – »

4.5. Прогнозування річних доходів туристичної компанії від перевезення пасажирів і туристів вузькими залізничними коліями

Згідно з опитуванням, які були проведені в дисертаційній роботі [62], 74 % респондентів віддають перевагу залізничному туризму. Але в регіоні Закарпаття, де дуже розвинуті автомобільні перевезення туристів, попит на залізничні перевезення буде наростати поступово, тому спочатку доцільно закупити рейкомобілі, які значно дешевші, ніж пасажирський вузькоколіїний поїзд. Потім слід закупляти дорогий сучасний вузькоколіїний рухомий склад та привчити туристів до комфортних залізничних перевезень.

Враховуючи сказане, річний дохід від використання рейкомобілів $D_{рей}$ для перевезення пасажирів та туристів буде накопичуватися за трьома напрямками, а саме:

- 1) від малого трансферу $D_{рей}^{MT}$ (див. формулу (4.2));
- 2) від малого туристичного трансферу $D_{рей}^{MTT}$ (див. формулу (4.3));
- 3) від туристичних подорожей малим трансфером $D_{рей}^{pMT}$ (див. формулу (4.4)).

$$D_{рей}^{MT} = \sum_{i=1}^n K\Pi_i^k BK_i^k, \quad (4.2)$$

де $K\Pi_i^k$ – 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 вузькоколіїному напрямку до k -ї тарифної зони;

BK_i^k – вартість квитка від залізничного вокзалу широкої колії до місця туристичного відпочинку або готелю по i -му вузькоколіїному напрямку до k -ї тарифної зони.

$$D_{рей}^{MTT} = \sum_{i=1}^n K T_i^m BK_i^m, \quad (4.3)$$

де $КТ_i^m$ – річна кількість туристів, що подорожують 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 до m -ї зупинки;

$ВК_i^m$ – вартість квитка між туристичними об'єктами по i -му вузькоколійному напрямку залежно від залізничного тарифу до m -ї зупинки.

$$D_{рей}^{п.т} = \sum_{j=1}^r КТМ_j ВП_j, \quad (4.4)$$

де $КТМ_j$ – річна кількість відпочиваючих, що користуються рейкомобілями для туристичних подорожей по j -му вузькоколійному маршруту;

$ВП_j$ – вартість туристичної путівки по j -му вузькоколійному маршруту.

r – кількість вузькоколійних туристичних маршрутів, що виконуються рейкомобілями;

n – кількість напрямків трансферних перевезень, що виконуються рейкомобілями.

Якщо дохід туристичної компанії від перевезення пасажирів та туристів рейкомобілями накопичується по трьох напрямках, то дохід від перевезення вказаного контингенту спеціальними вузькоколійними поїздами розраховується по п'яти напрямках (4.5)–(4.9).

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 дозволяють туристам робити зупинки на маршруті на деякий період, а потім продовжувати поїздку до кінцевого пункту (4.5) та (4.6).

$$D_{поїзд}^{в.т} = \sum_{i=1}^n КП_i^k ВК_i^k, \quad (4.5)$$

де $KП_i^k$ – річна кількість пасажирів, що користуються великим 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;

$ВК_i^k$ – вартість квитка від залізничного вокзалу широкої колії до місця туристичного відпочинку або готелю по i -му вузькоколійному напрямку до k -ї тарифної зони.

$$Д_{\text{поїзд}}^{\text{в.т.т}} = \sum_{i=1}^n KТ_i^m ВК_i^m, \quad (4.6)$$

де $KТ_i^m$ – річна кількість туристів, що подорожують 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 до m -ї зупинки;

$ВК_i^m$ – вартість квитка між туристичними об'єктами по i -му вузькоколійному напрямку залежно від залізничного тарифу до m -ї зупинки.

Розрахунки доходу від перевезень туристів протягом однієї або двох діб спеціальними рухомим складом вузькими залізничними коліями та різними маршрутами розраховується за формулою (4.7), яка враховує структуру поїзда (наявність вагона-буфету, вагона-ресторану, вагона-салону), класність поїзда (перший або другий клас), тип вагона (другого, першого класу або купейний).

$$Д_{\text{поїзд}}^{\text{одн/дво}} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 KТМ_j^s ВП_j^s, \quad (4.7)$$

де $KТМ_j^s$ – річна кількість відпочиваючих, що користуються вузькоколійним рухомим складом для туристичних одно- або дводенних подорожей за j -м маршрутом у вагоні типу s ;

$ВП_j^s$ – вартість туристичної путівки по j -му вузькоколійному маршруту у вагоні типу s ;

- r – кількість вузькоколійних туристичних маршрутів, що виконуються спеціальним вузькоколійним рухомим складом;
- s – тип вагона: 1 – другого класу, 2 – першого класу, 3 – купейний вагон.

Аналогічно виконуються розрахунки доходу від перевезень туристів вузькоколійними поїздами по короткострокових та довгострокових маршрутах з включенням до структури поїзда вагона-казино, вартість за користування яким оплачується додатково відвідувачами казино (4.8) та (4.9).

$$D_{\text{поезд}}^{\text{корот}} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 KTM_j^s \cdot ВП_j^s, \quad (4.8)$$

де KTM_j^s – річна кількість відпочиваючих, що користуються вузькоколійним рухомим складом для короткострокових туристичних подорожей по j -му маршруту у вагоні типу s ;

$ВП_j^s$ – вартість туристичної путівки по j -му вузькоколійному маршруту у вагоні типу s .

$$D_{\text{поезд}}^{\text{довго}} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 KTM_j^s \cdot ВП_j^s, \quad (4.9)$$

де KTM_j^s – річна кількість відпочиваючих, що користуються вузькоколійним рухомим складом для довгострокових туристичних подорожей по j -му маршруту у вагоні типу s ;

$ВП_j^s$ – вартість туристичної путівки по j -му вузькоколійному маршруту у вагоні типу s ;

Вартість путівки включає:

- проїзд за маршрутом, що враховує термін подорожі, класність вузькоколійного поїзда та тип вагона (1-го, 2-го класу, купейний);
- проживання в готелі (2, 3, 4 зірки), сніданки у поїзді або готелі за необхідності;
- екскурсії за вказаною програмою;
- супровід гід-керівника протягом всієї подорожі;
- страхування.

Вартість туру не включає:

- вхідні квитки на екскурсійні об'єкти;
- факультативні екскурсії, що рекомендовані у програмі туру;
- проїзд у суспільному транспорті;
- власні витрати туриста (обіди, вечеря, сувеніри).

Для наочності сприйняття попереднього матеріалу в табл. 4.4 систематизовані всі формули для визначення річного доходу туристичної компанії від трансферу та туристичних подорожей різним рухомим складом вузькими залізничними коліями.

Методичний підхід щодо визначення доходів від перевезень пасажирів та туристів різними видами рухомого складу вузькими коліями, який враховує окремо трансферні перевезення пасажирів до місць відпочинку та у зворотному русі й туристичні подорожі окремими маршрутами різним рухомим складом, дозволить точніше прогнозувати економічну діяльність туристичних компаній і обґрунтовано встановлювати величину залізничних тарифів та вартість путівок.

4.6. Визначення кількості туристів, що можуть користуватися вузькоколіїм залізничним транспортом

Для вирішення цього питання доцільно скористатися схемою утворення туристичних потоків на прикладі Закарпатського регіону (рис. 4.14). На схемі показані зовнішні потоки із сусідніх Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії, з якими є залізничне, автомобільне та авіаційне сполучення, а також внутрішні потоки з України. Ці туристи потрапляють у Закарпатський регіон автомобільним, залізничним та авіаційним транспортом. Усі вони їдуть сюди з певною метою – ознайомитися з мальовничою природою, національною культурою, відпочити на лижних курортах, відвідати лікувально-оздоровчі та туристичні об'єкти.

Усі вказані людські потоки (показано суцільною стрілкою) утворюють потенційні туристи та користувачі вузькоколіїм залізничних подорожей, але тільки частково, оскільки багато туристів потрапляють у цей регіон як клієнти інших туристичних компаній на автомобільному транспорті.

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	$D_{поїзд}^{в.т} = \sum_{i=1}^n КП_i^k ВК_i^k$	Вузькоколійний 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 вузькоколійним поїздом	$D_{поїзд}^{одн/дво} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 КТМ_j^s ВП_j^s$	Вузькоколійний поїзд
Короткострокова туристична подорож вузькоколійним поїздом	$D_{поїзд}^{корот} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 КТМ_j^s ВП_j^s$	Те саме
Довгострокова туристична подорож вузькоколійним поїздом	$D_{поїзд}^{довго} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 КТМ_j^s ВП_j^s$	» – »

На рис. 4.16 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).



Рис. 4.16. Схема туристичних потоків у Закарпатському регіоні України.

Джерело: розробка автора

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 вузькоколіїної 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 вузькоколіїна залізниця, та Хуста.

З урахуванням сказаного, прогнозу загальну кількість туристів, працівників туристичних об'єктів та мешканців регіону (ПКП), що можуть користуватися послугами вузькоколіїної туристичної компанії, пропонується визначити за формулою (4.10) з урахуванням реальних звітних статистичних даних та двох коефіцієнтів $K_{\text{тяж}}$, $K_{\text{з.т}}$, значення яких пояснено нижче, а також працівників туристичних об'єктів та місцевого населення:

$$\text{ПКП} = (K_{\text{ЗТ}} + K_{\text{УТ}} + K_{\text{ЗПТ}}) K_{\text{тяж}} K_{\text{з.т}} + \text{КПТО} + \text{КП}, \quad (4.10)$$

- де $K_{\text{ЗТ}}$ – прогнозна кількість закордонних туристів, які протягом року прийдуть в Закарпатський регіон будь-яким видом транспорту для відпочинку, чол.;
- $K_{\text{УТ}}$ – прогнозна кількість українських туристів, які протягом року прийдуть в Закарпатський регіон будь-яким видом транспорту для відпочинку, чол.;
- $K_{\text{ЗПТ}}$ – прогнозна кількість мешканців Закарпатського регіону, які протягом року будуть відпочивати на туристичних об'єктах своєї області (без урахування мешканців регіону, які будуть працювати на цих об'єктах), чол.;
- $K_{\text{тяж}}$ – прогнозний коефіцієнт, який враховує загальну кількість туристів, яка знаходиться в зоні тяжіння до вузькоколіїної інфраструктури та її туристичних об'єктів;
- $K_{\text{з.т}}$ – прогнозний коефіцієнт, який враховує загальну кількість туристів з усіх вказаних потоків, що протягом року бажають користуватися послугами вузькоколіїної туристичної компанії;

КПТО – прогнозна кількість працівників туристичних об'єктів регіону, що будуть щорічно користуватися вузькоколіїним рухомим складом, чол.;

КП – прогнозна кількість мешканців Закарпаття, які протягом року будуть користуватися вузькоколіїним рухомим складом для поїздок в інші місця регіону з власних потреб.

Важливим є визначення коефіцієнтів $K_{\text{тяж}}$ та $K_{\text{зт}}$, оскільки їх величина суттєво впливає на загальну кількість пасажирів, що будуть користуватися залізничним транспортом.

Як було зазначено вище з посиланням на [62], попит на залізничні перевезення складає близько 74 %. Але не слід забувати, що вузькоколіїна залізниця менш комфортна, ніж звичайна, й користується значно меншим попитом. Тому на перший рік експлуатації вузькоколіїної залізниці можна прогнозувати $K_{\text{тяж}}$ на рівні не більш ніж 20 %, потім цей відсоток буде зростати й може досягнути 35 %.

Що стосується коефіцієнта $K_{\text{тяж}}$, то його слід визначати за формулою (4.11), яка враховує кількість туристів, що перебувають у районі тяжіння залізниці $\text{ПКТ}_{\text{тяж}}$, відносно загальної кількості туристів у Закарпатському регіоні ПКТ з використанням знижувального коефіцієнта $K_{\text{зниж}}$, який враховує лише частину туристів районів тяжіння. Цей показник визначається для кожного регіону окремо шляхом досконального дослідження реальних статистичних показників кількості відпочиваючих та туристів у районі тяжіння залізниці:

$$K_{\text{тяж}} = \frac{\text{ПКТ}_{\text{тяж}}}{\text{ПКТ}} K_{\text{зниж}}. \quad (4.11)$$

Для розрахунку необхідної кількості рейкомобілів, вузькоколіїних 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 вагона) необхідно поділити вказаний потік пасажирів КПП на окремі складові, що враховують попит на конкретний тип рухомого складу (рейкомобілі та поїзди), класність вагонів та комфортність поїзда (рис. 4.17).

Протягом першого року експлуатації вузькоколіїної залізниці попит на туристичні подорожі вузькоколіїним рухомим складом ще буде невеликим, а кількість рейкомобілів та поїздів незначною, тому

доцільно розрахувати перспективний потік туристів ПКТ залежно від кількості оглядових екскурсій за формулою

$$ПКТ = \sum_{y=1}^k \sum_{v=1}^m KPC_{y,v}^i n_{сер}^i ПКМ_{y,v} m_v, \quad (4.12)$$

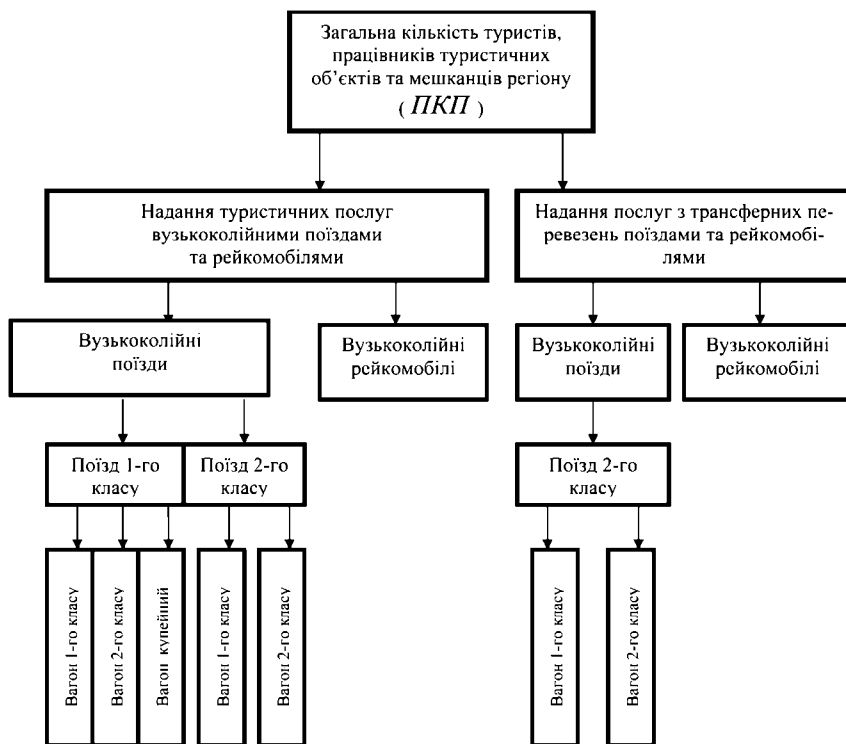


Рис. 4.17. Структура туристичних та трансферних перевезень вузькоколійним рухомим складом. Джерело: розробка автора

де $KPC_{y,v}^i$ – кількість i -х туристичних залізничних поїздів та рейко-
мобілів на y -му маршруті за один день, од.,
 $n_{сер}^i$ – середня розрахункова населеність i -го туристичного
поїзда або рейкомобіля на y -му маршруті за рік, чол.,

$ПКМ_y$ – кількість оглядових туристичних маршрутів у прогностичному році, од.;

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

Прогнозну кількість пасажирів та місцевих мешканців, які можуть бути перевезені поїздами й рейкомобілями від вокзалів і місць проживання до туристичних об'єктів та між ними вузькоколійним рухомим складом, можна орієнтовно визначити за формулою (4.13).

$$КТП = \sum_i^k \cdot \sum_{y=1}^m КРС_y^i n_{сеп}^i КТМ_y m_y, \quad (4.13)$$

де $КРС_y^i$ – кількість i -х туристичних залізничних поїздів та рейкомобілів на y -му маршруті за один день, од.;

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

$КТМ_y$ – кількість трансферних маршрутів для перевезення туристів та мешканців регіону в прогностичному році, од.;

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

4.7. Методичний підхід щодо побудови тарифів на перевезення пасажирів та туристів у вузькоколійних поїздах

Тарифи на перевезення пасажирів (туристів) вузькими залізничним коліям 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. Розрахунок тарифів базується на середній на мережі залізниць України фактичній собівартості перевезення пасажирів вузькими коліями, яка

визначається за такими нормативними документами: номенклатурою витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України; інструкцією з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України.

Тарифи на перевезення пасажирів вузькими коліями повинні бути єдиними для перевезення пасажирів у будь-якому рухомому складі (поїзди та рейкомобілі). Враховуючи те, що вузькоколійні поїзди курсують у межах окремої залізниці, розподіл вартості проїзду на дві частини (плацкарти та квиткової) не передбачено.

Тарифи в кожному регіоні України розраховуються на основі існуючих калькуляцій витрат на вузькоколійні пасажирські перевезення з урахуванням економічно обґрунтованого прибутку, ПДВ та страхового збору й мають бути погоджені обласними адміністраціями.

Пасажирські тарифи на вузькоколійні перевезення розраховуються окремо по кожній залізниці, за тарифними поясами залежно від таких показників:

1. Показника собівартості 10 пас.-км по вузьких коліях 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.

4. Питомої ваги витрат на початково-кінцеві операції у загальній собівартості перевезень пасажирів протягом розрахункового року вузькими коліями для конкретної залізниці, відсотки.

Для розрахунку тарифів на перевезення пасажирів вузькими коліями скористаємося формулами

$$T_L = (C_L L K_R) (1 + K_{\text{ПДВ}} + K_{\text{страх}}) 10^{-3} \quad (4.14)$$

$$C_L = C \left[1 + \beta \left(\frac{\bar{L}}{L} - 1 \right) \right], \quad (4.15)$$

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 пасажирів 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 вузькоколійною залізницею, рази;
 $K_{\text{ІДЗ}}$ – коефіцієнт, що враховує нарахування податку на додану вартість;
 $K_{\text{страх}}$ – коефіцієнт, що враховує нарахування страхового збору, рази;
 C – розрахункова собівартість одиниці виду послуг, коп./10 пас.-км;
 $\bar{L}$ – середня дальність поїздки пасажирів вузькоколійною залізницею, км;
 β – питома вага витрат на початково-кінцеві операції, розрахунок якої наведено нижче.

Побудовані за формулами (4.14) та (4.15) тарифи повинні враховувати прогностичні показники витрат наступного року. Для цього необхідно розробити програмний продукт, який буде використовувати дані форми 10 зал, розраховані на основі перспективних даних (вартості електроенергії, палива, матеріалів та заробітної плати), для розробки прогностичних тарифів.

Визначення витрат з перевезень пасажирів вузькими коліями виконується на базі калькуляції собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень табл. 1 (форма 10 зал). За даними калькуляції окремої залізниці встановлюються витрати з перевезень пасажирів вузькими коліями з розподілом за складовими (локомотивна, вагонна, пасажирська та інфраструктурна) (рис. 4.18).



Рис. 4.18. Розподіл витрат на перевезення 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 перевезеннях, 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, депо夫斯基й 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 вузькоколіїних 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 вузькоколіїної залізниці.

Враховуючи те що вузькоколіїна 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 вузькоколіїним 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 голов-

них 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).

