



Марценюк Л. В.

РОЗРОБКА ПРИНЦИПІВ ВИЗНАЧЕННЯ КІЛЬКОСТІ ПЕРЕВЕЗЕНИХ ПАСАЖИРІВ ПО ЗАЛІЗНИЧНИМ ВУЗЬКИМ КОЛІЯМ ТА ДОХОДІВ ВІД ЦИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Задля відновлення рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, розвитку внутрішнього та в'їзного туризму в Україні, обґрунтовано доцільність впровадження нової послуги на залізничному транспорті – туристичних залізничних перевезень. Автором пропонується запровадити туристичні подорожі по вузькоколіїним залізницям Закарпаття.

Розроблено принципи визначення кількості перевезених пасажирів по вузьким залізничним коліям та величину доходів від перевезення туристів.

Ключові слова: вузькоколіїна залізниця, трансфер, пасажирські перевезення, залізничний туризм, дохід.

1. Вступ

Проблема туристичних перевезень вузькоколіїним залізничним транспортом вирішувалася в Україні приватними компаніями, як правило без участі Укрзалізниці. Ця проблема була усунена на задній план умовами зтяжної кризи, відсутності коштів на розвиток залізничного транспорту, застарілого рухомого складу, непридатного до сучасних туристичних перевезень.

Ініціаторами розвитку туристичних перевезень вузькими коліями виступають окремі особи із місцевих адміністрацій та іноземні бізнесмени. Але без участі ПАТ «УЗ» нічого позитивного досягнути не можна. Тому автор статті вирішив з наукової точки зору дослідити проблему реконструкції існуючих вузькоколіїних залізниць та обґрунтувати економічну доцільність впровадження в Україні вузькоколіїного туризму.

Актуальність дослідження підтверджується необхідністю оновлення рухомого складу та інфраструктури українських залізниць та відповідною нестачею коштів у держави та ПАТ «Українська залізниця» на вказані цілі. Тому одним із напрямків залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів, враховуючи узагальнений позитивний досвід інших країн, пропонується впровадження залізничного туризму на теренах України, на першому етапі – на існуючих вузьких коліях Закарпаття.

2. Аналіз літературних даних та постановка проблеми

Проблемами та перспективами розвитку та удосконалення організації туристичної індустрії в Україні займалися досить багато науковців, а ось по 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 роботу [1], у якій лівова частка досліджень зосереджено саме на

залізничному туризму. Запропоновано методичний підхід до визначення доцільності організації та конкурентоспроможності залізничних подорожей за різними напрямками, що базується на визначенні і 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.

Автор в результаті аналізу обсягів пасажирських перевезень в Україні приходить до висновку, що в зв'язку із падінням обсягів перевезень в розпорядженні «Укрзалізниці» залишається вільний рухомий склад, за допомогою якого можливо було б організовувати залізничні подорожі. Але автор статті так не вважає, тому що для організації залізничного туризму потрібен сучасний, який відповідає європейським вимогам, рухомий склад.

В Україні немає достатнього практичного та теоретичного досвіду для успішної диверсифікації підприємств залізничного транспорту. Спочатку потрібно визначити стратегічну мету діяльності залізничного транспорту, потім розробити критерії диверсифікації, спираючись на позитивний досвід закордонних компаній [2].

Автор статті вважає, що головне, чого не вистачає нашій державі у контексті розвитку внутрішнього та в'їзного туризму і зокрема залізничного туризму, – це відсутність вільних коштів на оновлення рухомого складу та інфраструктури та низька довіра інвесторів у зв'язку із нестабільним політико-економічним станом в країні.

Туризм – це вид рухливого відпочинку, який здійснюється, головним чином, в період відпустки з метою оздоровлення та пізнання краю, при цьому туристом керують два основних фактори – оздоровчий та пізнавальний [3].