Після того, як вище було визначено принципи розрахунку витрат на операцію руху, скористаємося результатами з науково-дослідної роботи «Розробка методики розрахунку тарифів на перевезення пасажирів залізничним транспортом та програмного забезпечення для розрахунку собівартості та тарифів», де подана методика визначення витрат на початково-кінцеві операції та значення величини β за формулою

$$\beta = \frac{B^3 - B_{\text{рух}}}{B^3}, \quad (4.16)$$

де B^3 – загальні витрати вузькоколійного господарства на перевезення пасажирів та витрати на утримання вузькоколійної інфраструктури, грн;

B_{px} – витрати на операції руху з перевезення пасажирів вузькими коліями (табл. 4.5), грн.

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 році.

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

$$P_g = B_a \bar{R} (t_b / 12), \quad (4.17)$$

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. Норма прибутку, що відповідає середньозваженій вартості капіталу підприємств залізничного транспорту, визначається за формулою (4.18).

Таблиця 4.5

Принцип розрахунку витрат на операції руху

Найменування тарифної складової	Номер статті	Код рядка	Величина прямих витрат, тис. грн	Розрахунок коефіцієнта, що враховує нарахування загальновиробничих та адміністративних витрат, рази	Загальна сума витрат, тис. грн
Локомотивна складова	5202	8171	2 819,0	$[1 + (449 + 47)/3\ 409] = 1,145497$	3 229,0
		8821	104 998,0	$[1 + (20\ 629 + 1151)/136\ 297] = 1,159776$	121 774,0
	5002	8815	11 233,0	$[1 + (3\ 142 + 175)/20\ 758] = 1,159793$	13 028,0
Пасажирська складова	2004	7753	39 303,0	$[1 + (4\ 783 + 17)/65\ 434] = 1,073356$	42 186,0
		8006	198,0	$[1 + (29\ 673 + 1\ 229)/49\ 999] = 1,618952$	122,0
Інфраструктурна складова	4030	7822.2	6 239,0	$[1 + (2\ 027 + 227)/16\ 278] = 1,138469$	7 103,0
		8082.2	32,0	$[1 + (957 + 23)/13\ 166] = 1,074434$	34,0
	4033	8727.5	71 095,0	$[1 + (18\ 734 + 8\ 402)/92\ 504] = 1,293349$	91 951,0
	4034	7823.2	1 775,0	$[1 + (2\ 027 + 227)/16\ 278] = 1,138469$	2 021,0
	4035	8729.5	113,0	$[1 + (18\ 734 + 8\ 402)/92\ 504] = 1,293349$	146,0
	4037	8730.5	1 058,0	$[1 + (18\ 734 + 8\ 402)/92\ 504] = 1,293349$	1 368,0
	Разом				282 962,0

$$\bar{R} = \frac{B_o R_o + B_l R_l}{B}, \quad (4.18)$$

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 балансу), 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 доходу¹ 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 $P_{\text{пер}}$, тис. грн, виділяється пропорційно до відповідних операційних витрат та визначається за формулою

$$P_{\text{пер}} = P_g \frac{E_{\text{пер}}}{E_g}, \quad (4.19)$$

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

¹ У наказах Фонду державного майна України застосовується термін «умовно безризикова складова ставки капіталізації».

$$P = \frac{P_{\text{пер}}}{\sum PL_{\text{пр}}} \sum HL, \quad (4.20)$$

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

$$K_R = 1 + (P/E_{\text{заг}}), \quad (4.21)$$

де P – очікуваний розрахунковий прибуток від пасажирських перевезень вузькими коліями в базовому періоді, грн.

$E_{\text{заг}}$ – загальні витрати на вузькоколіїні пасажирські перевезення, грн.

Для наочного уявлення принципу побудови тарифів в табл. 4.6 наведено модель розрахунку тарифів на перевезення пасажирів вузькоколіїною залізницею будь-якого регіону

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.

4.8. Визначення структури витрат, що відносяться на вартість путівки

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).

**Приклад розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні в середньому по Укрзалізниці
(без прибутку) за даними 2010 року**

Тарифна зона	Розрахункова відстань	Розрахункова ставка	Показник собівартості перевезень, коп/10 пас.-км	Тариф без прибутку	ПДВ	Страховий збір	Тариф з ПДВ та страховим збором
1–10	5						
11–20	15						
21–30	25						
31–40	35						
41–50	45						
51–60	55						
61–70	65						
71–80	75						
81–90	85						
91–100	95						
101–110	105						
111–120	115						
121–130	125						
131–140	135						

Закінчення табл. 4.6

Тарифна зона	Розрахункова відстань	Розрахункова ставка	Показник собівартості перевезень, коп./10 пас.-км	Тариф без прибутку	ПДВ	Страховий збір	Тариф з ПДВ та страховим збором
141–150	145						
151–160	155						
161–170	165						
171–180	175						
181–190	185						
191–200	195						
201–210	205						
211–220	215						
221–230	225						
231–240	235						

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 (логістичні дослідження, виготовлення різних видів реклами, постачання продуктів та напоїв, організація харчування, робота стюардів, робота підів, прибирання вагонів, укладення договорів з туристичними агенціями, готелями, апарт-готелями, ресторанами, кафе, колибами, ліжними базами, будинками відпочинку, туристичними об'єктами, екскурсійними бюро та ін.).

8. Послуг готелів та апарт-готелів 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 (рис. 4.19).

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.

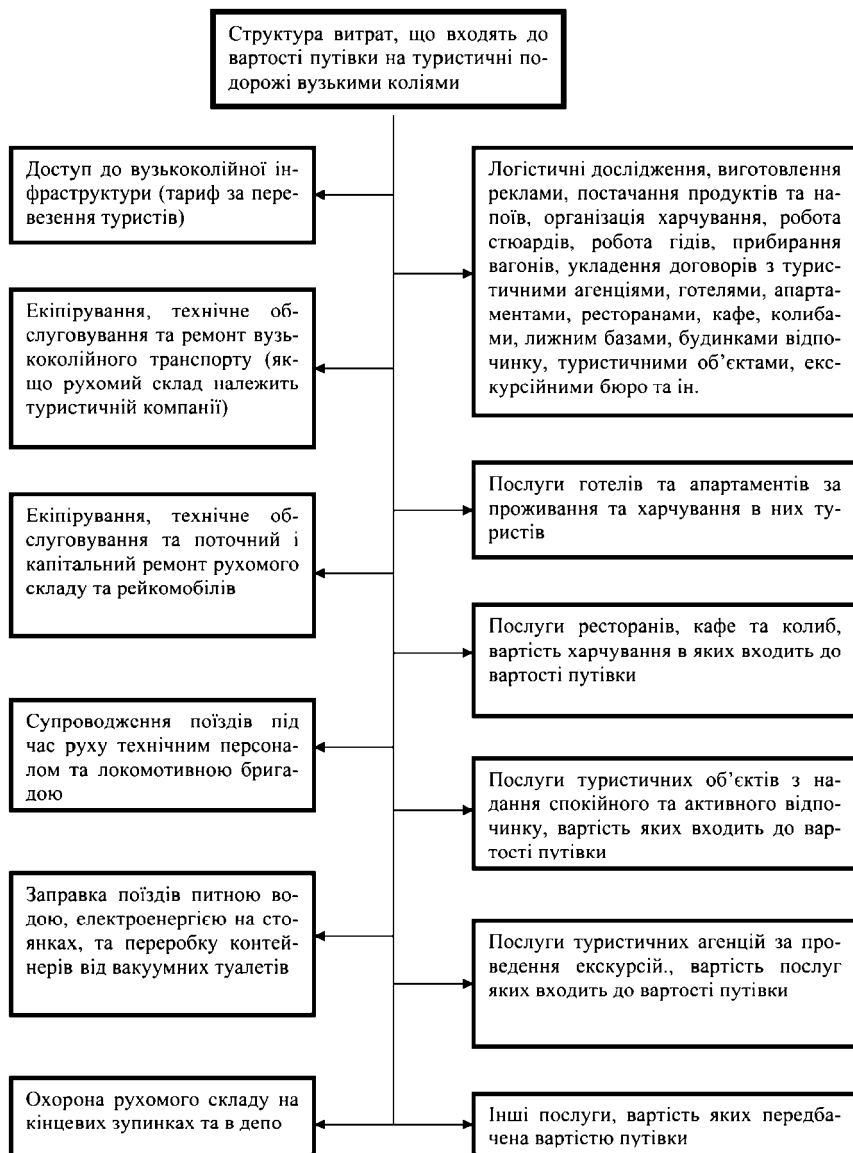


Рис. 4.19. Структура витрат, що відносяться на вартість путівки.

Джерело: розробка автора

Концептуальний підхід до управління економічною ефективністю залізничних туристичних перевезень

5.1. Методика розрахунку прогнозної кількості туристів

Для економічного обґрунтування необхідності побудови нових або реконструювання існуючих вузьких залізничних колій з метою забезпечення туристичних перевезень необхідно визначити кількість майбутніх туристичних маршрутів, їх тривалість, кількість рейсів і структуру рухомого складу протягом року та наявність у районі тягіння вузькоколійної залізниці:

- 1 Туристичної інфраструктури, до якої слід віднести санаторії, пансіонати, готелі, апартаменти, туристичні бази, гірськолижні курорти, бази відпочинку та інші об'єкти, у яких відпочивають лікуються або провадять дозвілля мешканці України та сусідніх країн.

2. Мальовничої природи, історичних пам'яток, озер, водоспадів, гейзерів, музеїв, ферм для екзотичних тварин та ін.

3. Існуючої або запланованої до будівництва інфраструктури для обслуговування туристів (ресторани, колиби, кафе, сувенірні лавки, екскурсійні бюро та ін.).

Також необхідні офіційні статистичні дані про кількість туристів та відпочиваючих у Закарпатському регіоні від відповідних органів місцевої влади.

Методика розрахунку прогнозної 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.

У третьому та четвертому розділах монографії було запропоновано два методичних підходи щодо визначення кількості перевезених пасажирів. Нижче розроблено методичний підхід, який побудовано на принципі визначення реальної кількості пасажирів та доходу від туристичних перевезень за 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. У табл. 5.1 подано існуючі дані щодо розвитку туристично-рекреаційної діяльності Закарпатської області. Слід сказати, що вони значно занижені, оскільки не враховують значну частку відпочиваючих, що проживають в апартаментах.

Таблиця 5.1

Основні показники розвитку туристично-рекреаційної діяльності Закарпатської області. Джерело: згідно з статистичними даними, наданими місцевою адміністрацією

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

Район або місто	Кількість туристів та відпочиваючих, тис. од.	Кількість проведених туристичних днів, тис. од.	Обсяг наданих туристично-рекреаційних послуг, тис. грн
Хустський р-н	63 478	172 089	36 989,7
м. Ужгород	22 532	36 867	14 659,7
м. Мукачеве	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. 5.1, 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 вузькоколійною 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 вузькоколійної 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 (рис. 5.1).

На другому пусковому комплексі будівництва вузькоколійну лінію слід продовжити за маршрутом Свалява–Мукачеве–Іршава і таким чином закільцювати 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 За-

карпаття, 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.



Рис. 5.1. Схема вузькоколіїних залізниць у Закарпатському регіоні України.

Джерело: розробка ДНУЗТ

Такими потенційними пасажирами та туристами вузькоколіїної 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. 5.1. 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. 5.2 подані лише прогностні 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 кошти. Тому на першому етапі будівництва пропонується закупити всього 6 рейкомобілів (рис. 5.2, 5.3) та 5 туристичних поїздів, які будуть складатися з 2 вагонів другого класу, одного вагона першого класу, вагона-ресторану, технічного вагона та поїзного локомотива і за загальною місткістю вказаних вагонів, терміном їх курсування, кількістю рейсів за рік та середньорічною населеністю поїзда визначити можливу кількість перевезених туристів (табл. 5.3).

Таблиця 5.2

Прогностні 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

№	Назва району або міста	Кількість туристів та відпочиваючих, тис. од.
Прогнозна кількість туристів та відпочиваючих, що є потенційними клієнтами вузькоколійної залізниці		
6	Міжгірський р-н	45
7	Мукачівський р-н	78
8	Перечинський р-н	15
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
Туристи, які будуть користуватися вузько-колійною залізницею		
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		96

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 525 таких екскурсій. 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.



Рис. 5.2. Рейкомобіль на 16 місць. Джерело:
http://81.47.175.201/livingrail/images/stories/bus_train3.jpg



Рис. 5.3. Рейкомобіль на 24 місця. Джерело:
http://81.47.175.201/livingrail/images/stories/bus_train3.jpg

Таблиця 5.3

Розрахунок прогнозованої 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 місцеve 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	5	120	0,9	34 560
Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява	64	Поїзд з 2-х вагонів 2-го класу та 1-го вагона 1-го класу				
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, Виноградовом 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 приїздить на кінцеву станцію маршруту – Сваляву, де туристів чекає відпочинок та вечерея 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 (дод. 1).

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 залізничний 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 зростає, 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. 5.4).

Таблиця 5.4

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

5.2. Визначення алгоритму розрахунку витрат на організацію туристичних перевезень

Для розрахунку економічної діяльності вузькоколіїної залізниці після завершення першого етапу будівництва необхідно скласти алгоритм, який буде враховувати всі витрати туристичної компанії з урахуванням власних витрат, утримання й експлуатації залізниці та рухомого складу, договірні зобов'язання з контрагентами (рис. 5.4).

Для розрахунку витрат на експлуатацію, утримання та ремонт залізничної інфраструктури та рухомого складу можна застосувати методичний підхід, який було запропоновано в підрозд. 4.5. Але цей метод дає позитивний результат, коли вже десь існує аналогічна вузькоколіїна 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. 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 показників;

- канцелярські приладдя для оформлення перевізних документів;
- інші витрати.

2. Екіпування пасажирських вагонів – стаття 2003:

- витрати на оплату праці;
- відрахування на соціальні заходи;

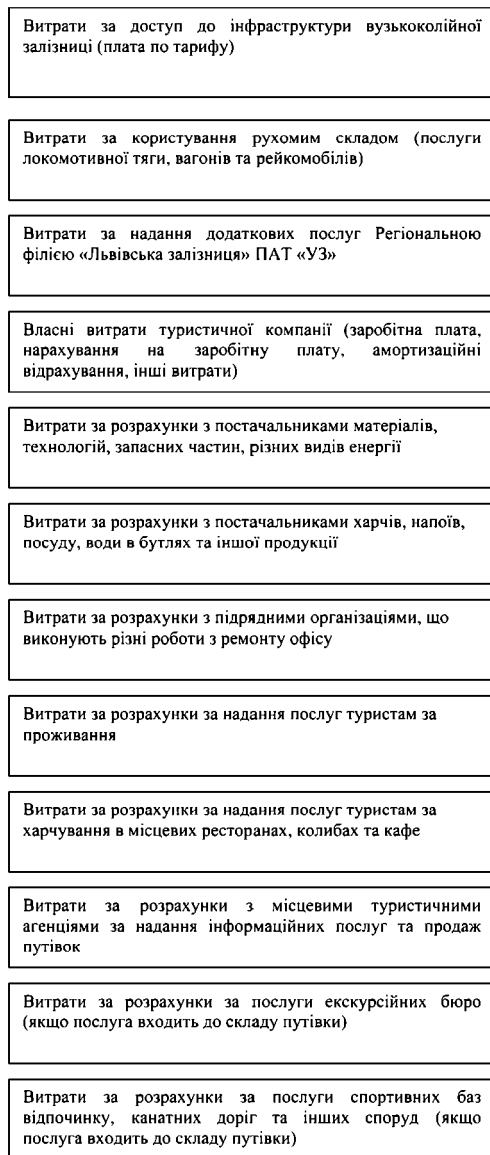


Рис. 5.4. Алгоритм розрахунку витрат на організацію туристичних залізничних перевезень вузькоколійною залізницею. *Джерело:* розробка автора

- 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. Пасажи́рські 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. Вузькоколі́йні 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.

Для розрахунку економічної ефективності діяльності залізничної туристичної компанії необхідно розрахувати всі її витрати за схемою (див. рис. 5.4) та з урахуванням вищевказаних укрупнених груп витрат.

За такими ж складовими розраховані власні витрати офісу туристичної компанії з урахуванням розрахунків з контрагентами за заку-

півлю харчів, напоїв, проведення екскурсій, трансферні перевезення та оплату проживання туристів у готелях або апартаментах.

Розрахунок фонду заробітної плати наведений у табл. 5.5 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.

Таблиця 5.5

Розрахунок фонду заробітної плати туристичної компанії з урахуванням працівників залізничного транспорту. Джерело: розробка автора

Найменування професій	Заробітна плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Фонд заробітної плати, дол.
Працівники залізничного транспорту				
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

Найменування професій	Заробітня плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Фонд заробітної плати, дол.
Працівники залізничного транспорту				
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
Працівники офісу залізничної туристичної компанії				
Директор	7 000	1	84 000	3 360
Заступник директора	5 500	2	132 000	5 280
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 від- ділу	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

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

Для екіпування, обслуговування та ремонту туристичних поїздів у депо Берегове додатково до існуючої кількості працівників запропоновано прийняти на роботу: екіпувальників, 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. 5.5).

Після того як розраховано фонд оплати праці можна визначити загальну величину відрахувань на соціальні заходи, які складають 22 % від величини фонду:

$$255,648 \cdot 22 / 100 = 56,242 \text{ тис. дол. США.} \quad (5.1)$$

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 вузькоколійних поїздів і рейкомобілів. Вартість залізничної колії з урахуванням засобів зв'язку, автоблокування, зупинних пунктів та пасажирських павіль-

йонів розраховувалася за допомогою укрупнених показників проектно-вишукувального інституту Київдіпротранс з урахуванням вартості одного кілометра будівництва нової вузькоколійної лінії. Вартість рухомого складу визначалася за прогнозними даними спеціального конструкторського бюро ДНУЗТ, а рейкомобілів – за даними закордонних фірм. Вказані вартості наведені в табл. 5.6 і складають 58 880 тис. дол. США.

Таблиця 5.6

Розрахунок інвестицій на будівництво вузькоколійної залізниці та закупівлю рухомого складу. Джерело: розробка автора

Об'єкт	Вартість одиниць, тис. грн	Кількість одиниць	Загальна вартість, тис. грн	Загальна вар- тість, тис. дол. США
Вузькоколійна залізниця (нове будівництво)	6 250	139	868 750	34 750
Вузькоколійна залізниця (ре- конструкція)	5 500	62	341 000	13 640
Разом вартість вузькоколійної 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
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. 5.7

Таблиця 5.7

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 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 %

$$418 \cdot 0,11 = 45,98 \text{ тис. дол. США,}$$

Разом: $165,6 + 97,6 + 32,0 + 3,9 + 45,98 = 345,08$ тис. дол. США.

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 рейкомобілів – 5, вартості бензину – 0,90 дол. США та кількості днів курсування на рік – 250

$$20 \cdot 5 \cdot 0,90 \cdot 250 = 27,00 \text{ тис. дол. США.}$$

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 поставальниками 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 вит-

рачати 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 підрядними 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 оплати 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. 5.8.

Таблиця 5.8

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

Аналізуючи дані табл. 5.8, 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 вузькоколіїної 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 впливає 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 по-

казник 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 напряду залежить від вартості будівництва інфраструктури вузькоколіїної 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 %).

Інші витрати за табл. 5.8 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:

$$\Pi = 3\,738,528 - 3\,728,050 = 10,479 \text{ тис. дол. США.} \quad (5.2)$$

При цьому рентабельність діяльності туристичної компанії складе:

$$P = 10,479 / 3728,050 \cdot 100 = 2,81 \% . \quad (5.3)$$

Оптимізація витрат щодо підвищення ефективності туристичних залізничних перевезень. Для туристичної діяльності вказана рентабельність є дуже низькою, що пояснюється значними інвестиціями на першому етапі будівництва та низькими цінами на туристичні послуги. Можна запропонувати такі заходи щодо підвищення прибутковості туристичних перевезень:

1. Збільшити вартість путівки на маршруті Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява до 2 600 грн, що до-

зволить отримати рентабельність лише на рівні 7,7 %, але це може призвести до втрати частини потенційних клієнтів.

2. Збільшити кількість вагонів 2-го класу в туристичних поїздах до трьох і залучити додаткових туристів на вказаному вище маршруті. Розглянемо детальніше цей варіант оптимізації діяльності туристичної залізничної компанії. У табл. 5.9 окремим рядком (виділено жирним курсивом) показані розрахунки додаткової кількості туристів. Вона склала 13 500 чол.

Додатковий дохід від перевезення 13 500 туристів при вартості путівки 2 400 грн складе:

$$13\,500 \cdot 2\,400 / 25 = 1\,296,000 \text{ тис. дол. США.}$$

Новий дохід за умови включення по одному вагону 2-го класу в кожний туристичний поїзд складе:

$$3\,738,528 + 1\,296,000 = 5\,034,528 \text{ тис. дол. США.}$$

Розрахунки величини зміни витрат по кожному елементу наведені нижче.

Зміна заробітної плати майже не помітна, оскільки додатково включені до явочного списку працівників лише 1 стюард з окладом 3 500 грн, 1 ремонтник вагонів з окладом 4 000 грн та 1 екіпірувальник рухомого складу. Разом ці додаткові витрати за рік становлять 5,040 тис. дол. США. Відповідно зміна відррахувань на соціальні заходи становить 1,109 тис. дол. США, або 22 % від суми додаткової заробітної плати. Додаткова величина амортизаційних відррахувань – 25 тис. дол. США визначалася залежно від вартості 5 вагонів (по 3 500 грн кожний) та нормативного терміну їх служби – 28 років.

Вартість матеріалів, запасних частин та електроенергії на технологічні цілі для обслуговування та поточного ремонту вагонів розрахована у відсотках від вартості вагонів і становить 0,3 тис. дол. США. Вартість додаткового палива для перевезення додаткових вагонів визначалася пропорційно питомим витратам палива на перевезення одного вагона і становить 8,7 тис. дол. США.

Додаткова вартість планових видів ремонту та інших послуг за договорами з регіональною філією «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ» орієнтовно складе 30,0 тис. дол. США.

Розрахунок прогнозованої кількості туристів при зміні структури туристичного поїзда на один вагон 2-го класу.

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
Свалява–Лисичово–Міжгір'я	24	Рейкомобіль	3	250	0,9
Трансферні перевезення пасажирів між станціями та готелями, включаючи працівників та місцеве населення	24	Рейкомобіль	3	600	0,7
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
<i>Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява</i>	25	<i>Додаткові 5 вагонів 2-го класу</i>	5	120	0,9
Разом					

Додаткові витрати на закупівлю харчів, посуду, проживання в готелях та колибах, вартість екскурсій та користування автобусами визначалися прямо пропорційно кількості додаткових туристів – 13 500 осіб та питомим витратам по кожній статті.

Усі подальші розрахунки нової величини витрат при зміні структури поїзда зведено в табл. 5.10.

Новий прибуток компанії при цьому буде становити:

$$5\,034,528 - 3\,821,819 = 1\,212,709 \text{ тис. дол. США,}$$

а рентабельність – 31,73 %, що є дуже позитивним результатом. Аналізуючи виконані розрахунки, можна зробити висновок, що збільшення кількості вагонів у структурі туристичного поїзда суттєво позитивно позначається на прибутковості туристичної залізничної компанії.

5.3. Методичний підхід щодо визначення ефективності туристичних залізничних перевезень

Економічна ефективність – це «... досягнення найбільших результатів за найменших витрат живої та уречевленої праці. Економічна ефективність – 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» [73, том 1, с. 508]. 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 цій монографії розглянута проблема підвищення економічної ефективності пасажирських залізничних перевезень за рахунок організації туристичних перевезень широкими та вузькими коліями.

Розрахунок зміни витрат туристичної залізничної компанії при збільшенні кількості туристів.

Джерело: розробка автора

Найменування витрат	Показник, який змінюється	Величина зміни	Додаткові витрати на збільшення кількості туристів, тис. дол. США	Первинна величина витрат, тис. дол. США	Сумарна величина витрат, тис. дол. США	Відсоток від загальної суми витрат, %
Фонд заробітної плати	Зарплата	На 3 особи	5,040	255,648	260,688	6,82
Відрахування на соціальні заходи	Нарахування на зарплату	На 3 особи	1,109	56,242	57,351	1,50
Амортизаційні відрахування	Кількість вагонів у поїзді	На 5 вагонів	25,000	1 366,000	1 391,000	36,40
Вартість матеріалів, запасних частин, електроенергії	Матеріали та зап. частини	На 5 вагонів	0,300	345,080	345,380	9,04
Вартість палива	Кількість палива	На 5 вагонів	8,760	43,800	52,560	1,38
Розрахунки з регіональною філією «Львівська залізниця»	Кількість ремонтів	На 5 вагонів	30,000	209,800	239,800	6,27
Закупівля харчів та посуду	Матеріали та зап. частини	На 13 500 туристів	3,510	298,000	301,510	7,89

Закінчення табл. 5.10

Найменування витрат	Показник, який змінюється	Величина зміни	Додаткові витрати на збільшення кількості туристів, тис. дол. США	Первинна величина витрат, тис. дол. США	Сумарна величина витрат, тис. дол. США	Відсоток від загальної суми витрат, %
Ремонт офісу				13,000	13,000	0,34
Проживання туристів у готелях або апартаментах	Витрати на харчування	На 13 500 туристів	16,000	829,440	845,440	22,12
Вартість екскурсій та автобусів	Витрати на екскурсії та автобуси	На 13 500 туристів	4,050	311,040	315,090	8,24
Разом			93,769	3 728,050	3 821,819	100,00

Ця проблема вже вирішувалася в Україні ще за часів СРСР, але без необхідного економічного обґрунтування, оскільки раніше не існувало комплексної методики, яка б враховувала всі чинники залізничної туристичної діяльності. Пізніше ця проблема частково була вирішена доцентом Дергоусовою, але поза увагою залишилося багато значущих питань і зовсім не розглядалася проблема реформування існуючих вузькоколіїних залізниць для туристичної діяльності.

В умовах суттєвої збитковості пасажирських перевезень, відсутності державних субсидій та власних коштів, ПАТ «УЗ», як і її попередниця «Укрзалізниця», не могли собі дозволити виділяти інвестиції на закупівлю спеціального рухомого складу для туристичних перевезень та реконструкцію залізничної інфраструктури.

Не розглядалися питання інвестування залізничних перевезень приватними туристичними компаніями та окремими вітчизняними й закордонними особами. До речі, зараз приватні особи виявляють певний інтерес до вкладання коштів у розвиток туристичних перевезень у Закарпатському регіоні. Питання приватних інвестицій у розвиток залізничних туристичних перевезень є домінуючим при розробці концептуального підходу до вирішення цієї проблеми.

Залежно від джерела інвестиції можна запропонувати три сценарії розвитку залізничних туристичних перевезень (рис. 5.5).

Сценарій 1. Розвиток туристичних перевезень виконується за кошти ПАТ «УЗ». Як правило, цей варіант пов'язаний із закупівлею нового рухомого складу, організацією нових залізничних туристичних маршрутів, забезпеченням ночівлі та харчування в поїздах, у 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 мусить 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 більш реальний, оскільки ПАТ «УЗ» лише частково бере участь в інвестуванні туристичних перевезень, але основні кошти в цей проект вкладають приватні компанії та особи. Цей варіант для ПАТ «УЗ» більш вигідний, оскільки воно перекладає частину функцій, які пов'язані із забезпечення проживання та харчування в місцевих готелях та проведення екскурсій, а інколи й трансферні перевезення на туристичну компанію.

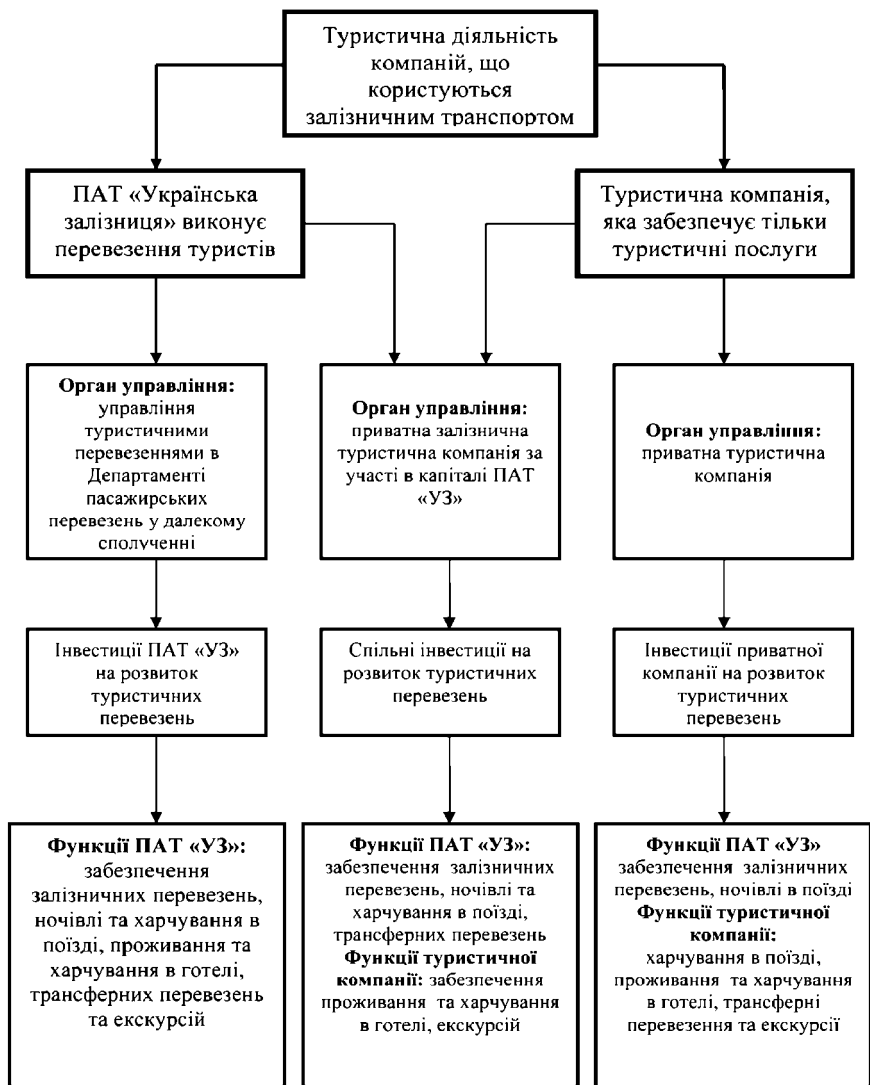


Рис. 5.5. Схема розподілу функцій ПАТ «УЗ» та туристичної компанії залежно від органу управління та джерела інвестицій. Джерело: розробка автора

Тобто цей проект розвитку залізничних туристичних перевезень побудовано на принципах державно-приватного партнерства. Для виконання своїх основних функцій – залізничні перевезення, забезпечення ночівлі та харчування пасажирів у поїзді, ніяких додаткових організаційних структур у складі Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні утворювати не варто.

Сценарій 3 – найбільш реальний на сьогодні, оскільки ініціатором та організатором залізничних туристичних перевезень є приватні компанії та окремі особи. Лише вони роблять інвестиції в цей проект, на зокрема в закупівлю спеціального рухомого складу (туристичні вагони, вагон-буфет, вагон-ресторан, вагон-салон, вагон-казино та спеціальні вагони за необхідністю). Інколи приватні інвестори можуть вкладати кошти в реконструкцію та будівництво нової залізничної інфраструктури для розвитку туристичної діяльності в регіоні, багатому на туристичні об'єкти (вузькі колії в регіоні Закарпаття). 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 сценаріями ПАТ «УЗ» за додатковими угодами з новоутвореною туристичною компанією виконує утримання, експлуатацію та ремонт рухомого складу й отримує кошти за доступ до залізничної інфраструктури.

Вказані вище дослідження були необхідні для розробки комплексної концепції та побудови алгоритму вирішення проблеми управління економічною ефективністю залізничних туристичних перевезень в Україні.

Враховуючи сказане, автор вважає, що поданий нижче матеріал являє собою концептуальний підхід щодо управління економічною ефективністю залізничних туристичних перевезень.

Впровадження залізничних туристичних перевезень є інвестиційним проектом, який базується на дослідженні. Для вирішення задач такого типу доцільно використовувати чистий дисконтний дохід, який може отримати ПАТ «УЗ» або туристична компанія після впровадження цих перевезень за різними сценаріями, які можна оцінити за формулою (5.4). Варіант реформування, що має найбільший чистий дисконтний дохід, буде найкращим.

$$\text{ЧДД} = \sum_{t=0}^T \frac{(D_t - Z_t) \left(1 - \frac{\gamma}{100}\right) + A_t \frac{\gamma}{100} - K_t}{(1 + E_m)^t} \rightarrow \max, \quad (5.4)$$

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;

γ – 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).

Ставка дисконту, що використовується у формулі (5.4), 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 новоутвореної туристичної компанії за різними сценаріями.

Приклад визначення доходу для сценарію 1. ПАТ «УЗ» самостійно організовує пасажирські туристичні перевезення двома спеціальними

поїздами широкою колією, які курсують 30 разів протягом звітного року. Склад поїзда 8 вагонів, з яких два вагони-ресторани та 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 широкою колією зведено в табл. 5.11.

Таблиця 5.11

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 займається забезпеченням харчуванням у поїзді, автомобільні підприємства та екскурсійні бюро в містах з туристичними об'єктами, готелі та ресторани, які обслуговують туристів у місцях проведення екскурсій, та туристичні агенції, які займаються організацією реклами та продажем путівок (рис. 5.6).

За сценарієм 1 запланована подорож терміном 7 діб. Кожного дня організовано відпочинок туристів за технологічним процесом, наведеним на рис. 5.7.

При цьому загальні витрати на туристичні перевезення залізничними коліями будуть складатися з витрат:

– на організацію залізничних перевезень та ремонт рухомого складу;



Рис. 5.6. Перелік основних функцій організацій, які беруть участь у туристичних залізничних перевезеннях

– 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 виграс тендер на забезпечення харчування туристів у вагонах-ресторанах (сніданок, вечеря та індивідуальні послуги для окремих туристів за окрему плату);

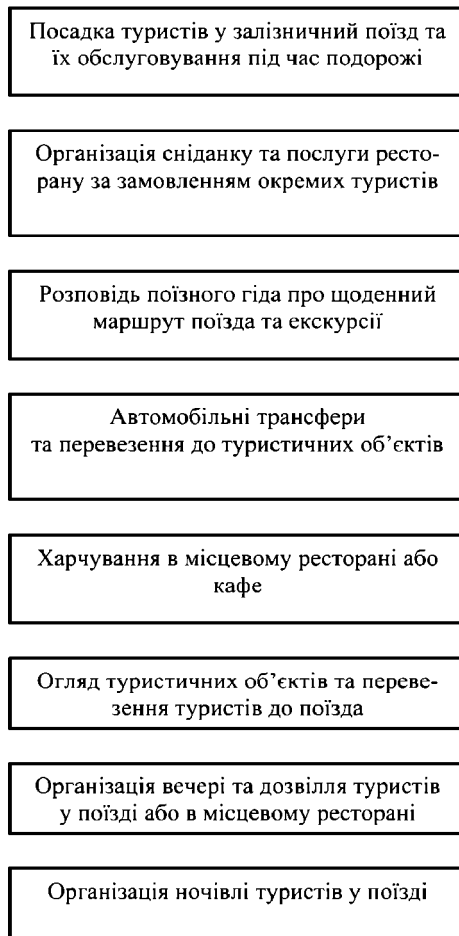


Рис. 5.7. Технологічний процес обслуговування туристів під час подорожі. Джерело: розробка автора

— 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. 5.12) були виконані за правилами Номенклатури витрат та статистичної форми 10 зал.

Таблиця 5.12

**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

Розрахунок витрат на додаткову заробітну плату та нарахування на неї працівників Управління туристичних перевезень. Фонд оплати праці (табл. 5.13) запропоновано розрахувати протягом року за кількістю працівників, що будуть задіяні в технологічному процесі роботи залізниці, з урахуванням персонального посадового окладу кожного працівника. Для обслуговування туристів у поїздах запропонована бригада працівників, у яку входять: бригадир поїзда, два стюарди, слюсар-електрик, два бармени та офіціанти. Таких бригад запропоновано дві – по одній на кожний поїзд з урахуванням явочного коефіцієнта та графіка курсування поїзда.

**Розрахунок фонду заробітної плати працівників Управління
туристичних перевезень. Джерело: розробка автора**

Найменування професій	Заробітна плата, грн	Кількість працівників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Фонд заробітної плати, дол.
Працівники залізничного транспорту				
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
Працівники управління туристичними перевезеннями				
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 договірної 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

Розрахунок нарахувань на заробітну плату становить 22 % і складе 21 732 дол. США

$$98\,784 \cdot 0,22 = 21\,732 \text{ дол. США.}$$

Розрахунок амортизаційних відрахувань наведено в табл. 5.12 за умови придбання 16 нових вагонів за ціною 11 250 000 грн та нормативного терміну служби 28 років.

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 оплати 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. 5.14.

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:

$$1\,571,941 / 1\,423,259 \cdot 100 = 110,45 \, \%.$$

Таблиця 5.14

**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

Далі слід визначити чистий дисконтний дохід (ЧДД) за кожний прогностичний рік протягом реалізації проекту до повного погашення інвестицій, які ПАТ «УЗ» умовно вклала на закупівлю 16 нових вагонів по 450,000 тис. дол. США кожний.

У розрахунках (табл. 5.15) прийнято коефіцієнт дисконтування для ставки дисконту $E = 12 \, \%$, оскільки всі розрахунки зафіксовано в доларах США. У перший рік запропоновано закупити лише один туристичний поїзд з 8 вагонів вартістю 3 600 тис. дол. США, а другий (також з 8 вагонів вартістю 3 600 тис. дол. США) – на третій рік реалізації проекту. Це дозволить частково скоротити термін окупності туристичних перевезень.

Таблиця 5.15

Розрахунки чистого дисконтного доходу протягом реалізації проекту за сценарієм 1, тис. дол. США.

Джерело: розробка автора

Рік	Заходи впровадження туристичних перевезень	Величина економічних складових						
		Доходи від перевезень	Експлуатаційні витрати	Амортизаційні відрахування	Капітальні вкладення	Чистий дохід	Коефіцієнт дисконтування	Чистий дисконтний дохід
1	Закупівля та обкатка 1-го рухомого складу	0,000	0,000	0,000	3 600,0	-3 600,000	0,8930	-3 214,8
2	Експлуатація 1-го поїзда	1 497,600	711,630	128,570	0,0	667,638	0,7970	532,1
3	Закупівля та обкатка 2-го рухомого складу	0,000	0,000	0,000	3 600,0	-3 600,000	0,7120	-2 563,2
3	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,7120	950,7
4	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,6360	849,2
5	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,5670	757,1
6	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,5070	677,0
7	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,4520	603,5
8	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,4040	539,5
9	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,3610	482,0
10	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,3220	430,0

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
11	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,2870	383,2
12	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,2570	343,2
13	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,2290	305,8
14	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,2050	273,7
15	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,1830	244,4
16	Експлуатація 1-го і 2-го поїздів	2 995,200	1 423,259	257,143	0,0	1 335,277	0,1630	217,7
	Разом	43 430,400	20 637,256	3 728,572	7 200,0	12 161,521		1 811,0

У табл. 5.15 наведено розрахунки чистого дисконтного доходу протягом реалізації проекту за сценарієм 1 – впровадження туристичних перевезень широкою колією при інвестиціях ПАТ «УЗ» у рухомий склад.