Цікаво, що вже в той час, більше тридцяти років тому, автор написав, що основним фактором, що впливає

на розвиток туризму, є рівень сервісу, який постійно потрібно підвищувати.

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 і культурні чинники, вартість, інтенсивність, маркетинг, суб'єктивні мотивації [4].

Фактори, що впливають на економічну ефективність транспортно-технологічних систем. Серед основних виділено наступні: 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, фондівдача, фондомісткість, термін окупності капітальних вкладень, ефективність використання палива та електроенергії, ефективність якості продукції) [5].

Автор статті вважає, що в перелік факторів потрібно додати ще й соціальні.

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 [6].

Автор статті вважає, що для успішної організації туристичних перевезень необхідна кооперація залізничного транспорту із автомобільним, авіаційним та водним.

Туристичні об'єкти все ще залишаються незатребуваними із-за низького рівня розвитку інфраструктури туристичних послуг, а інфраструктура не відновлюється із-за незацікавленості інвесторів, адже держава жодним чином не стимулює їх [7].

Автор статті вважає, що перелік необхідних кроків з боку держави повинні очолити закони щодо стимулювання розвитку туристичної діяльності.

Розвиток туристичних маршрутів є одним з ефективних перспективних напрямків діяльності залізниць України. При цьому потрібно дотримуватися європейських стандартів якості послуг, адже тільки завдяки високому сервісу вдасться підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту та туристичної галузі і, як наслідок, привабити велику кількість туристів [8].

Автор статті вважає, що, безумовно, потрібно дотримуватися стандартів, але в існуючих умовах в Україні необхідно запропонувати екскурсії залізницею, розраховані на різні гаманці, щоб задовольнити вимоги, умовно кажучи, і студента, і бізнесмена.

Туристично-приваблива територія — це територія, що має потенціал туристичних ресурсів, сучасну роз-

винену матеріально-технічну базу туризму, доступну і 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. Результуючим показником є сукупність значень чинників туристичної привабливості території, що характеризують рівні впливу: 1-й рівень — географічне розташування; 2-й — матеріально-технічна база туризму; 3-й — маркетингова політика; 4-й — навколишнє середовище; 5-й — загальний імідж регіону. При врахуванні усіх чинників забезпечений найвищий ступінь туристичної привабливості території [9].

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

Процес створення протягом тривалого часу в уявленні різних груп аудиторії іміджу узагальненої інтегративної характеристики туристичного підприємства, який формує у громадський та індивідуальній свідомості емоційне відношення до нього, а також є умовою становлення іміджу нематеріальним стратегічним активом — це «іміджбілдинг туристичного підприємства». 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, відношення 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 [10].

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

Основні компоненти, які впливають на вибір потенційного туриста подорожувати конкретним маршрутом, це пам'ятки або автори їх ще називають «фактори тяжиння» (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 [11].

Автор статті вважає, що крім конкретних пам'яток історичного, культурного, лікувального або іншого призначення та рівня сервісу на вибір маршруту туриста впливає вартість подорожі. Особливо це суттєво для потенційних туристів з невеликим доходом. В цьому контексті хотілося б підкреслити таку думку, що при порівнянні задоволення туристів, більше задоволення від

однієї і тієї ж самої екскурсії або подорожі отримує той, хто заплатив менше, адже чим більше заплатив турист, тим більші його очікування в плані задоволеня та сервісу, а сподівання заможного туриста, на жаль, не завжди виправдовуються.

Одним із головних компонентів високого сервісу туристичної діяльності є безпека туристів, а конкретніше — якісна робота поліцейських, їхня ефективна взаємодія із туристами [12].

Автор статті підтримує цей тезис та зауважує, що в Україні поліція нового формату запрацювала лише влітку 2015 року та поки що патрульні наряди є не в кожному місті нашої країни, а отже, говорити про безпеку туристів поки зарано.