За даними чистого дисконтного доходу побудовано графік погашення інвестицій за рахунок чистого доходу, отриманого від туристичних перевезень за 10 років (рис. 5.8). Проте туристична діяльність у цьому проекті є дуже рентабельною – 110,45 %, оскільки з третього року реалізації проекту залізниця буде отримувати щорічний чистий дохід 1 335 277 тис. дол. США.

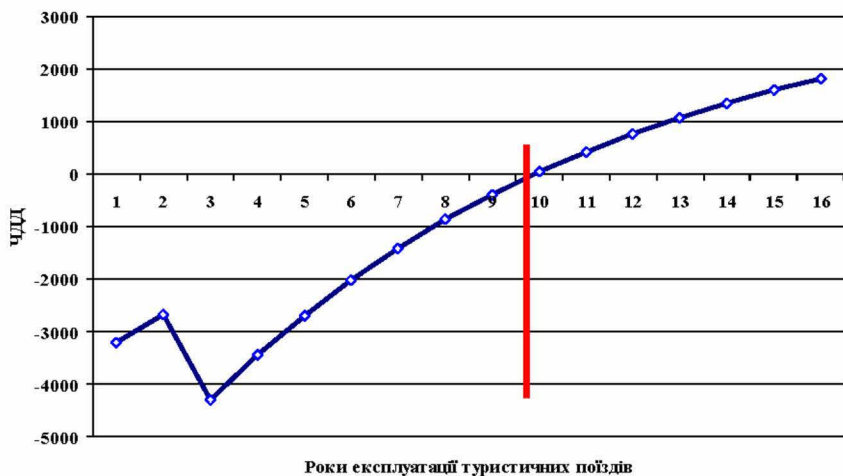


Рис. 5.8. Графік погашення інвестицій чистим дисконтним доходом за сценарієм 1 протягом реалізації проекту. Джерело: розробка автора

Такі самі розрахунки можна зробити для визначення економічної ефективності реконструкції та будівництва нової вузькоколійної лінії Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичого–Свалява за сценарієм 3 та вихідними даними, що наведені нижче.

Будівництво розділено на дві черги. У цьому проекті розглянуто питання економічної доцільності впровадження туристичної діяльності лише на першій черзі, а саме: реконструкція ділянки Берегове–Хмельник–Виноградів та будівництво нової вузькоколійної залізниці Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява. Такий маршрут доз-

воляє 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–Хмельник–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-буфета та спеціального вагона на існуючій залізниці.

3. На третьому пусковому комплексі закінчується обкатка ділянки 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-буфета та спеціального вагона.

Далі закінчується будівництво першої черги вузькоколійної залізниці та починається постійна експлуатація чотирьох туристичних поїздів з п'яти вагонів другого класу, вагона-буфету, спеціального вагона та 6 рейкомобілів. У наступних таблицях подані розрахунки кількості перевезених туристів, дохід, витрати, амортизаційні відрахування та чистий дохід від туристичних послуг.

Розрахунок прогнозованої кількості туристів по вузькій колії за сценарієм 2 наведено в табл. 5.16.

Для вказаної вище кількості туристів у табл. 5.17 розраховані доходи від перевезень по окремих пускових комплексах.

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 працюватиме 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 два варіанти передачі у власність залізничних колій:

- 1) передати на баланс ПАТ «УЗ»;
- 2) залишити у власності приватної компанії.

Таблиця 5.16

Розрахунок прогнозної кількості туристів по вузькій колії за сценарієм 2. 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 введення першої черги будівництва
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	125	Поїзд із 7 вагонів	4	100	0,9	0	0	20 000	45 000
Разом						0	8 460	46 200	91 440

Таблиця 5.17

Розрахунок доходу від туристичних послуг. Джерело: розробка автора

Найменування маршруту	Кількість туристів по пускових комплексах, од.				Вартість путівки або перевезень, грн	Загальний дохід компанії 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	500	0,00	68,40	324,00	324,00
Трансферні перевезення пасажирів між станціями та готелями, включаючи працівників та місцеве населення	0	5 040	10 000	30 240	80	0,00	16,13	32,00	96,77
Берегове–Хмельник–Виноградів–Хуст–Міжгір'я–Лисичово–Свалява	0	0	20 000	45 000	2 700	0,00	0,00	2 160,00	4 860,00
Разом	0	8 460	46 200	91 440		0,00	84,53	2 516,00	5 280,77

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-казино, спальні вагони та ін.

Розрахунок інвестицій на реконструкцію та будівництво вузькоколіїної залізниці та закупівлю рухомого складу наведено в табл. 5.18.

Далі в табл. 5.19 наведено розрахунки амортизаційних відрахувань залежно від терміну вкладання інвестицій та прийняття пускового комплексу в експлуатацію.

Капітальні вкладення в реконструкцію і будівництво колії розділено на окремі елементи залізничної інфраструктури (кабельна лінія автоматики та зв'язку, зупинні пункти, верхня будова колії, земляне полотно), оскільки кожний з них має різні терміни амортизації. При розрахунку амортизації рухомого складу також враховувався його вид (локомотив, вагон, рейкомобіль).

Далі в табл. 5.20 розраховані фонди заробітної плати за окремими пусковими комплексами 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. 5.21 з виділенням витрат за пусковими комплексами.

Витрати за послуги готелю або апартаментів, туристичних бюро, трансферні перевезення та харчування в поїзді розраховувалися пропорційно кількості туристів, що користуються вузькоколійними поїздами. Витрати на паливе 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 комплексі.

Річний прибуток від перевезення туристів 4 поїздами з 7 вагонів (п'ять вагонів другого класу, спеціальний вагон та вагон-буфет) протягом трьох діб (100 маршрутів на рік) та 6 рейкомобілями становить:

$$5\,280,770 - 4\,073,153 = 1\,207,617 \text{ тис. дол. США.}$$

**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			
				Перший	Другий	Третій	Разом
Вузькоколіїна залізниця (нове будівництво)	6 250	139	868 750	13 500	21 250	–	34 750
Вузькоколіїна залізниця (ре- конструкція)	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

Закінчення табл. 5.18

Об'єкт	Вартість одиниці, тис. грн	Кількість одиниць	Загальна вартість, тис. грн	Загальна вартість по пускових комплексах, тис. дол. США			
				Перший	Другий	Третій	Разом
Спеціальний вагон	6 250	4	25 000	250		750	1 000
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

Розрахунок амортизаційних відрахувань. Джерело: розробка автора

Об'єкт	Вартість об'єкта по пускових комплексах, тис. дол. США			Амортизація по пускових комплексах			
	Перший	Другий	Третій	Перший	Другий	Третій	Амортизаційний термін служби
Кабельна лінія автоматики та зв'язку	663	1 801	0	26,52	72,04	0,00	25
Зупинні пункти (павільйони та офіс)	258	401	0	5,16	8,02	0,00	50
Верхня будова колії	5 107	7 943	0	170,23	264,77	0,00	30
Земляне полотно	21 112	11 105	0	263,90	138,81	0,00	80
Вагон 2-го класу	560		2 240	20,00	0,00	80,00	28
Вагон 1-го класу	0		0	0,00	0,00	0,00	28
Вагон-буфет	240		720	8,57	0,00	25,71	28
Спеціальний вагон	250		750	8,93	0,00	26,79	28
Локомотив	1 000		3 000	33,33	0,00	100,00	30
Рейкомобіль		700	140	0,00	70,00	14,00	10
Разом	29 190	21 950	6 850	536,65	553,64	246,50	337

Розрахунок фонду заробітної плати туристичної компанії. Джерело: розробка автора

Професія	Розподіл фонду заробітної плати за пусковими комплексами, грн								
	Заробітна плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн	Кількість праців- ників, од.	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн	Кількість праців- ників, од.	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн
Працівники залізничного транспорту									
Машиністи тепловозів	6 000	2	144 000	2	144 000	2	144 000	9	648 000
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
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
Екіпірувальник	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

Професія	Розподіл фонду заробітної плати за пусковими комплексами, грн								
	Заробітна плата, грн	Кількість робітни- ків, од	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн	Кількість праців- ників, од	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн	Кількість праців- ників, од	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн	Кількість робітни- ків, од	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн
Працівники залізничного транспорту									
Ремонтник зв'язку та ав- тоблокування	3 500	2	84 000	2	84 000	4	168 000	6	252 000
Працівник матеріально- технічного забезпе- чення	3 500	1	42 000	1	42 000	2	84 000	4	168 000
Працівник пасажирсько- го господарства	3 500	1	42 000	1	42 000	2	84 000	2	84 000
Квиткові касири	3 000	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
Разом		29	1 332 000	36	1 680 000	46	2 124 000	100	4 596 000
Працівники офісу залізничної туристичної компанії									
Директор	7 000	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	2	132 000
Головний бухгалтер	4 000	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

Професія	Розподіл фонду заробітної плати за пусковими комплексами, грн								
	Заробітна плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн	Кількість праців- ників, од.	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн	Кількість праців- ників, од.	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробіт- ної пла- ти, грн
Працівники офісу залізничної туристичної компанії									
Касир	2 800	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
Постачальник	4 000	1	48 000	1	48 000	2	96 000	3	144 000
Комірник	3 000	1	36 000	1	36 000	1	36 000	1	36 000
Начальник відділу кадрів	4 000	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
Секретар	2 500	0	0	1	30 000	1	30 000	1	30 000
Водії	3 500	1	42 000	1	42 000	2	84 000	2	84 000
Прибиральник	2 000	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
Ремонтник	3 000	1	36 000	1	36 000	2	72 000	2	72 000
Разом		14	639 600	15	669 600	21	927 600	25	1 135 200
Всього		43	1 971 600	51	2 349 600	67	3 051 600	125	5 731 200

Розрахунок витрат на утримання, експлуатацію та ремонт туристичної залізничної компанії.

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	229,248
Відрахування на соціальні заходи	17,350	20,676	26,854	50,435
Амортизаційні відрахування	536,650	553,640	246,500	1 336,790
Вартість матеріалів, запасних частин, електроенергії	16,100	27,682	12,325	345,080
Вартість палива	0,000	50,000	22,000	43,800
Розрахунки з регіональною філією «Львівська залізниця»	0,000	60,000	100,000	209,800
Закупівля харчів та посуду	0,000	0,000	156,000	360,000
Ремонт офісу	0,000	0,000	0,000	13,000
Проживання туристів у готелях або апартаментах	0,000	0,000	480,000	1 080,000
Вартість екскурсій та автобусів	0,000	0,000	180,000	405,000
Разом	648,964	805,982	1 345,743	4 073,153

$$1\,207,617/4\,073,153 \cdot 100 = 29,65 \, \%$$

У табл. 5.22 наведено розрахунки чистого дисконтного доходу протягом реалізації проекту за сценарієм 3 – впровадження туристичних перевезень вузькою колією при інвестиціях у будівництво та рухомий склад приватного інвестора.

За даними табл. 5.22 чистий дисконтний дохід отриманий від туристичних перевезень за 25 років не погашає капітальні вкладення у проєкт. За показником чистого доходу інвестиції в проєкт окупляться за 47 років. З цього можна зробити такий висновок, що великі інвестиції не слід вкладати у розвиток туризму, оскільки при рентабельності залізничних перевезень навіть 30 % це економічно недоцільно. Але якщо одночасно вкладати кошти в розвиток туристичних об'єктів Закарпатського регіону, з паралельною добудовою залізниці на ділянці Свалява–Мукачеве–Іршава – 59 км, то будівництво вузькоколійної залізниці стає економічно доцільним.

Автором розроблено концептуальний підхід щодо розвитку туристичних перевезень широкими та вузькими коліями, який базується на трьох сценаріях фінансування (організація Управління у складі Департаменту пасажирських перевезень далекого сполученні ПАТ «УЗ», фінансування діяльності за власні кошти; організація Приватної туристичної компанії, фінансування на паях з ПАТ «УЗ»; організація Приватної туристичної компанії, фінансування тільки за приватні кошти), за яким побудовано розподіл основних функцій та послідовність технологічного процесу обґрунтування економічної ефективності за допомогою чистого дисконтного доходу.

Розрахунки чистого дисконтного доходу протягом реалізації проекту за сценарієм 3, тис. дол. США.

Джерело: розробка автора

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
1	Перший пусковий комплекс	0,000	648,964	0,000	29 190,0	-29 715,661	0,8930	-26 536,1
2	Другий пусковий комплекс	84,530	805,982	0,000	21 950,0	-22 541,591	0,7970	-17 965,6
3	Третій пусковий комплекс	2 516,000	1 345,745	536,650	6 850,0	-5 800,130	0,7120	-4 129,7
3	Початок повної експлуатації	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,6360	782,8
4	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,5670	697,9
5	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,5070	624,1
6	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,4520	556,4
7	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,4040	497,3
8	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,3610	444,3

Продовження табл. 5.22

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
9	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкокомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,3220	396,3
10	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкокомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,2870	353,3
11	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкокомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,2570	316,3
12	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкокомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,2290	281,9
13	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкокомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,2050	252,3
14	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкокомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,1830	225,2
15	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкокомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,1630	200,6
16	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкокомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,1457	179,3
17	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейкокомобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,1300	160,0

Значення табл. 5.22

Рік	Заходи впровадження туристичних перевезень	Ваше оцінювання економічної складової, млн грн						
		Доходи від перевезень	Експлуатаційні витрати	Амортизаційні відрахування	Капітальні вкладення	Чистий дохід	Коефіцієнт дисконтування	Чистий дисконтований дохід
18	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейко мобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,1161	142,9
19	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейко мобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,1037	127,6
20	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейко мобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,0925	113,9
21	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейко мобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,0827	101,8
22	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейко мобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,0738	90,8
23	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейко мобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,0659	81,1
24	Експлуатація 4 поїздів та 6 рейко мобілів	5 280,770	4 073,153	1 336,790	0,0	1 230,868	0,0588	72,4
25	Разом	76 531,310	59 824,833		57 990,0	-39 594,359		-41 932,8

ВИСНОВКИ

Протягом багатьох років в Україні використовувалися туристичні перевезення залізничними колями. Незважаючи на великий попит, вони не могли задовольняти пасажирів, адже не забезпечували необхідного комфорту та якості обслуговування. Зараз туристичні перевезення залізницями практично відсутні, оскільки послідовник Укрзалізниці Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця» майже не має спеціального рухомого складу для перевезення туристів. Останнім часом, після припинення залізничного сполучення з Кримом, з'явився певний попит на такі перевезення як у центральній частині, так і у західному регіоні України. Для оптимального розвитку туристичних перевезень залізничними колями було проаналізовано та узагальнено існуючий вітчизняний та зарубіжний досвід та наукові праці вчених і фахівців у цій галузі.

У монографії наведено теоретичне узагальнення та сформовано нове вирішення науково-прикладної проблеми створення концептуальних, теоретико-методологічних і методично-практичних засад управління економічною ефективністю туристичних залізничних перевезень з урахуванням усіх можливих факторів, які впливають на доходи та витрати залізничних туристичних компаній. Також розглянуто питання щодо економічної ефективності реконструкції та будови існуючих вузькоколіїних залізниць.

1. Внесено зміни до класифікації туристичних подорожей різними видами транспорту, яка побудована 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.

2. Розроблено схему фінансових потоків залізничної туристичної компанії, яка враховує залучення інвестицій від ПАТ «Українська залізниця», приватних підприємців, організацій, кредитних ресурсів, витрат на оплату послуг туристичних контрагентів, податків, інших обов'язкових внесків, платежів та зборів.

3. Запропоновано різні організаційні моделі побудови залізничних туристичних компаній, які базуються на принципах їх належності до монопольного або конкурентного сектору ПАТ «Українська залізниця», повного набору виконавчих функцій та взаємодії з іншими організаціями зовнішнього середовища.

4. Розроблено методичний підхід до визначення перспективної кількості потенційних туристів, які мають можливість користуватися туристичними подорожами з використанням спеціального рухомого складу.

5. Запропоновано методику визначення перспективної кількості потенційних туристів у деяких районах України, що не мають існуючої або розвинутої туристичної інфраструктури.

6. Для визначення загального часу одно-, дво- та багатоденних туристичних подорожей широкими й вузькими коліями запропоновано методику, яка базується на врахуванні терміну руху залізничного поїзда на маршруті, кількості екскурсій та часу перебування туристів на них, терміну перебування в готелях, ресторанах, кафе та очікування відправки поїзда за графіком.

7. Для організації туристичних перевезень широкими та вузькими залізничними магістралями з урахуванням схеми існуючих або нових залізничних колій запропоновано три види організації руху туристичних поїздів: човниковий, по кільцю та комбінований.

8. Розроблено нову класифікацію туристичних подорожей вузькими залізничними коліями.

9. Для визначення економічної ефективності короткострокових оглядових залізничних екскурсій, самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням існуючих залізничних колій розроблено методичний підхід, який враховує витрати на перевезення туристів залізницею, автомобільні трансфери, вартість усіх видів екскурсій, харчування в ресторанах та колибах, проживання в готелях.

Таким чином, у монографії розроблено узгоджений науковий апарат з управління економічною ефективністю залізничних туристич-

них перевезень широкими та вузькими коліями України – методологію, концепцію та методичний інструментарій, які є своєрідним синтезом наявних напрацювань з теорії розвитку сталого розвитку суспільства, концепцій розвитку залізничного транспорту й авторських наукових положень.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абалкин Л. И. Конечные народнохозяйственные результаты. Сущность, показатели, пути повышения / Л. И. Абалкин. – 2-е изд., доп. и перераб. – Москва, 1982. – 236 с.
2. Абрамов В. В. Історія туризму підручник / В. В. Абрамов, М. В. Тонкошкур. – Харків ХНАМГ, 2010. – 294 с.
3. Адаменко Т. М. Затрати та витрати підприємства як об'єкт управління [Електронний ресурс] / Т. М. Адаменко. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_Gum/Emp/2009_21/63Adam.htm
4. Азар В. И. Экономика и организация туризма / В. И. Азар. – Москва Экономика, 1972. – 184 с.
5. Алешутіна Н. О. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України / Н. О. Алешутіна // Ефективна економіка. Вісн. Дніпропетр. держ. аграрно-економ. ун-ту. – 2009. – № 3.
6. 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.
7. Андрійчук В. Г. Економіка аграрних підприємств підручник / В. Г. Андрійчук. – 2-ге вид., доп. і перероб. – Київ КНЕУ, 2002. – 624 с.
8. Аргентина: «Поезд в облака» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://reports.travel.ru/letters/2013/02/227071.html>
9. Арутюнян М. І. Розвиток ринку міжнародного туризму в Україні автореф. дис. канд. екон. наук / М. І. Арутюнян. – Київ, 2000. – 20 с.
10. Атаманчук Г. В. Теория государственного управления [учебник] / Г. В. Атаманчук. – Москва: Изд-во «Омега-Л», 2010. – 525 с.
11. 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.
12. 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) / Укра-

- інська державна академія залізничного транспорту Міністерства транспорту і зв'язку України. – Харків, 2008.
13. Бараш Ю. С. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Яснецов // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – Дніпропетровськ, 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.
 14. 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.
 15. Бараш Ю. С. Визначення економічної ефективності залізничних екскурсій / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – Дніпропетровськ, 2016. – № 11. – С. 7–13.
 16. 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.
 17. 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.
 18. 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, м. Тернопіль. – С. 302–303.
 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. 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, м. Кам'янець-Подільський. – Київ, 2015. – С. 8–11.
 21. Безверхий К. В. Ще раз про глумачення сутності понять «затрати» і «витрати», «витрати виробництва» та «виробнича собівартість» / К. В. Безверхий // Вісн. ЖДТУ – № 2 (52). – С. 222–228.
 22. Безугла В. О. Страхування: навч. посіб. для студентів вищих навчальних закладів / В. О. Безугла, І. І. Постіл, Л. П. Шаповал. – Київ: Центр учбової літератури, 2008. – 680 с.
 23. Белошапка В. А. Управленческая результативность: системный взгляд на работу и развитие менеджеров. учебник / В. А. Белошапка, И. О. Нудьга. – Киев: Изд-во «Агентство Стандарт», 2007 – 270 с.

24. 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.
25. Блохин Ю. И. Концепция социально-экономической модели развития туризма в крупном туристическом центре или регионе / Ю. И. Блохин // Туристические фирмы: сб. научн. тр. – Санкт-Петербург Олбис, 1998. – Вып. 17.
26. Бланк И. А. Словарь-справочник финансового менеджера / И. А. Бланк. – Киев Ника-Центр, 1998. – 480 с.
27. Бойко Ж. С. Деякі аспекти організації бухгалтерського обліку на виробничих підприємствах / Ж. С. Бойко / Науковий вісн. КНТЕУ – Чернівці, 2002. – Вип. 1: Економічні науки. – 238 с.
28. Бойчик І. М. Економіка підприємства навч. посібник / І. М. Бойчик. – Київ Атіка, 2002. – 480 с.
29. Большаков А. С. Менеджмент: учеб. пособие / А. С. Большаков. – Санкт-Петербург : Питер, 2000. – 160 с.
30. Бондаренко Т. Ю. Облік і контроль загальноновиробничих витрат (на прикладі гірничо-збагачувальних підприємств): автореф. дис. канд. екон. наук / Т. Ю. Бондаренко. – Київ, 2009. – 19 с.
31. Борисов А. Б. Большой экономический словарь / А. Б. Борисов. – 2-е изд., перераб. и доп. – Москва Книжный мир, 2005. – 860 с.
32. Бугуцький О. А. Аналіз економічної ефективності сільськогосподарського виробництва. – Київ Урожай, 1976. – 264 с.
33. Булатов М. А. Теория бухгалтерского учета учебное пособие / М. А. Булатов. – [3-е изд., перераб. и доп.]. – Москва Изд-во «Экзамен», 2005. – С. 256.
34. Бутинець Ф. Ф. Бухгалтерський облік у зарубіжних країнах: [навч. посіб. для студентів вищих навчальних закладів спеціальності 7.050106 «Облік і аудит»] / Ф. Ф. Бутинець, Л. Л. Горещька. – Житомир ПП «Рута», 2003. – С. 544.
35. Варчук О. Проблеми визначення поняття «витрати» / О. Варчук // Галицький економічний вісник. – 2012. – №6(39). – С. 98–103.
36. Великий тлумачний словник сучасної української мови (з дод. і допов.) / уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел. – Київ–Ірпінь ВТФ «Перун», 2005. – 1728 с.
37. Веснин В. Р. Менеджмент учебник / В. Р. Веснин. – 3-е изд. – Москва ТК Вел Изд-во «Проспект», 2007 – 512 с.
38. Вечканов Г. С. Краткая экономическая энциклопедия / Г. С. Вечканов, Г. Р. Вечканова, В. Т. Пуляев. – Санкт-Петербург Петрополис, 1998. – 509 с.
39. Виханский О. С. Менеджмент учебник / О. С. Виханский, А. И. Наумов. – 3-е изд. – Москва : Экономист, 2004 – 528 с.

40. Вовк О. М. Теоретичні основи оцінювання ефективності транспортного забезпечення в Україні / О. М. Вовк, А. В. Гора // Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. – 2015. – № 40. – С. 101–105.
41. В Японии запустили туристический поезд «Семь звезд» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.100mt.ru/v-yaponii-zapustili-turisticheskii-poezd-sem-zvezd>
42. Герасименко В. Г. Основы туристского бизнеса / В. Г. Герасименко. – Одесса: Черноморье, 1997. – 160 с.
43. 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». – Дніпропетровськ, 2015. – Вип. 10. – С. 7–14.
44. Гненний О. М. Шляхом європейської інтеграції України: особливості реформування залізниць країн світу / О. М. Гненний, В. О. Задоя, Л. В. Марценюк // Зб. наук. пр. Державного економіко-технологічного ун-ту трансп. Сер.: Економіка і управління. – 2014. – Вип. 30. – С. 32–43.
45. Гоблик-Маркович Н. М. Підвищення інвестиційної привабливості регіону на основі формування туристичного кластеру / Н. М. Гоблик-Маркович // Вісн. Хмельницького нац. ун-ту. Економічні науки. – Хмельницький, 2010. – № 5, Т. 4 (166). – С. 76–79.
46. Гойко А. Ф. Методи оцінки ефективності інвестицій та пріоритетні напрями їх реалізації / А. Ф. Гойко. – Київ: ВІРА-Р, 1999. – 320 с.
47. Гончарук О. В. Економічна ефективність транспортно-технологічних систем / О. В. Гончарук. – Москва: Наука, 1991. – 128 с.
48. Голубева Т. С. Методологічні підходи до оцінки ефективності діяльності підприємства / Т. С. Голубева, І. В. Колос // Актуальні проблеми економіки. – 2006. – № 5 (59). – С. 66–71.
49. Горбань О. М. Основи теорії систем і системного аналізу: навч. посіб. / О. М. Горбань, В. Є. Бахрушин. – Запоріжжя: ГУ «ЗІДМУ», 2004. – 204 с.
50. Економіка підприємств: підручник / Ф. В. Горбонос, Г. В. Червено, Н. Ф. Павленчик, А. О. Павленчик. – Київ: Знання, 2010. – 463 с.
51. Гордополов В. Ю. Облік і контроль витрат операційної діяльності підприємств торгівлі: автореф. дис. канд. екон. наук / В. Ю. Гордополов. – Київ, 2009. – 20 с.
52. Городской В. Я. Методические рекомендации по составлению схем перспективного развития туризма в условиях УССР / В. Я. Городской. – Киев, 1983. – 100 с.
53. Граждан В. Д. Теория управления: учеб. пособие / В. Д. Граждан. – Москва: Гардарики, 2004. – 416 с.
54. Грещак М. Г. Управління витратами: навч. метод. посіб. для самост. вивчення дисципліни / М. Г. Грещак, О. С. Коцюба. – Київ: КНЕУ, 2002. – 131 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.
56. Гуляев В. Г. Организация туристических перевозок / В. Г. Гуляев. – Москва : Финансы и статистика, 2001. – 512 с.
57. Драфт Р. Менеджмент пер. с англ. / Р. Драфт. – Санкт-Петербург : Питер, 2001. – 832 с.
58. Дев'ять найбільш незвичайних залізничних шляхів [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://vsviti.com.ua/collections/20873>
59. Дейнека О. Г. Наукові підходи до диверсифікації підприємств залізничного транспорту / О. Г. Дейнека // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – 2012. – № 38. – С. 163–165.
60. Дем'янчук О. Туристична галузь [області] – мішок для наповнення бюджету / О. Дем'янчук // Вісті Рівненщини. – 2009. – № 39. – 24 верес. – С. 7.
61. Дербін Е. Ф. Економічна теорія і державний сектор: теорія, практика, термінологія, джерела: навч. посіб. / Елізабет Ф. Дербін, Олександр Іванович Кілевич; Українська академія держ. управління при Президентові України. – Київ : Вид-во УАДУ, 1997. – С. 106.
62. 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.
63. Державна стратегія регіонального розвитку до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/385-2014-%D0%BF#n11>
64. Державне управління і менеджмент [навч. посіб.] / [кол. авт.]; за ред. Г. С. Одінцової. – Харків : Вид-во ХарРІ УАЛУ, 2002. – 492 с.
65. Дерій В. Термін «витрати» та його трактування для потреб обліку і контролю [Текст] / В. Дерій // Галицький економічний вісник. – 2010. – № 1(26). – С. 154–160.
66. Десять захоплюючих та неповторних залізничних маршрутів з усього світу [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://vsviti.com.ua/collections/18902>
67. Десять самых красивых железнодорожных маршрутов планеты [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.forbes.ru/stil-zhizni-slideshow/puteshestviya/54724-railway/slide/3>
68. Долан Э. Дж. Рынок: микроэкономическая модель / Э. Дж. Долан, Д. Линдсей, пер. с англ. В. Лукашевича и др., под общ. ред. Б. Лисовика и В. Лукашевича. – Санкт-Петербург, 1992. – 496 с.
69. Друкер Питер Ф. Як зробити успіх у бізнесі: новаторство і підприємництво пер з англ. / Пітер. Ф. Друкер. – Київ : Україна, 1994. – 215 с.
70. Дубич К. В. Основи теорії управління менеджменту навч. посіб. / К. В. Дубич, О. Г. Кірічок, В. К. Процюк. – Київ : Пектораль, 2005 – 104 с.

71. Економіка підприємств АПК навч. посіб. для вузів / С. Л. Дусановський, Т. Г. Дудар, В. М. Олійник; під ред. С. Л. Дусановського. – Тернопіль, 1997. – 267 с.
72. Економіка підприємства навч. посіб. / І. М. Бойчук, П. С. Харів, М. І. Хопчан, Ю. В. Піча. – Друге вид., випр. і доп. – Київ: Каравела; Львів: Новий світ, 2000; 2001. – 298 с.
73. Економічна енциклопедія у трьох томах. Т. 1 / редкол.: С. В. Мочерний (відп. ред.) [та ін.]. – Київ: Академія; Тернопіль: Акад. народ. госп-ва, 2002. – 951 с.
74. Економічний аналіз навч. посіб. / за ред. М. С. Ніконенко. – Київ, 2003. – 679 с.
75. Економічний словник-довідник / за ред. С. В. Мочерного. – Київ: Феміна, 1995. – 368 с.
76. Железная дорога Ля Мур [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://travel.rambler.ru/guide/Europe/France/poi/14957/>
77. Железная дорога смерти [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://thailandbook.ru/zheleznaya-doroga-smerti/>
78. Железнодорожные туры в Венгрию [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.turizm.ru/railtours/hungry/>
79. Железнодорожный транспорт Испании [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.esp2u.com/ru/going-on-a-trip/transport/5623786H417HMSRC/>
80. Железнодорожный транспорт в Шотландии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.arrivo.ru/shotlandiya/zheleznodorozhnyiy-transport-v-shotlandii.html>
81. Железные дороги Ирландии (Irish Rail или Iamrod Eireann), поездка на поезде из Корка в Дублин [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://conrad.livejournal.com/3826.html>
82. Жнякін Б. О. Економіка підприємства навч. посіб. для вузів / Б. О. Жнякін, В. В. Краснова. – Донецьк: Альфа-прес, 2005. – 160 с.
83. Закон України «Про туризм» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр>
84. Зонова А. В. Учет затрат и расходов: основание разграничения и методика учета / А. В. Зонова // Экономика сельскохозяйственных и перерабатывающих предприятий. – 2003. – № 10. – С. 34–36.
85. Зорин В. И. Туристический терминологический словарь / В. И. Зорин, В. А. Квартальнов. – Москва: Сов. спорт, 1999. – 384 с.
86. Зубенко В. В. Сучасне середовище економічної концепції сталого розвитку / В. В. Зубенко // Ефективна економіка. – 2012. – № 10.
87. Івашків Т. С. Використання показника порівняльної економічної ефективності в умовах ринкової економіки / Т. С. Івашків // Наукові записки за матеріалами IV Міжнар. конф. студентів та молодих учених «Управління розвитком соціально-економічних систем: глобалізація, підприємництво, сталі економічне зростання». Т. 1. – Донецьк, 2003. – С. 99–100.

88. Ільченко Л. Б. Облік та аналіз витрат на виробництво (на матеріалах підприємств харчової промисловості України) автореф. дис. канд. екон. наук: спец. 08.06.04 – облік і аудит / Л. Б. Ільченко. – Київ, 2006. – 19 с.
89. Іщенко І. І. Оцінка економічної ефективності виробництва та затрат / І. І. Іщенко, С. П. Терещенко. – Київ: Вища шк., 1991. – 187 с.
90. Италия выпустила на линию туристические поезда [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.rusngo.ru/index.php?option=com_content&view=article&id=3680%3A1-г--&catid=64%3A2011-05-16-09-52-24&Itemid=110&lang=ru
91. Казначевская Г. Б. Менеджмент: учеб. пособ. для студ. вузов / Г. Б. Казначевская, И. Н. Чуев, О. В. Матросова. – 3-е изд. – Ростов-на-Дону: Феникс, 2007. – 378 с.
92. Канадсько-американська вузькоколійна залізниця [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://uk.wikipedia.org/wiki/White_Pass_and_Yukon_Railway
93. Кафка С. М. Аналітичні елементи системи управління витратами на підприємстві / С. М. Кафка // Вісн. ЖДТУ: Екон. науки. – 2004. – № 3 (29). – С. 71–75.
94. Квартальнов В. А. Туризм: теория и практика: Избранные труды: в 5 т. / В. А. Квартальнов. – Москва: Финансы и статистика, 1998. – 458 с.
95. Киляк В. Г. Організація туристичної діяльності в Україні: навч. посіб. / В. Г. Киляк. – Чернівці: Книги-XXI, 2003. – 300 с.
96. Козак В. Г. Визначення поняття «витрати» та їх оцінка / В. Г. Козак // Реформування економіки України: стан та перспективи: зб. матеріалів ІV Міжнар. науково-практ. конф., 26-27 листоп. 2009 р., м. Київ. – Київ: МІБО КНЕУ, 2009. – С. 129–131.
97. Ковтун С. Управління затратами / С. Ковтун, Н. Ткачук, С. Савлук. – Харків: Фактор, 2007. – С. 272.
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: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.03 / Н. В. Козубова; НАН України, НДЦ індустр. проблем розвитку. – Харків, 2015. – 20 с.
100. Колпаков В. К. Адміністративне право України: підручник / В. К. Колпаков, О. В. Кузьменко. – Київ: Юрінком Інтер, 2003. – 544 с.
101. Краткий словарь международной туристской терминологии / сост. В. К. Бойченко, Н. Б. Кречетова, М. В. Никольский, Л. Ф. Ходорков; Краткий русско-английско-голландско-испанско-итальянско-немецко-польско-португальско-французско-шведский словарь. – Москва: Гл. упр. по иностр. туризму, 1980. – 198 с.
102. Коробйова Р. Г. Потенціал розвитку залізничного туризму в Україні / Р. Г. Коробйова // Зб. наук. пр. ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. – 2015. – № 20. – С. 70–74.

103. Котляров Є. А. Географія відпочинку і туризму. Формування та розвиток територіальних рекреаційних комплексів / Є. А. Котляров. – Москва : Думка, 1978. – 92 с.
104. Крачило Н. П. Основы туризмоведения / Н. П. Крачило. – Київ Вища шк., 1980. – 120 с.
105. Крути педали! По Польше на велодрезине [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://experttur.com/europe/poland/201511/kruui-pedali-po-shpalama-velodrezine.html>
106. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколійних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнецов, П. О. Пішінько, І. В. Кліменко та ін. // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2015. – № 4(58). – С. 23–33.
107. Кукукина И. Г. Управленческий учет учеб. пособие / И. Г. Кукукина. – Москва : Финансы и статистика. 2005. – С. 400.
108. Курган М. Як реанімувати вузькоколійки Закарпаття [Електронний ресурс] / М. Курган. – Режим доступу: <http://tyachivnews.in.ua/novini/zakarpattya/6031-yak-reanimuvati-vuzkokolyki-zakarpattya.html>
109. Куцьгіна О. А. Управление затратами на предприятиях учеб. пособ. / О. А. Куцьгіна. – Воронеж, 2001. – С. 84.
110. 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
111. Лінник В. Г. Основні напрямки класифікації витрат підприємства / В. Г. Лінник, Н. Г. Золотарьова // Фінанси, облік і аудит зб. наук. пр. [ред. А. М. Мороз]. – Київ, 2004. – Вип. 3. – С. 222–231.
112. Лозинський Д. Л. «Витрати» та «затрати» узгодження понять в бухгалтерському обліку [Електронний ресурс] / Д. Л. Лозинський. – Режим доступу: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_gum/Vzhdtu_econ/2009_4/21.pdf
113. Лукичева Л. И. Управление организацией учеб. пособ. / Л. И. Лукичева. – Москва «Омега-Л», 2006. – 360 с.
114. Мазур И. И. Эффективный менеджмент учеб. пособ. / И. И. Мазур, В. Д. Шапиро, Н. Г. Ольдерогге; под общ. ред. И. И. Мазура. – Москва Высш. шк., 2003. – 555 с.
115. Макаровська Т. П. Економіка підприємства навч. посіб. / Т. П. Макаровська, Н. М. Бондар. – Київ МАУП, 2003. – 298 с.
116. Макконнелл К. Р. Экономикс / К. Р. Макконнелл, С. Л. Брю. – 14-е изд., дораб. и испр. – Москва, 2003. – 972 с.
117. Городской В. Я. Методические рекомендации по составлению схем перспективного развития туризма в условиях УССР / В. Я. Городской. – Киев, 1983. – 100 с.
118. Макмиллан Р. Экономикс / Р. Макмиллан. – Москва «Изд-во ПРИОР», 1998. – 384 с.
119. 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.
120. 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.
121. 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.
122. 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.
123. Марценюк Л. В. Організаційні моделі управління туристичним бізнесом. / Л. В. Марценюк // Економіка та держава міжнар. науково-практ. журн. – 2016. – № 3. – С. 23–27.
124. 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.
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. Створення «готелів на колесах» – шлях до зниження вартості туристичної подорожі / Л. В. Марценюк // Вісн. Житомирського держ. технологіч. ун-ту. – 2015. – № 3 (73). – С. 74–77
127. 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
128. 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.
129. Марценюк Л. В. Визначення раціональної моделі управління залізничною туристичною компанією «Вузькоколіїні залізниці» / Л. В. Марценюк // Технологический аудит и резервы производства. – 2016. – № 3 (29). – С. 4–10.
130. 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).
131. 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.
132. Марценюк Л. В. Залізничний туризм як складова сталого розвитку / Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту. Сер. «Економіка». – 2016.

133. Марценюк Л. В. Приклади організації туристичних залізничних перевезень в різних країнах світу / Л. В. Марценюк, Т. В. Полішко // *Агросвіт*. – 2016. – С. 31–42.
134. 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.
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. Развитие железнодорожного туризма в Украине – объективная необходимость / Л. В. Марценюк // *Modern science – Modern Veda*. – 2015. – № 6. – С. 57–62.
137. 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.
138. 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.
139. Марценюк Л. В. Методичний підхід щодо розрахунку тривалості проведення туристичних подорожей по вузьким коліям. / Л. В. Марценюк // *Współpraca europejska*. – Warszawa. – 2016. – № 3 (10). – С 59–71.
140. 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.
141. 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.
142. 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.
143. 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.
144. 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.
145. 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.