У роботі [13] проаналізовано ситуацію із відвідуванням Тибету до та після відкриття залізничної колії сполученням Кіншай-Тибет (за 48 годин поїзд долає 1142 км). Кількість відвідувачів щорічно збільшується, адже за словами респондентів — опитаних науковцями туристів — вони обрали подорож однією із високогірних у світі залізницею (4 тисячі км над рівнем моря) до Тибету з наступних причин: можливість огляду пейзажів із вагону впродовж подорожі, доступна вартість квитка, новизна відчуттів, очікування нових послуг у туристичному поїзді, безпека та зручність.

Автор статті розуміє, що наявність залізничного сполучення — це один із факторів, що спонукає туристів подорожувати до тієї чи іншої місцевості, але будівництво нових залізничних ліній повинно бути економічно обґрунтовано та, якщо казати про Україну конкретно, потрібно ще й знайти інвесторів, які б були готові вкласти кошти у цей проект, адже у держави вільних коштів на це немає.

3. Об'єкт, мета та задачі дослідження

Об'єкт дослідження — структура туристичних та трансферних перевезень вузькоколійним рухомим складом, а також кількість туристів, яку можливо долучити до залізничних туристичних подорожей та дохід, який може отримати компанія, яка буде займатися організацією пасажирських туристичних перевезень залізничним транспортом вузькими коліями.

Мета дослідження — розробка схеми туристичних потоків в Закарпатському регіоні України та структури туристичних та трансферних перевезень вузькоколійним рухомим складом, а також розробка універсальних методичних підходів для визначення кількості туристів, які потенційно можуть бути залучені до туристичних залізничних екскурсій та для визначення величину доходу, який може бути отриманий від організації залізничних туристичних перевезень.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі задачі:

1. Розробити схему туристичних потоків в Закарпатському регіоні України.
2. Розробити структуру туристичних та трансферних перевезень вузькоколійним рухомим складом.
3. Розробити методичний підхід для визначення доходів від вузькоколійного трансферу та туристичних перевезень.
4. Розробити методичний підхід для визначення кількості туристів, що можуть користуватися вузькоколійним залізничним транспортом.

4. Матеріали та методи досліджень кількості туристів, що можуть користуватися вузькоколійним залізничним транспортом та величини доходу, що може бути отримано від цих перевезень

Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі у сфері туристичних залізничних перевезень; теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності виробництва, ринкової трансформації економіки, управління національним господарством. Для вирішення поставлених задач використовувалися такі загальнонаукові та спеціальні методи:

- математичної статистики — для обробки статистичних даних;
- математичного та порівняльного економічного аналізу — для визначення закономірностей пасажирських перевезень на залізничному транспорті;
- теорії ймовірностей — для обробки та прогнозування обсягів туристичних пасажирських залізничних перевезень;

— прийняття рішень, стратегічного планування та системний підхід — для проведення наукових досліджень стосовно підвищення ефективності туристичних перевезень в умовах реформування галузі. Інформаційну базу дослідження склали: праці вітчизняних [1–10] та іноземних вчених [11–13], науково-дослідні роботи, статистичні матеріали, інтернет-джерела та результати власних досліджень.

5. Результати дослідження кількості туристів, що можуть користуватися вузькоколійним залізничним транспортом та величини доходу, що може бути отримано від цих перевезень

5.1. Методичний підхід щодо визначення доходів від вузькоколійного трансферу та туристичних перевезень. Представляє значний інтерес прогнозування річних доходів туристичної компанії від перевезення пасажирів і туристів по вузьким залізничним коліям, оскільки одночасно виконуються трансферні перевезення пасажирів та перевезення туристів по окремих маршрутах різним типом рухомого складу.

Згідно з опитуванням, які були проведені в роботі [1] 74 % респондентів віддають перевагу залізничному туризму. Але в регіоні Закарпаття, де дуже розвинуті перевезення туристів автомобільним транспортом, попит на залізничні перевезення буде наростати поступово, тому спочатку доцільно закупити рельсомобілі, які значно дешевше ніж пасажирський вузькоколійний поїзд. Потім слід закуповувати дорогий сучасний вузькоколійний рухомий склад та привчити туристів до комфортних залізничних перевезень.