146. 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. – Дніпропетровськ, 2012. – С. 116–117.
147. 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», м. Дніпропетровськ, 21–23 листопада, 2012 р. – С. 25–27.
148. Марценюк Л. В. Напрями розвитку екотуризму/ Л. В. Марценюк // Екологія і природокористування в системі оптимізації відносин природи і суспільства: матеріали Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції, 6–7 березня 2014 р., м. 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.
149. Марценюк Л. В. Збалансованість як засіб досягнення сталого розвитку / Л. В. Марценюк // Економіка в умовах сталого розвитку: контекст підприємств, регіонів, країн. – Дніпропетровськ, 2013. – С. 19–21.
150. Марценюк Л. В. Шляхи розвитку туризму в Україні. / Л. В. Марценюк // Ринкова економіка: тенденції і закономірності: матеріали міжнар. наук.-практ. конф. 30 жовт. 2013 р., м. Алчевськ / ред. кол. І. А. Фесенко [та ін.] – Дніпропетровськ: Нац. гірничий ун-т, 2013. – С. 91–93.
151. Марценюк Л. В. Щодо розвитку в'їзного туризму в Україні / Л. В. Марценюк // 36. тез XIII Міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 23–24 квітня 2015 р.) – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2015. – С. 48.
152. 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. (м. Вінниця, 9–10 жовтня 2015 року). – Херсон: Видавничий дім «Гельветика», 2015. – С. 18–21.
153. 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.
154. Марценюк Л. В. Теоретико-методичний підхід до визначення кількості туристів, які можуть користуватися послугами туристичних транспортних компаній / Л. В. Марценюк // 36. тез XIV Міжнар. наук. конф. «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 21–22 квітня 2016 р.) – Дніпропетровськ: ДНУЗТ, 2016. – С. 49–51.
155. 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, м. Дніпропетровськ. – С. 93–95.
156. 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.
 157. Марценюк Л. В. Удосконалена класифікація усіх видів транспортного туризму / Л. В. Марценюк // Збірник матеріалів I Міжнародної науково-практ. конф. «Сучасні тенденції розвитку світового і вітчизняного туризму». – Біла Церква Видавець Пшонківський О. В., 2016. – С. 28–31.
 158. 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., м. Дніпропетровськ / ред. кол. В. Я. Швець [та ін.]; М-во освіти і науки України, Нац. гірн. ун-т. – Дніпропетровськ НГУ, 2016. – С. 99–101.
 159. Марценюк Л. В. Побудова організаційних моделей управління туристичним бізнесом / Л. В. Марценюк // «Новий погляд на розвиток економіки країни». Матеріали I Міжнародної науково-практ. конф., м. Львів, 25–26 березня 2016 р. – С. 39–41.
 160. Международные железнодорожные туристские перевозки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://algunos.ru/geografiya_turizma/26_mezhduнародnye_zhelezнодорожные_turistskie_18461/
 161. Мельник Л. Г. Економіка підприємства навч. посіб. для вузів / Л. Г. Мельник, О. Л. Корінцева. – Суми Університетська книга, 2004. – 416 с.
 162. Мельтюхова Н. М. Управління / Н. М. Мельтюхова // Енциклопедичний словник з державного управління / уклад.: Ю. П. Сурмін, В. Д. Бакуменко, А. М. Михненко та ін., за ред. Ю. В. Ковбасюка, В. П. Трощинського, Ю. П. Сурміна. – Київ Вид-во НАДУ, 2010. – С. 722.
 163. Менеджмент навч. посіб. / за ред. С. І. Михайлова. – Вінниця Нова книга, 2006. – 416 с.
 164. Мидюк О. Н. Теория управления электронное гиперссылочное учеб. пособ. [Електронний ресурс] / О. Н. Мидюк, Л. В. Горьканова, О. С. Янгичер. – Режим доступу : http://cde.osu.ru/demoversion/course124/1_0.html
 165. Мокляк А. В. Класифікація туристичної привабливості територій і місцевостей в Україні для потреб іноземного (візного) туризму / А. В. Мокляк // Економічна та соціальна географія наук. зб. – Київ, 2002. – Вип. 53. – С. 282–288.
 166. Мороз В. М. Діалектика зв'язку змісту категорій «управління» та «менеджмент» у межах науки «Державне управління» / В. М. Мороз // Вісн. Нац. ун-ту цивільного захисту України. Сер. Державне управління. – 2014. – Вип. 1. – С. 34–44.

167. Мочерний С. В. Основи підприємницької діяльності / С. В. Мочерний. – Київ: Академія, 2005. – 280 с.
168. Мочерний С. В. Основи економічних знань / С. В. Мочерний. – Київ: Академія, 2000. – 303 с.
169. Мошківська О. А. Облік затрат і калькулювання собівартості продукції згідно вітчизняного законодавства: подальший розвиток і шляхи вдосконалення [Електронний ресурс] / О. А. Мошківська // Вісн. ЖДТУ «Економічні науки». Фінансово-обліково-аналітичні аспекти. – 2009. – № 3 (49). – Режим доступу: http://nbuv.gov.ua/portal/Soc_gum/Vzhdtu_econ/2009_3/23.pdf.
170. Музиченко-Козловська О. В. Економічне оцінювання та регулювання туристичної привабливості території: автореф. дис. канд. екон. наук / О. В. Музиченко-Козловська. – Львів, 2007. – 25 с.
171. Нагорнюк О. Вузькоколіяка. 106 кілометрів Полісся. О. Нагорнюк. – Рівне, 2008. – 60 с.
172. Нападівська Л. В. Управлінський облік: підручник для студ. вищ. навч. закл. / Л. В. Нападівська. – Київ: Книга, 2004. – 544 с.
173. Наше общее будущее: Доклад Международной комиссии по развитию. – Москва: Прогресс, 2011. – 376 с.
174. Нашкерська Г. В. Бухгалтерський облік: навч. посіб. / Г. В. Нашкерська. – Київ: Центр навчальної літератури. – 2004. – С. 464.
175. Нелєпи В. М. Планування на аграрному підприємстві: підручник / В. М. Нелєпи. – Київ: КНЕУ, 2000. – 372 с.
176. Нечаюк Л. І. Готельно-ресторанний бізнес: менеджмент / Л. І. Нечаюк, Н. О. Телеш. – Київ: ЦУЛ, 2003. – 348 с.
177. Немцов В. Д. Менеджмент організацій: навч. посіб. / В. Д. Немцов, Л. Є. Довгань, Г. Ф. Сініок. – Київ: ТОВ «УВПК «ЕксОб», 2000. – 392 с.
178. Нидлз Б. Принципы бухгалтерского учета / Белверд Нидлз, Хенри Андерсон, Джеймс Колдуэлл. [пер. с англ. под ред. Я. В. Соколова]. – [2-е изд., стереотип]. – Москва: Финансы и статистика, 1999. – С. 496.
179. Нили Э. Призма эффективности / Э. Нили, К. Адамс, М. Кеннерли. – Киев: Баланс-клуб, 2003. – 478 с.
180. 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.
181. Орлов П. А. Економіка підприємства: учеб. пособ. / П. А. Орлов. – Харьков: РИО ХГЭУ, 2000. – 401 с.
182. Осипова-Дербас Л. В. Социология и психология управления: учеб. пособ. / Л. В. Осипова-Дербас, Н. А. Кармаев, С. Н. Войцеховский. – Санкт-Петербург: Изд. дом «Бизнес-пресса», 2007. – 248 с.
183. Осіпов П. В. Методологія управління виробничим потенціалом харчової промисловості: автореф. дис. д-ра екон. наук: спец. 08.07.01 – економіка промисловості / П. В. Осіпов; НАН України. Ін-т пробл. ринку та екон.-екол. дослідж. – Одеса, 2004. – 30 с.

184. Основи економічної теорії / С. В. Мочерний, С. А. Єрохін, Л. О. Каніщенко та ін. – Київ : Знання, 2000. – 864 с.
185. Основи економічної теорії : підручник: у 2 кн. Кн. 2: Підприємництво, маркетинг, менеджмент. Відтворення в національному та світовому господарстві / Ю. В. Ніколенко, М. М. Діденко, А. В. Шегда та ін.; за ред. Ю. В. Ніколенка. – 2-е вид., перероб. і доп. – Київ : Либідь, 1998. – 272 с.
186. Основы теории управления : учеб. пособ. / под ред. В. Н. Парахиной, Л. И. Ушвицкого. – Москва : Финансы и статистика, 2003. – 560 с.
187. Остап'юк Н. І. Державне регулювання розвитку туристичної галузі в Україні : автореф. дис. ... канд. екон. наук : спеціальність 08.00.03 – економіка та управління національним господарством / Н. І. Остап'юк. – Харків, 2011. – 23 с.
188. Отенко В. І. Формування аналітичного інструментарію оцінки ефективності діяльності підприємства [Електронний ресурс] / В. І. Отенко // Бізнес Інформ. – 2013. – № 5. – С. 232–237. – Режим доступу: www.businessinform.com.
189. Падерин И. Д. Научные и практические аспекты повышения экономической эффективности современного предприятия / И. Д. Падерин // Вісн. Академії економічних наук України. – 2003. – № 1. – С. 89–95.
190. Панорамные поезда Швейцарии. Классические панорамные маршруты по Швейцарии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forum.awd.ru/viewtopic.php?f=974&t=169594#p3132876>
191. Папазова О. М. Підвищення ефективності управління організації і використання її потенційних можливостей / О. М. Папазова. – Луганськ : «Луганськ», 2004. – 23 с.
192. Писаревський І. М. Туризм як національний пріоритет : монографія / І. М. Писаревський. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 284 с.
193. Письмений О. А. Аналіз ринку міжнародного туризму України [Електронний ресурс] / О. А. Письмений // Економічний аналіз. – 2014. – Т. 15, № 1. – С. 144–153. – Режим доступу: http://tourlib.net/statistika_ukr/pysmennyy.htm
194. Погорелов Ю. С. Определенность затрат предприятия: сущность и использование в планировании / Ю. С. Погорелов // Экономика Крыма. – 2005. – № 13. – С. 78–80.
195. Поезда и железная дорога в Канаде [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mishka.travel/blog/index/node/id/1610-poezda-i-jeleznaaya-doroga-v-kanade/>
196. Поканевич Ю. В. Управління як складна багатовимірна категорія / Ю. В. Поканевич // Вісн. Житомирського держ. технологіч. ун-ту. – 2009. – № 1 (47). – С. 198–200.
197. Поклонський С. Т. Економіка підприємства : навч. посіб. / С. Т. Поклонський, В. Г. Мухопадов. – Київ : Віктар, 2001. – 178 с.
198. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 1 «Загальні вимоги до фінансової звітності» / Затверджено наказом Міністерства фінансів Укра-

- їни від 31 березня 1999 р. № 87 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mfu.gov.ua>.
199. Положення (стандарти) бухгалтерського обліку 3 «Звіт про фінансові результати». Затверджено наказом Міністерства фінансів України від 31 березня 1999 р. № 87.
 200. 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.
 201. Польська подруга Боржавської вузькоколійки відкрила туристичний сезон [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakarpattia.net.ua/News/96027-Polska-podruha-Borzhavskoi-vuzkokoliiky-vidkryla-turystychnyi-sezon-FOTO>
 202. Потяг «Ган» має проїхати ділянку довжиною майже три тис. км за 48 годин [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tsn.ua/tsikavinki/v-avstraliyikorova-zbila-turistichnii-potyag.html>
 203. Приживара С. В. Управління як специфічний вид діяльності [Електронний ресурс] / С. В. Приживара // Державне будівництво. – 2012. – № 1. – Режим доступу: <http://www.kbuara.kharkov.ua/e-book/db/2012-1/doc/1/07.pdf>.
 204. Путешествие на поезде в ЮАР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cultrafrica.ru/rovos-rail.html>
 205. Путешествие по Китаю на поезде [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.chinahighlights.ru/culture/china-train-travel.htm>
 206. Пушкар М. С. Фінансовий облік підприємств / М. С. Пушкар. – Тернопіль Карт-бланш, 2002. – 628 с.
 207. Развитие железнодорожного туризма [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.0zd.ru/sport_i_turizm/razvitie_zheleznodorozhnogo_turizma.html
 208. 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.
 209. Реймерс Н. Ф. Экология. Теории, законы, правила, принципы и гипотезы / Н. Ф. Реймерс. – Москва «Россия молодая», 1994. – 366 с.
 210. Реформування бухгалтерського обліку на залізничному транспорті України. Офіційне видання / [М. В. Макаренко, Ю. М. Цветов, Н. С. Соколовська та ін.]. – Київ КУЕТТ, 2009. – 532 с.
 211. Румунія: все про курорти Румунії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://poizdka.net/kurorti-rumunii/>
 212. Русак Н. А. Экономический анализ в условиях самофинансирования предприятий / Н. А. Русак. – Минск Беларусь, 1989. – 215 с.
 213. Рыбин В. Н. Планирование эффективности и интенсификация производства в машиностроении / В. Н. Рыбин. – Ленинград Машиностроение, 1989. – 128 с.

214. Савицкая Г. В. Анализ хозяйственной деятельности предприятия / Г. В. Савицкая. – 4-е изд., перераб. и доп. – Минск : ООО «Новое знание», 1999. – 688 с.
215. Савчук В. П. Финансовый менеджмент предприятий: прикладные вопросы с анализом деловых ситуаций / В. П. Савчук. – Київ : Максимум, 2001. – 600 с.
216. Салига К. С. Ефективність господарської діяльності підприємства монографія / К. С. Салига. – Запоріжжя : ЗЦНТІ, 2005. – 180 с.
217. Самая маленькая узкоколейная железная дорога в мире [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.stepandstep.ru/catalog/know/123397/samaya-malenkaya-uzkokoleynaya-zheleznaya-doroga-v-mire.html>
218. Самойленко А. Международные железнодорожные туристские перевозки. География туризма [Электронный ресурс] / А. Самойленко. – Режим доступа: http://algunos.ru/geografiya_turizma/26_mezhdunarodnye_zheleznodorozhnye_turistskie_18459/
219. Сербия: Поезд «Ностальгия» переходит на летнее расписание [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://news.turizm.ru/serbia/50098/>
220. Сердюк О. Д. Теорія та практика менеджменту : навч. посіб. / О. Д. Сердюк. – Київ : Професіонал, 2004. – 432 с.
221. Скляренко В. К. В чем разница между затратами, расходами и издержками [Электронный ресурс] / В. К. Скляренко. – Режим доступа: http://www.elitarium.ru/2007/10/30/zatraty_raskhody_izderzhki.htm.
222. Скоростные поезда в Японии [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://venasera.ru/japan/skorostnyye-poezda-yaponii.html>
223. Скрипник М. І. Сутність витрат як економічної категорії [Електронний ресурс] / М. І. Скрипник. – Режим доступа: http://www.nbuv.gov.ua/portal/Soc_gum/Vzhdtu_econ/2009_4/33.pdf
224. Слабов С. С. Основы менеджмента: курс лекций / С. С. Слабов. – Москва : Изд-во МГУ, 2004. – 224 с.
225. Словарь-справочник менеджера / Авт.-состав. М. Г. Лапуста и др. – Москва : ИНФРА-М, 1996. – 412 с.
226. Солодкая М. С. К единству социального и технического: проблемы и тенденции развития научных подходов к управлению / М. С. Солодкая. – Оренбург : Димур, 1997. – 208 с.
227. Статистична інформація Державної статистичної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступа: <http://ukrstat.gov.ua>
228. Стойка В. О. Актуальні проблеми та перспективи розвитку туристичної галузі як пріоритетного напрямку інвестування соціальної сфери / В. О. Стойка // Науковий вісн. Чернігівського держ. ін-ту економіки і управління. – 2011. – № 1 (9). – С. 96–104.
229. Столяр Л. Г. Сутність «витрат» та особливості трактування [Електронний ресурс] / Л. Г. Столяр // Економічні науки. Сер.: «Облік і фінанси». – 2011. – Вип. 8 (29), Ч. 4. – Режим доступа: http://www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/en_oif/2011_8_4/27.pdf

230. Стратегія розвитку сфери туризму і курортів України на період до 2022 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://fritu.org.ua/uk/proekti-fritu/135-tematichni-proekti/544-strategiya-rozvitku-sferi-turizmu-i-kurortiv-ukrajini-na-period-do-2022-roku>
231. Стратегія сталого розвитку «Україна 2020» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/5/2015>
232. 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. – Дніпропетровськ, 2011. – Вип. 1. – С. 114–117
233. Сурмин Ю. П. Теория систем и системный анализ учеб. пособие / Ю. П. Сурмин. – Київ МАУП, 2003. – 368 с.
234. Таллилинская железная дорога [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.bookin.org.ru/book/3094270>
235. Тимошко Г. М. Сутність поняття «управління» та «менеджмент» в педагогічній практиці / Г. М. Тимошко // Електронне фахове видання «Теорія та методика управління освітою». – 2011. – № 7.
236. Тихонов А. В. Социология управления / А. В. Тихонов. – Изд. 2-е, доп. и перераб. – Москва. Канон РОССИ «Реабилитация», 2007 – 472 с.
237. Тишковець С. Туристична подорож Зарічненщиною / С. Тишковець // Полісся. – 2009. – № 28, 23 лип. – С. 2.
238. Транспортна стратегія України на період до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>
239. Турило А. М. Управління витратами підприємства навч. посіб. / А. М. Турило, Ю. Б. Кравчук, А. А. Турило. – Київ Центр навчальної літератури, 2006. – 120 с.
240. Туристические маршруты по Швейцарии [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zurichguide.ru/train-excursion.php>
241. Туристические поезда в Индии. Режим доступа: <http://www.microskop.ru/indiya/217-2010-12-06-10-11-26.html>
242. Туристические поезда в Испании [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mold.su/novosti-turizma/tur-poezda-ispain>
243. Туристические поезда в России [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://subscribe.ru/digest/travel/news/n564311697.html>
244. Управление организацией ученик / под ред. А. Г. Поршнева, З. П. Румянцевой, Н. А. Саломатина. – Москва Инфра-М, 1998. – 669 с.
245. Управлінський облік підручник / під ред. А. Д. Шеремета. – 4-е вид. – Москва ИНФРА-М, 2009. – 428 с.
246. Учебные заведения – детская железная дорога в Кошице [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.russer.ru/a/a/detskaya_jeleznaya_doroga_v_koshitse
247. Фандель Г. Теорія виробництва і витрат / Г. Фандель; пер. з нім. М. Г. Грещака. – Київ Таксон, 2000. – 520 с.

248. Фастовець О. О. Організація транспортних подорожей і перевезень : навч. посіб. / О. О. Фастовець. – Київ : Музична Україна. – 190 с.
249. Философский энциклопедический словарь. – Москва : Сов. энциклопедия, 1983. – 840 с.
250. Філіп (Попович) Л. В. Економічний зміст і класифікація витрат / Л. В. Філіп (Попович) // Вісн. економіки транспорту і промисловості. – № 36. – 2011. – С. 206–211.
251. Хатикова З. В. Характеристика имиджбилдинга туристского предприятия / З. В. Хатикова // Культура народов Причерноморья. – Симферополь : Межвуз. центр «Крым», 2006. – № 74. – С. 88–91.
252. Хаустова В. Є. Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні / В. Є. Хаустова, Є. Ф. Горбатова // Проблеми економіки. – 2010. – № 2. – С. 28–33.
253. Хорнгрен Ч. Т. Бухгалтерский учет: управленческий аспект / Чарльз Т. Хорнгрен, Джордж Фостер: [пер. с англ. под ред. Я. В. Соколова]. – Москва : Финансы и статистика, 2004. – С. 416.
254. Цал-Цалко Ю. С. Витрати підприємства / Ю. С. Цал-Цалко. – Київ : Центр навч. літератури, 2002. – 656 с.
255. Череп А. В. Ефективність як економічна категорія / А. В. Череп, Є. М. Стрілець // Ефективна економіка. – 2013. – № 1.
256. Череп А. В. Управління витратами підприємств харчової промисловості в ринкових умовах господарювання : автореф. дис. ... д-ра екон. наук: спец. 08.00.04 / А. В. Череп. – Київ, 2008. – С. 38.
257. Черткова Н. О. Економічне значення витрат промислових підприємств / Н. О. Черткова // Держава та регіони. Сер.: Економіка та підприємництво. – 2006. – № 6. – С. 444–447.
258. Чеховська М. М. Механізм організації економічного розвитку залізничного транспорту України : монографія / М. М. Чеховська. – Київ : Кондор-Видавництво, 2012. – 250 с.
259. Чорненька Н. В. Організація туристичної індустрії : навч. посіб. / Н. В. Чорненька. – Київ : Атіка, 2006. – 264 с.
260. Чучук Ю. В. Теоретична сутність понять економічна ефективність та ефективність діяльності / Ю. В. Чучук // Ефективна економіка. – 2014. – № 2.
261. Шеметов П. В. Менеджмент: Управление организационными системами / П. В. Шеметов, Л. Е. Чередникова, С. В. Петухова. – Москва : Изд-во «Омега-Л», 2007. – 406 с.
262. Шеремет А. Д. Методика финансового анализа / А. Д. Шеремет, Р. С. Сайфуллин. – Москва : ИНФРА-М, 1996. – 176 с.
263. Шість кращих залізничних маршрутів Норвегії [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://norginfo.com/turism/stoit-posetit/1292-shest-luchshikh-zheleznodorozhnykh-marshrutov-norveгии>
264. Школа І. М. Менеджмент туристичної індустрії : навч. посіб. / за ред. проф. І. М. Школи. – Чернівці, 2003. – 596 с.

265. Шнипко О. С. Нагромадження основного капіталу як фактор конкурентоспроможності економіки / О. Шнипко // Економіка України. – 2005. – № 7. – С. 23–35.
266. Шульгіна Л. М. Маркетинг підприємств туристичного бізнесу: монографія / Л. М. Шульгіна. – Київ: Нац. торг.-екон. ун-т, 2005. – 597 с.
267. Юрченко К. Г. Класифікація витрат виробництва в нових умовах господарювання / К. Г. Юрченко // Підприємництво, господарство і право. – 2001. – № 11. – С. 101–105.
268. Яркіна Н. М. Управління підприємством як економічна категорія (теоретичні аспекти) / Н. М. Яркіна // Держава і регіони. Сер.: Економіка та підприємництво. – 2014. – № 1 (76). – С. 130–136.
269. Экономико-математический словарь [Текст] : словарь современной экономической науки / Л. И. Лопатников. – 5-е изд., перераб. и доп. – Москва: Дело, 2003. – 520 с.
270. Ковалев Ф. П. Экономическая эффективность новой техники в машиностроении / А. П. Ковалев, Н. К. Кочалос, А. А. Колобов. – Москва: Машиностроение, 1978. – 255 с.
271. Энтони Р. Учет: ситуации и примеры / Роберт Энтони, Джеймс Рис; [пер. с англ. под ред. и с предисл. А. М. Петрачкова]. – [2-е изд. стереотип]. – Москва: Финансы и статистика, 1998. – С. 560.
272. Akansha Tyagi Police culture, tourists and destinations: A study of Uttarakhand, India / Akansha Tyagi, Rajib Lochan Dhar, Jyoti Sharma // Tourism Management. – 52 (2016). – P. 563–573.
273. American-rails.com [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.american-rails.com/gcry.html>
274. Anne H. J. Lee Creative food clusters and rural development through place branding: Culinary tourism initiatives in Stratford and Muskoka, Ontario, Canada / Anne H. J. Lee, Geoffrey Wall, Jason F. Kovacs // J. of rural studies. – 39 (2015). – P. 133–144.
275. 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.
276. 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 Minguez. – 2015. – Vol. 63. – P. 408–417.
277. 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.
278. La table orient express [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.orient-express.com/en>
279. Ming Ming Su. The Qinghai–Tibet railway and Tibetan tourism: Travelers' perspectives / Ming Ming Su, Geoffrey Wall // Tourism Management. – 30 (2009). – P. 650–657.

280. 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://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>). doi: 10.1016/S2212-5671(15) 00545-6
281. Pratt S. Economic linkages and impacts across the Talc. / S. Pratt // *Annals of Tourism Research*. – 2011. – 38 (2). – P. 630–650.
282. Rail routes in France [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://about-france.com/scenic-railways.htm>
283. 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.
284. Frank Hahn Equilibrium and Macroeconomics / Frank Hahn. – Cambridge : MIT Press, 1984. – 397 p.
285. 25 унікальних куточків України, створених природою та людиною. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ridna.ua/2015/12/25-unikalnyh-kutochkiv-ukrajiny-stvorenyh-prirodoyu-ta-lyudynoyu/>
286. Дива Полісся: Тунель кохання в Клевані [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://myplanet.com.ua/?p=96>
287. Мальська М. П. Планування туристичної діяльності : навч. посіб. / М. П. Мальська, О. Ю. Бордун ; МОНУ ; Львів. нац. ун-т ім. Івана Франка – Київ : Знання, 2010. – 310 с.
288. Международный туризм принес 1,4 триллиона долл. США в экспортных поступлениях // Официальный сайт ЮНВТО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://media.unwto.org/ru/press-release/2014-05-14/mezhdunarodnyi-turizm-prines-us14-trilliona-v-eksportnykh-postupleniyakh>.

**НАЙБІЛЬШ ПРИВАБЛИВІ МАРШРУТИ
ДЛЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОДОРОЖЕЙ ЗАЛІЗНИЦЕЮ**

Свалява–Лисичово (30 км)

с. Свалява

Дерев'яна **Михайлівська церква** – прекрасний зразок лемківської народної архітектури. Храм розташований на південній околиці Сваляви, яка раніше була окремим селом Швидкий. Спочатку церква, побудована у 1588 р., розміщувалася на височині, але в 1630 р. для зручності мешканців села її перенесли на нинішнє місце. У XVIII ст. храм був реконструйований.

Лисичово–Міжгір'я (24 км)

с. Лисичово

Діюча **кузня-музей «Гамора»** – унікальний пам'ятник ковальського ремесла. Побудована на початку XIX ст., коли на річці Лисичанка була зведена гребля. По відповідному каналу вода спрямовувалася на лопаті коліс, які приводили в дію важкі ковальські молоти вагою до 125 кг. Під їх ударами металеві болванки перетворювалися в заготовки для сільськогосподарських знарядь: лопат, мотик, деталей плугів і т. д. Чотири молоти обслуговували 16 майстрів.

Міжгір'я–Хуст (60 км)

с. Міжгір'я

Джерело Сойми (6 км до Міжгір'я) – джерело мінеральної води «Сойми» розташоване прямо біля дороги на в'їзді до санаторію «Верховина». Вода типу «Ссентуки 4, 17» хлоридно-гідрокарбонатна, корисна при різних захворюваннях органів травлення. Лікувальні властивості Сойминської мінеральної води були відомі з XVIII ст. Наприкінці XIX ст. приватні підприємці відкрили першу водолікарню з вуглекислої ванни, а на початку XX ст. побудували готель.

с. Синевир

Водоспад Кам'янка – невеликий водоспад Кам'янка розташований на схилі однойменної гори в Національному природному парку «Синевир», поруч з автодорогою, що веде із с. Синевир в с. Синевирська Поляна. Являє собою ряд маленьких водоспадів. Висота перепаду води найбільшого потоку 6 м. До водоспаду Кам'янка зручно під'їжджати на автомобілі.

Краєзнавчий музей (візит-центр) – історико-краєзнавчий музей створений при екологічному візит-центрі Національного природного парку «Синевир». Експозиція відображає життя й побут карпатських горян: знаряддя праці, посуд, одяг, взуття і т. д. Особливе місце займає експозиція музею лісосплаву, зруйнованого в 1998 р. повинню. Тут можна ознайомитися з макетами споруд і вузлів гірських гребель, з технологією лісосплаву, інструментами лісорубів.

Музей лісосплаву – єдиний у Європі музей лісу і сплаву, організований на р. Чорній в тому місці, де в середині XIX в. була побудована гребля з воротами для скидання води. Ліс з гір сплавливали в долину, і далі постачали до Угорщини. Дамба функціонувала до 1960 р. У середині 1990-х рр. унікальна гідротехнічна споруда була відновлена, на її основі створено музей у складі Національного природного парку «Синевир». Тут можна ознайомитися зі знаряддями праці лісорубів і бокорашів.

Озеро Дике (Озірце) – невелике гірське озеро Озірце (Озерце) також називають Диким, а іноді – молодшим братом Синевира. Його площа 1,2 га, глибина 10 м. Розташоване в оточенні хвойного лісу на висоті близько 1 000 м на північному схилі хребта Пішконя. За легендою, на місці озера хан Дикої орди зарив у землю золото, нагробоване під час військового походу за Карпати.

Синевір (інші назви – **Синевір, Морське Око**) – найбільше озеро Українських Карпат. Розташоване в Міжгірському районі Закарпатської області, у гірському масиві Внутрішні Горгани. Входить до складу Національного природного парку «Синевир». Озеро вважається найцікавішим об'єктом Національного природного парку «Синевир» і є однією з візитних карток Українських Карпат. Воно розташоване на висоті 989 метрів над рівнем моря, має середню площу 4–5 га, його середня глибина становить 8–10 м, максимальна – 24 м. Через висоту над рівнем моря й порівняну глибоководність навіть у найтепліші дні прогріваються лише верхні 1–2 метри озера.

Дерев'яна церква Святого Архангела Михайла розташована в селі Негровець між Синевиром і Колочавою. Високий готичний храм – один із зразків бойківської стилістики архітектури, де домінують чисті форми стародавнього зодчества, що не порушені пізніми втручаннями: тесані колоди зрубів, широкі площини гонтових дахів, стрічка навісу, квадратна башта з високим шпилем.

с. Колочава

Форелеві ставки – у селі Колочава недалеко від повороту на вузькоколіїку є з'їзд на форелеве господарство. Тут можна половити форель прямо з басейну на вудку і тут же її посмажити на мангалі або забрати із собою. Орієнтовна вартість 120 грн/кг. У декількох басейнах є риба різних розмірів.

Святодухівська церква – дерев'яна церква Святого Духа побудована в Колочаві майстром Ф. Гекка в 1795 р. на місці старого храму, заснованого в XVII ст. Церква висока, двозрубна, крита гонтом. Струнка вежа завершена верхівкою в стилі бароко. У радянські часи храм був перетворений на музей атеїзму, завдяки чому добре зберігся (в 1969–70 рр. виконана реставрація).

Музей-меморіал колочавським воїнам-інтернаціоналістам відкрито в 2010 р. на День села Колочава. Приміщення музею виконано у вигляді стилізованого бункера, над яким встановлено БРДМ. Вхід до музею перепиняють важкі залізні двері, всередині – автомати Калашникова, ручний кулемет, перископ, бінокль, кілька протитанкових мін, вогнемет, польовий телефон, солдатські алюмінієві кружки, фляги, кирзові чоботи, медичний інструмент і багато інших військових речей. На стінах розвішані фотографії колочавців-інтернаціоналістів. Під стелею натягнуто купол парашута.

Колочавський музей народної архітектури та побуту (скансен) «Старе село» розташований у мальовничій місцевості на околиці села Колочава. Налічує близько десяти житлових і господарських споруд з предметами домашнього вжитку й художніми роботами місцевих жителів XIX–XX ст. Представлена чеська жандармерія, кузня, будинок ткача, сільська школа і ін. Тут об'єднана культура гуцулів, бойків, лемків, угорців, румунів, чехів, словаків, німців, євреїв. На території музею «Старе село» також можна відвідати музей карпатської вузькоколіїної залізниці.

Джерело «Русалка» – Колочавське джерело мінеральної води «Русалка» розташоване на південно-західній околиці с. Колочава, на

території національного парку «Синевир». Вперше цілющі джерела в Колочаві згадуються в 1876 р. На базі одного з них функціонувала купальня. Зараз в Колочаві 9 джерел і 4 свердловини, одна з яких (№ 4) використовується для промислового видобутку й розливу. Джерело, розміщене на виїзді з Колочави в сторону Тячева, прикрашає скульптура русалки.

с. Іза

Сироварня ОСГ «Баранове» – приватна сироварня на базі вівцеферми ОСГ «Баранове» розташована в с. Іза. Сирне виробництво розміщується в декількох кімнатах, де встановлено обладнання для сироваріння. Сир виробляють з натуральних продуктів, для згущення використовують натуральний сичужний компонент зі шлунка молодого теляти. В асортименті кілька сортів сиру: бринза, твердий сир, м'який сир з коров'ячого та овечого молока. Проводяться екскурсії з дегустацією чотирьох сортів сиру з вином або чаєм.

Центр лозоплетіння – популярний серед туристів сувенірний ринок, де торгують переважно виробами з лози. Село Іза прославилося як центр лозоплетіння ще в XIX ст. Одним з його родо-начальників був ремісник І. Кашко. Він навчив цьому ремеслу двох синів, а потім воно поступово стало основним заняттям мешканців села. Свої виробы вони продавали на базарі в Хусті та в інших містах. Зараз під відкритим небом вздовж центральної вулиці торгують протягом року.

Мальовничий **водоспад Городилов** (Городілів) шумить по схилу однойменної гори на висоті 460 м. Розташований біля підніжжя гір Ілина й Роронд-Тете за 3 км на північний захід від села Іза. Холодна вода стікає красивими струменями з висоти 3–4 м по камінню, порослому зеленим мохом, у кам'яну основу червонуватого кольору. Найбільш ефектний вигляд водоспад Городилов має знизу, але є оглядовий майданчик і нагорі.

Хуст–Виноградів (25 км)

м. Хуст

Легендарна **Долина нарцисів** розкинулася в урочищі Кіреші між р. Тиса і р. Хустець на околиці Хуста. Природа цієї реліктової долини збереглася з Льодовикового періоду. Популяція нарциса вузьколистого унікальна тим, що росте не в горах, а на рівнині (180–200 м

над рівнем моря). Подібні зарості, але меншої площі, залишилися в небагатьох місцях – Альпах, гірських районах Румунії та деяких Балканських країн. Існує адаптована легенда про давньогрецького бога Нарциса, який нібито саме в дзеркальних водах Хустця побачив своє відображення, закохався й помер від туги, перетворившись на квітку. Масове цвітіння Долини нарцисів зазвичай починається в першій половині травня, триває приблизно два тижні.

Чеський квартал у Хусті, що на захід від центральної площі та міського ринку, називають «маленькою Прагою». У ті часи, коли Закарпаття входило до складу Чехословаччини, цей квартал був забудований житлом для офіцерів і службовців чехословацької адміністрації. Забудова здійснювалася в 1924–25 рр. за проектом пражського архітектора-функціоналіста І. Фрайвальда. Двоповерхові будиночки з невеликими кімнатами зведені з місцевого матеріалу (каменю, дерева, піщано-гравійної суміші) і покриті натуральною червоною черепицею. Всього в Чеському кварталі Хуста 13 житлових будинків.

Костел Св. Єлизавети – Строгий готичний храм Св. Єлизавети розташований у самому центрі Хуста. Зведений в XIII–XIV ст. як католицький костел, у XV в. перебудований і оточений оборонним муром. У 1524 році, коли місцеві жителі прийняли протестантську віру, костел став реформаторським. Комплекс складається із строгої чотирикутної вежі-дзвіниці з високим шпилем і прибудованої до неї кам'яної будівлі храму з потужними контрфорсами. В інтер'єрі виділяється велика стрілчаста арка, яка відокремлює хори й нефа, перекритого хрестоподібними зводами.

Експозиція **Хустського краєзнавчого музею** розміщена в шести залах сучасної будівлі в центрі міста. 2,5 тис. експонатів розповідають про історію краю. Є відділи природи й загальної історії, картинна галерея. Особливий інтерес викликає експозиція про історію Карпатської України, столицею якої деякий час було місто Хуст. Співробітники музею проводять екскурсії містом та його околицями.

Хустський замок – руїни середньовічного Хустського замку видніються на Замковій горі поруч з центром Хуста. Замок зведений в XI–XII ст. для контролю над «соляним шляхом» із Солотвино. Назву легенда пов'язує з воєводою на ім'я Хуст. Замок на вершині 150-метрової гори відрізнявся міццю, яку забезпечували 14-метрові стіни, високі вежі та облоговий колодязь. У 1378 р. угорський король пода-

рував Хустський замок двоюрідним братам Балку і Драгу з молдавського роду Драгош. Легенда пов'язує їх спорідненістю з волоським господарем Владом III Цепешем (Дракулою), який став прототипом героя популярного роману Б. Стокера. Після 1526 р. Хустський замок відійшов до Трансильванського князівства, був одним з опорних пунктів повстанців під час визвольної війни угорців.

с. Королево

Винзавод «Закарпатський сад» – винні підвали заводу «Закарпатський сад» в Королево закладені в 1972 р. одночасно з виносховищами в Виноградіві. Загальна протяжність тунелів 700 м. У підвалах підтримується постійна температура 11–14 градусів. Це одне з найбільших виносховищ України, де одночасно може зберігатися до 1,5 млн літрів вина і виноматеріалів. Зараз продукція заводу «Закарпатський сад» продається під торговою маркою «Королівський замок» на честь замку, що колись височів на горі, біля підніжжя якої сьогодні розташовується підприємство. У ході дегустації відвідувачів пригощають дев'ятьма видами вин – від білого сухого до червоного солодкого, та двома видами коньяків.

Замок Нялаб – руїни королівського замку Нялаб (Ньолаб) можна відшукати на вершині високого пагорба в центрі села Королево. Існує легенда про войовничого лицаря Нялаб, який намагався силою взяти в дружини дочку Бережського жупана Андрія Добоша красуню Ілку. Захоплений коханням Ілки лицарем Валентином, Нялаб вбив вкрадену ним наречену на очах нареченого і сам кинувся в річку Верку. Точна дата заснування замку невідома. Імовірно, він побудований в XIII ст. угорським королем Іштваном V (або його сином Ласло IV), вперше згадується в 1279 р. Замок Нялаб був літньою резиденцією угорських королів, які приїжджали з поштом полювати в навколишніх лісах.

Виноградів–Хмельник (19,6 км)

м. Виноградів

Виноградівський винзавод – завод-радгосп «Виноградівський» відкрито у 1972 р. Шахта виносховища прорубана в Чорній горі у формі підкови і має довжину 350 м. Температура там коливається в межах 11–14 градусів. У дубових бочках можна одночасно зберігати до 720 тис. літрів виноматеріалу й вина. Використовується класична технологія виготовлення вин з витримкою в дубовій тарі.

На сьогодні тут виробляють вина сортів «Леанка королівська», «Совіньон», «Степняк», «Мюллер Тургау», «Ізабелла» та ін.

Будинок вина сім'ї М. Поличка розташований на околиці Виноградова, на південно-західному схилі Чорної гори, лісовий ма-сив якої є державним заповідником, а на низьких схилах ростуть сади й виноградники. За класичною технологією з витримкою у винному підвалі тут виробляють вина декількох сортів, кращим з яких вважається ординарне сухе «Каберне Совіньон». На території Будинку вина закладений і плодоносить колекційний виноградник, у якому з усього світу зібрано понад 250 сортів винограду столового і технічного призначення. У дегустаційному залі з криною терасою можна спробувати кілька сортів вин. Також пропонуються екскурсії, готельні номери.