Враховуючи сказане, річний дохід від використання рельсомобілів Дрел для перевезення пасажирів та туристів буде накопичуватися за трьома напрямками, а саме:

- 1) від малого трансферу — $D_{\text{дрел}}^{\text{мт}}$ (1);
- 2) від малого туристичного трансферу — $D_{\text{дрел}}^{\text{тт}}$ (2);

3) від туристичних подорожей малим трансфером — $D_{\text{рел}}^{\text{пт}}$ (3).

$$D_{\text{рел}}^{\text{пт}} = \sum_{i=1}^n \text{КП}_i^{\text{к}} \cdot \text{ВК}_i^{\text{к}}, \quad (1)$$

де $\text{КП}_i^{\text{к}}$ — річна кількість пасажирів, що користується 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 -тої тарифної зони; $\text{ВК}_i^{\text{к}}$ — вартість квитка від залізничного вокзалу широкої колії до місця туристичного відпочинку або готелю по i -му вузькоколіїному напрямку до k -тої тарифної зони.

$$D_{\text{рел}}^{\text{пт}} = \sum_{i=1}^n \text{КТ}_i^m \cdot \text{ВК}_i^m, \quad (2)$$

де КТ_i^m — річна кількість туристів, що подорожує від готелів, будинків і баз відпочину, інших туристичних об'єктів, між туристичними об'єктами та в зворотному русі по i -му вузькоколіїному напрямку на певну відстань до m -тої зупинки; ВК_i^m — вартість квитка між туристичними об'єктами по i -му вузькоколіїному напрямку залежно від залізничного тарифу до m -тої зупинки.

$$D_{\text{рел}}^{\text{пт}} = \sum_{j=1}^r \text{КТМ}_j \cdot \text{ВП}_j, \quad (3)$$

де КТМ_j — річна кількість відпочиваючих, що користується рельсомобілями для туристичних подорожей по j -му вузькоколіїному маршруту; ВП_j — вартість туристичної путівки по j -му вузькоколіїному маршруту; r — кількість вузькоколіїних туристичних маршрутів, що виконуються рельсомобілями; n — кількість напрямків трансферних перевезень, що виконуються рельсомобілями.

Якщо дохід туристичної компанії від перевезення пасажирів та туристів рельсомобілями накопичується по трьох напрямках, то дохід від перевезення вказаного контингенту спеціальними вузькоколіїними поїздами розраховується по п'яти напрямках (4)–(8).

Розрахунки доходу від перевезень пасажирів і туристів спеціальними трансферними поїздами по вузьким залізничним коліям мають деяку відмінність від перевезень рельсомобілями, 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) та (5).

$$D_{\text{поїзд}}^{\text{вт}} = \sum_{i=1}^n \text{КП}_i^{\text{к}} \cdot \text{ВК}_i^{\text{к}}, \quad (4)$$

де $\text{КП}_i^{\text{к}}$ — річна кількість пасажирів, що користується великим трансфером для поїздки від залізничного вокзалу широкої колії до місця туристичного відпочинку або готелю та в зворотному русі спеціальним поїздом по i -му вузькоколіїному напрямку до k -тої тарифної зони;

$\text{ВК}_i^{\text{к}}$ — вартість квитка від залізничного вокзалу широкої колії до місця туристичного відпочинку або готелю по i -му вузькоколіїному напрямку до k -тої тарифної зони.

$$D_{\text{поїзд}}^{\text{вт}} = \sum_{i=1}^n \text{КТ}_i^m \cdot \text{ВК}_i^m, \quad (5)$$

де КТ_i^m — річна кількість туристів, що подорожує від готелів, будинків і баз відпочину, інших туристичних об'єктів, між туристичними об'єктами та в зворотному русі по i -му вузькоколіїному напрямку на певну відстань до m -тої зупинки; ВК_i^m — вартість квитка між туристичними об'єктами по i -му вузькоколіїному напрямку залежно від залізничного тарифу до m -тої зупинки.