Палац Перені – двоповерховий палац під химерним гонтовим дахом є одним з найстаріших зразків палацової архітектури Закарпаття. Побудований у XVI ст. бароном П. Перені, спочатку був одноповерховим і виконував оборонні функції. Після реконструкції під житлову резиденцію був надбудований другий поверх, з'явився фронтон у стилі бароко з гербом роду Перені. Первісне планування в основному збереглося. На першому поверсі розташовувалися господарські приміщення і вхід у великі підвали. На другому поверсі розташовувалися житлові кімнати. Збереглися фрески XVIII ст. на стінах центрального залу

Францисканський монастир – перші монахи-францисканці з'явилися у Виноградіві в XV ст., що дає підставу для датування виникнення монастиря. У тому ж столітті францисканці отримали у своє розпорядження від барона Перені замок Канків. У середині XVI ст., коли в Закарпатті почав поширюватися рух реформації, орден був розігнаний. Через півстоліття францисканці повернулися й відбудували монастир і костел Св. Франциска. Спочатку він був виконаний у готичних формах, але після того як в 1717 р. його зруйнували татари, відновлений він був у стилі бароко. У XIX ст. храм був покинутий і частково перебудований. У радянські часи тут розміщувався історичний музей.

Вознесеньський костел – найдавніший храм Виноградова. Заснований, імовірно, у XIII ст., але вперше згадується на рубежі XV–XVI ст. Кам'яний, однефний, укріплений контрфорсами. Спочатку костел міг виконувати оборонні функції, а триярусна дзвіниця

служила сторожовою вежею. Згодом храм неодноразово перебудовувався, нинішніх форм набув у XVIII ст. Під час недавніх реставраційних робіт були відкриті романські та готичні портали на південному й північному фасадах, готична кам'яна різьба в апсиді.

Виноградівський районний історичний музей розташований у історичному центрі міста в тимчасовому приміщенні (до останнього часу розміщувався у Францисканському монастирі, який зараз повернений католицькій церкві). Фонди налічують близько 10 тис. експонатів. Цікава бронзова колекція II тис. до н. е. Представлений великий матеріал про повстання Угочанських селян під керівництвом Д. Дожа (поч. XVI ст.) і про визвольну війну угорського народу проти Габсбургів. В одному із залів розміщена етнографічна колекція із зразками народного ткацтва і вишивки.

Хмільник–Берегове (25 км)

м. Берегове

Дегустаційний зал «Чизай» розташований на території виробничого комплексу виноробної компанії «Айсберг», яка випускає вина під торговою маркою «Чизай». Відвідувачі можуть побувати у виносховищі, долучитися до таїнства виробництва благородного напою і ознайомитися з продукцією виноробного підприємства в спеціалізованому дегустаційному залі на 50 місць. У ході дегустації можна спробувати 10 найменувань натуральних закарпатських вин «Чизай», а також придбати продукцію за цінами виробника. Дегустації проводяться головним технологом підприємства.

Замок Шенборна (Винзагод «Берегівський») – літня резиденція графів Шенборнів, що володіли містом Берегове з XVIII ст. Романтичного стилю палац побудований у XIX ст. біля підніжжя гори на північно-східній околиці міста. На середньовічний замок його робить схожим висока башта з гостроверхим дахом. Поруч був розбитий затишний парк. У 1913 р. тут відкрили угорське державне винне господарство, яке в 1920 р. перейшло у власність чехословацької спілки виноробів. У 1954 р. на базі резиденції був створений радгосп-загод «Берегівський», який виробляв знамениті марочні вина «Троянда Закарпаття», «Променисте», «Береговське».

Термальний басейн – Берегівське джерело гарячої хлоридно-натрієвої мінеральної води (+35°). Обладнаний для цілорічного

прийняття лікувальних ванн. Використовується для лікування органів опорно-рухового апарату, нервової системи, шкірних захворювань і ін. Басейн спортивного типу розташований у комплексі навчально-спортивної бази «Закарпаття», при якій діє готель, кафе-ігальня та сауна.

Винний зал «Жайворонок» – дегустаційний зал «Жайворонок» входить в однойменний готельно-ресторанний комплекс, розташований на східній околиці Берегового, поряд з комплексом споруд Берегівського винзаводу (кол. Замок Шенборна). Винний зал розрахований на 50 місць. Відвідувачам пропонують продегустувати найкращі берегівські вина й спробувати копченості домашнього приготування. Також у програму входить відвідування 300-річного винного льоху, який вирубаний прямо в скелі. У кінці тунелю протяжністю 50 м розташоване одне з трьох джерел комплексу з кришталево чистою водою.

Новий басейн «Жайворонок» – новий сучасний термальний басейн з мінеральною водою відкрився в Береговому в 2011 р. при готельно-ресторанному комплексі «Жайворонок». Закритий басейн площею 160 кв. м може вмістити до 80 відвідувачів одночасно. Інтер'єри оформлені в стилі давньоримських купалень. В основному басейні температура води 31–33°, також у ньому функціонують гідромасаж, гейзер і два водоспади. Також обладнано джакузі, де температура води становить 42–45°. На території комплексу працюють кілька саун, соляна кімната, реабілітаційний кабінет, фітнес-зал, масажні кабінети, кафе.

Міський суд – помпезна адміністративна будівля міського (жупного) суду Берегового домінує на забудованому невисокими будинками пішохідному майдані Кошута. Зведена на поч. XX ст. за проектом арх. Ф. Яблонського. У радянські часи приміщення займав завод точної механіки. З 2002 р. в колишній будівлі Палати правосуддя розміщується Закарпатський угорський інститут імені Ференца II Ракоці. Виконано її часткову реставрацію.

Готель «Орослан» – колишня будівля готелю «Орослан» (угор. «Лев») розташована в центрі Берегового, на перехресті площі Героїв і вулиці Мукачівської. Будівля в стилі бароко зведена в кін. XVII ст. У 1847 р. в готелі «Орослан» зупинявся видатний угорський поет Петефі Шандор, де він написав вірш «Полудень у полі». Сьогодні тут

розміщується Берегівський угорський національний театр імені Д. Йіеша.

Казино «Берег» («Золотий павич») – елегантна будівля казино «Берег» у центрі міста зведена в ХІХ ст. з ініціативи піджупана Т. Етвеша і перебудована в 1912 р. для проведення в Береговому балів, аристократичних зібрань і літературних вечорів. Після Другої світової війни в приміщенні було відкрито ресторан «Золотий павич» («Золота пава»), який працює і понині.

Воздвиженський костел – римо-католицький костел Воздвиження Святого Хреста – одна з найстаріших готичних будівель в Україні. Ймовірно, заснування костелу сягає ХІ ст. За переказами, перший храм на цьому місці побудував легендарний засновник Берегового пастух Сас, який знайшов тут горщик із золотом. У письмових джерелах Воздвиженський костел у Береговому вперше згаданий 1247 р. Перебудований у стилі готики в 1418 р., проте в північному порталі збережений романський стиль. Реставраційні роботи проводилися в ХІХ і ХХ ст. На подвір'ї встановлено пам'ятник угорському королю Іштвану Святому.

Графський двір – укріплена резиденція трансільванського князя Г. Бетлені (Бетлена) побудована в 1629 р. на місці монастиря ордену домініканців, що існував тут у 1327–1556 рр. «Графський двір» – це щось середнє між палацом і замком. Приосадувата одноповерхова будівля з мезоніном виконана в стилі бароко. У комплекс входять господарські приміщення: каретна, стайня, зерносховище. Нинішній вигляд будівля отримала після реконструкції 1857 р., яку провів граф Шенборн, який отримав маєток в подарунок від австрійського імператора. Найстаріша частина будівлі – підвали з готичним портиком, що залишилися з часів монастиря.

Костел реформаторів – найбільший храм Берегового. Розташований у центрі площі Л. Кошута (Kossuth Lajos ter), напроти будівлі колишнього палацу комітатського (міського) суду. Заснований у ХІІІ–ХV ст., готичний костел реформаторів багато разів перебудовувався. У 1918 р. храм згорів, був відновлений в 1922–24 рр. У чотириярусній вежі з годинником зберігся готичний перший ярус. Особливість оформлення протестантського храму – півники замість хрестів на шпилях. Під час богослужінь грає орган.

с. Квасово

Замок «Мінта» закладений у XII ст. на торговому шляху з Марамороша в Задунав'є. Контролював сухопутний соляний шлях на виході із Боржавської долини. Руїни замку розташовані на 15-метровому пагорбі в центрі села Квасово. Замок романського типу був трикутним в плані, мав круглу вежу-донжон діаметром 12 м. У східному куті замкового двору був облоговий колодязь, прорубаний у скелі. Вперше в документах замок «Мінта» згадується в 1390 р. як власність феодала Я. Нодьмігалі. У XVI ст. він належав П. Мутузані, який був відомий розбоем і грабежами. У покарання за це в 1564 р. австрійські війська на чолі з Ш. Лазарем взяли замок штурмом і зруйнували, але господар встиг втекти і пізніше частково відбудував твердиню. Представники роду Мутузані володіли Квасівська замком до 1623 р., після чого він неодноразово переходив з рук в руки, потім був покинутий і майже дощенту розібраний на будматеріали місцевими жителями. Збереглися лише ледь помітні руїни.

с. Бене

Готичний костел Серця Ісуса в селі Бене – пам'ятка архітектури національного значення. Перша письмова згадка про костел, розміщений на головній дорозі на правому березі річки Боржави, трапляється 1333 р., але швидше за все мова йшла про більш стародавню споруду, на місці якої в кін. XIV ст. був зведений монументальний кам'яний католицький костел Серця Ісуса. Ймовірно, храм мав оборонне значення, оскільки невеликі вікна масивної вежі схожі на бійниці, на північній стіні храму вікна відсутні зовсім, а інші стіни мають невеликі стрілчасті вікна. Однефна базиліка посилена контрфорсами.

с. Четфалва

Реформаторська церква – старовинна реформаторська церква, заснована в Четфалві XV ст., відрізняється високою готичною дзвіницею в стилі чеських оборонних веж. Скромний однефний кам'яний храм з одним віконцем укріплений з південно-західного кута контрфорсом. Стеля оформлений 60 квадратними дерев'яними кесонами з яскравим рослинним орнаментом. Ім'я автора Ш. Ференца вписано в один з квадратів. Дерев'яна дзвіниця була прибудована до західного боку храму під час реконструкції 1753 р. Квадратна в плані, двоярусна вежа стоїть прямо на землі на 16 дерев'яних опорах (без

фундаменту і паль). Дзвіницю вінчає гострий восьмигранний шпиль, по висоті займає половину загальної висоти дзвіниці (майже 30 м). Поруч з реформаторською церквою розташований католицький храм Святого Духа (1998–2001 рр.) в стилі модерну.

с. Косино

Оздоровчо-рекреаційний комплекс «Косино» побудований на місці зони відпочинку «Шошто-Термал» з гарячими джерелами термальних вод. Купальня розташована в 1,5 км від закарпатського села Косонь (Косино) поряд з угорським кордоном, серед 200-річного дубового гаю. Термальна вода піднімається зі свердловини глибиною 1 190 метрів і потрапляє в басейн при температурі 41°. Каламутна, солена на смак вода має жовтуватий відтінок через надлишок заліза. Купання в ній сприяє лікуванню захворювань опорно-рухового апарату, серцево-судинної системи, периферичної нервової системи, периферичних судин і міліарної системи.

Хмельник–Іршава (15 км)

с. Ольхівка

Урочище Джублик на Іршавщині – центр масового паломництва греко-католиків, які шанують його як місце явлення Божої Матері. За легендою, свідками явища в 2002 р стали дві маленькі дівчинки – 10-річна Олена та 9-річна Мар'яна, які набирали воду з джерела під горою Джублик. За словами дівчаток, Пресвята Богородиця прийшла, щоб допомогти відновити авторитет священників, об'єднати Церкву та возз'єднати роз'єднаний народ. На місці явлення була побудована каплиця і закладений монастир Собору Пресвятої Богородиці. З тих пір тисячі паломників з усіх куточків України приходять до гори Джублик, де часто спостерігають чудеса: кровоточення дерев'яних хрестів, зцілення хворих, явлення Святого Сімейства.

Іршава–Лисичово (37 км)

с. Довге

Пам'ятник повстанцям-куруцам – пам'ятник на могилі полеглих повстанців-куруців встановлений у закарпатському селі Довгому. У 1703 р., під час національно-визвольної війни угорського народу на

чолі з трансильванським князем Ференцем II Ракоці проти австрійського панування, тут відбулася перша битва повсталих куруців, серед яких були й мешканці села, з регулярними військами Габсбургів. Хоч битва закінчилася поразкою повстанців, війна після цього розгорілася з новою силою. Пам'ятник загиблим селянам-куруцям встановлений у 1908 р.

Успенська церква в Довгому заснована в 1911 р. як греко-католицький храм. Архітектура в стилі бароко. За радянської влади храм був закритий. Зараз Успенська церква належить УПЦ МП.

Довжанський замок-палац споруджений в сер. XVIII ст. на основі зруйнованого дерев'яного замку магнатів Довгаїв, відомого з XV ст. Після придушення визвольного руху угорського народу в 1711 р. маєток на знак подяки за активну участь у боротьбі з повстанцями отримав від угорського короля граф Л. Телекі. Він реконструював старий замок у Довгому, перетворивши його у свою літню резиденцію. Одноповерховий палац обнесений оборонними стінами з в'їзною баштою і чотирма невеликими кутовими вежами під шатровими дахами, у дворі розбитий парк.

Костел Зіслання Святого Духа в Закарпатському селі Довге – сучасна споруда в стилі конструктивізму з елементами хай-тек. Спочатку на цьому місці стояв старий римо-католицький храм, побудований в 1920 р., але за роки радянської влади він прийшов до цілковитого занепаду. У 1999 р. замість старої будівлі було споруджено новий костел. Поруч розташована греко-католицька церква Св. Іллі.

Іршава–Мукачеве (33 км)

м. Іршава

Петропавлівська церква в Іршаві побудована в 1802–1825 рр. як греко-католицький храм на місці дерев'яної церкви, заснованої в XVIII ст. Пізніше Петропавлівська церква стала православною.

с. Березинка

Дендропарк «Березинка» – парк-пам'ятник садово-паркового мистецтва місцевого значення в Закарпатті. Заснований у 1957 р. на площі 34 га в урочищі «Нодьлігет» під Мукачевим на території Мукачівського лісництва. Нинішній статус отримав у 2003 р. Тут зростають 320 екзотичних деревних і чагарникових порід, серед яких гінкго, тюльпанове дерево, магнолія, кунінгамія, кипарисовики, тис,

мікробіота, секвойя, кипарис Арізона, тайгові мешканці аралія і диморфант, різні різновиди дуба і кедра.

Мукачеве—Свалява (26 км)

м. Мукачеве

Мукачівський замок «Паланоук» – видатний історико-архітектурний пам'ятник, родове гніздо трансильванських князів Ракоці. Замок зводився на високій вулканічній горі (65 м) в кілька етапів. В XI ст. за наказом короля Ласло I на місці давньоруських дерев'яних укріплень була збудована кам'яна башта-донжон, в 1321 р. по волі короля Карла Роберта італійські майстри розширили твердиню, в 1394 р. перебудовою зайнявся вигнаний з Поділля князь Федір Коріатович (Корятович). Нинішнього вигляду фортеця набула в XVII ст. при Дьєрдя I Ракоці. Фортеця витримала безліч облог. Найвідомішу оборону в 1685–1688 рр. очолювала Ілона Зріні, вдова Ференца Ракоці. Протягом трьох років вона відбивала атаки австрійців, які змогли примусити гарнізон до капітуляції тільки хитрістю.

Успенський собор – греко-католицький собор Успіння Пресвятої Богородиці розташований на перехресті вулиць Пушкіна і Федорова. Споруджений у 1829–59 рр. на місці недобудованого мукачівського монастиря, закладеного ще в 1752 р. Ініціатором будівництва храму був видатний закарпатський просвітитель В. Довгович, який першим з місцевих вчених став членом-кореспондентом Угорської академії наук. На дзвіниці було встановлено годинник, виготовлений у Мюнхені. У 1990-х рр. храм було реконструйовано, встановлено новий іконостас роботи І. Волосянського. Перед церковною огорожею – скульптура Богородиці з Немовлям.

Кафедральний собор Почаївської ікони Божої Матері в Мукачевому побудований в 1993 р. Належить УПЦ МП. Поруч встановлено пам'ятник воїнам-афганцям.

Площа Миру – затишний мощений бульвар, що становить основу пішохідного трикутника туристичної зони в центрі міста. Домінантою є міська ратуша в стилі модерн (1906 г.), на вежі якої встановлено годинник зі складним механізмом. З протилежного боку площі височіє кафедральний костел Св. Мартіна, який є покровителем міста. Поруч розміщена готична каплиця Св. Йосипа (XVI ст.), у якій збереглися середньовічні розписи. На площі встановлено пам'ятник

святим Кирилу і Мефодію. Це традиційне місце проведення масових заходів, у т. ч. щорічного фестивалю «Червене вино».

Будівля міської ратуші вже більше 100 років використовується за прямим призначенням – зараз тут розміщується міськрада. Побудована за проектом будапештського арх. Я. Бабули-молодшого. Під час закладання першого каменю у фундамент головної годинникової вежі помістили лист, у якому, зокрема, повідомлялося, що в місті проживало 14 416 осіб, було 1 553 будинки. Головний портал прикрашають куранти, встановлені майстром І. Шовінським.

Дегустаційний зал «Кельтський двір під Ловачкою» в Мукачевому розташований в старовинному підвалі довжиною 45 м біля підніжжя гори Ловачка, на схилах якої вже більше 500 років вирощують виноград. Назва пов'язана з тим, що неподалік знайдено давнє кельтське поселення. Дегустаційний підвал пропонує гостям спробувати кілька видів фруктових паленок і настоянок (сливовиця, кедрівка, черешнівка, дичковка, хурмовка та ін.).

Свято-Миколаївський Мукачівський монастир – головна православна святиня міста Мукачево. Давня обитель, за переказами, заснована в IX ст. київськими ченцями, що супроводжували дочку Ярослава Мудрого Анастасію, яку видали заміж за угорського короля (збереглися печери й цілюще джерело). Інша легенда розповідає про перемогу князя Ф. Коріатовича (Корятовича) в сутичці зі змієм. На місці, яке йому вказав з'явлений над річкою ангел, князь 1360 р. побудував дерев'яну церкву і келії. Свято-Миколаївський монастир був резиденцією єпископів у 1491–1772 рр.

«Медовий дім» у Мукачево – одна з визначних пам'яток «Медового шляху Закарпаття», що входить до туристичного маршруту «Солодке Закарпаття». Мукачівський музей меду відкритий в 2010 р сім'єю бджолярів. В експозиції представлений живий вулик з прозорими стінками, інструменти пасічників, колекція іграшкових бджіл, зразки меду з 27 країн світу

м. Чинадієво

Середньовічний замок «Сент-Міклош» (Святий Миколай) у Чинадієво споруджений в XV ст. як типова романська феодальна резиденція. Являє собою двоповерхову будівлю простої прямокутної форми з двома триярусними кутовими вежами. Товщина стін замку – понад 1 м. Чинадівський замок належав багатому роду баронів Перені, охороняв карпатський перевал «Руські ворота». У 1657 р. за-