Розрахунки доходу від перевезень туристів протягом однієї або двох діб спеціальними рухомим складом по вузьким залізничним коліям та різних маршрутах розраховується по формулі (6), яка враховує структуру поїзду (наявність вагону-буфету, вагону-ресторану, вагона-салону), класність поїзду (перший або другий клас), тип вагону (другого, першого класу або купейного).

$$D_{\text{поїзд}}^{\text{одно/дво}} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 \text{КТМ}_j^s \cdot \text{ВП}_j^s, \quad (6)$$

де КТМ_j^s — річна кількість відпочиваючих, що користується вузькоколіїним рухомим складом для туристичних одно або дводенних подорожей по j -му маршруту у вагоні типу — s ; ВП_j^s — вартість туристичної путівки по j -му вузькоколіїному маршруту у вагоні типу — s ; r — кількість вузькоколіїних туристичних маршрутів, що виконуються спеціальним вузькоколіїним рухомим складом; s — тип вагону: 1 — другого класу, 2 — першого класу, 3 — купейний вагон.

Аналогічно виконуються розрахунки доходу від перевезень туристів вузькоколіїними поїздами по короткострокових та довгострокових маршрутах з включенням у структуру поїзда вагона-казино, вартість за користування яким оплачується додатково відвідувачами казино (7) та (8).

$$D_{\text{поїзд}}^{\text{корот}} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 \text{КТМ}_j^s \cdot \text{ВП}_j^s, \quad (7)$$

де КТМ_j^s — річна кількість відпочиваючих, що користується вузькоколіїним рухомим складом для короткострокових туристичних подорожей по j -му маршруту у вагоні типу — s ; ВП_j^s — вартість туристичної путівки по j -му вузькоколіїному маршруту у вагоні типу — s .

$$D_{\text{поїзд}}^{\text{довго}} = \sum_{j=1}^r \cdot \sum_{s=1}^3 \text{КТМ}_j^s \cdot \text{ВП}_j^s, \quad (8)$$

де КТМ_j^s — річна кількість відпочиваючих, що користується вузькоколіїним рухомим складом для довгострокових туристичних подорожей по j -му маршруту у вагоні типу — s ; ВП_j^s — вартість туристичної путівки по j -му вузькоколіїному маршруту у вагоні типу — s .

Вартість путівки включає: проїзд по маршруту, що враховує термін подорожі, класність вузькоколіїного

поїзда та тип вагону (1-го, 2-го класу, купейний); проживання в готелі (2*, 3*, 4*), сніданки у поїзді, або готелі за необхідності; екскурсії за вказаною програмою; супровід гіда-керівника за усім маршрутом; страхування.

Вартість туру не включає: вхідні квитки на екскурсійні об'єкти; факультативні екскурсії, що рекомендовані у програмі туру; проїзд у суспільному транспорті: власні витрати туриста (обіди, вечера, сувеніри).

Таблиця 1

Формули для розрахунку доходу від перевезень пасажирів та туристів різними видами рухомого складу по вузьким коліям

Вид туристичної подорожі	Формула для розрахунку доходу від трансферу та туристичних подорожей	Рухомий склад
Малий трансфер	$D_{\text{рел}}^{\text{мт}} = \sum_{i=1}^n \text{КП}_i^{\text{с}} \cdot \text{ВК}_i^{\text{с}}$	Рельсомобіль
Малий туристичний трансфер	$D_{\text{рел}}^{\text{мтт}} = \sum_{i=1}^n \text{КТ}_i^{\text{м}} \cdot \text{ВК}_i^{\text{м}}$	Рельсомобіль
Великий трансфер	$D_{\text{поїзд}}^{\text{вт}} = \sum_{i=1}^n \text{КП}_i^{\text{с}} \cdot \text{ВК}_i^{\text{с}}$	Вузькоколійний поїзд
Великий туристичний трансфер	$D_{\text{поїзд}}^{\text{вттт}} = \sum_{i=1}^n \text{КТ}_i^{\text{м}} \cdot \text{ВК}_i^{\text{м}}$	Вузькоколійний поїзд
Туристична подорож малим трансфером	$D_{\text{рел}}^{\text{тмт}} = \sum_{j=1}^r \text{КМТ}_j^{\text{с}} \cdot \text{ВП}_j$	Рельсомобіль
Одноденна або дводенна туристична подорож вузькоколійним поїздом	$D_{\text{поїзд}}^{\text{одно/дво}} = \sum_{j=1}^r \sum_{s=1}^3 \text{КМТ}_j^{\text{с}} \cdot \text{ВП}_j^{\text{с}}$	Вузькоколійний поїзд
Короткострокова туристична подорож вузькоколійним поїздом	$D_{\text{поїзд}}^{\text{дворот}} = \sum_{j=1}^r \sum_{s=1}^3 \text{КМТ}_j^{\text{с}} \cdot \text{ВП}_j^{\text{с}}$	Вузькоколійний поїзд
Довгострокова туристична подорож вузькоколійним поїздом	$D_{\text{поїзд}}^{\text{довго}} = \sum_{j=1}^r \sum_{s=1}^3 \text{КМТ}_j^{\text{с}} \cdot \text{ВП}_j^{\text{с}}$	Вузькоколійний поїзд

Примітка: розробка автора

Для наглядного сприйняття попередніх розрахунків в табл. 1 систематизовані всі формули для визначення річного доходу туристичної компанії від трансферу та туристичних подорожей різним рухомим складом по вузьким залізничним коліям.

5.2. Методичний підхід щодо визначення кількості туристів, що можуть користуватися вузькоколійним залізничним транспортом. Для вирішення цього питання доцільно скористатися схемою утворення туристичних потоків на прикладі Закарпатського регіону (рис. 1).

На схемі показані основні потоки туристів, що ідуть відпочивати у Закарпаття. На рис. 1 подані зовнішні потоки з країн-сусідів: Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії, з якими є залізничне, автомобільне та авіаційне сполучення, а також внутрішні потоки з України, які потрапляють у Закарпатський регіон автомобільним, залізничним та авіаційним транспортом. Ці туристи ідуть в цей регіон

з визначеною метою — ознайомитися з мальовничою природою, лижними курортами, лікувально-оздоровчими та туристичними об'єктами, національною культурою.

Усі вказані людські потоки (показано безперервною стрілкою) є потенційними туристами та користувачами вузькоколійних залізничних подорожей, але тільки його частиною, оскільки значна частина туристів попадають в даний регіон, як клієнти інших туристичних компаній на автомобільному транспорті.

На рис. 1 перервною стрілкою показані реальні клієнти, які можуть скористатися послугами туристичної компанії із залізничних перевезень по вузьким коліям. До них слід віднести туристів, що відпочивають в містах та містечках:

- Берегове, в 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, де є залізничний вокзал, куди люди приїждять поїздом та автомобільним транспортом на лікувально-оздоровчий курорт;
- Мукачеве, де також є залізничний вокзал та багато туристичних об'єктів.

Поза увагою не можна залишити туристів, що приїждять на відпочинок у Великоберезнянський, Печеринський, Воловецький, Міжгірський та Рухівський райони, де багато лижних баз та туристичних об'єктів, та прикордонний Мукачівський район. Мешканці та туристи цих районів також можуть бути потенційними клієнтами залізничної вузькоколійної компанії.

Згідно статистичних даних, в Закарпатському регіоні щорічно відпочивають близько 340 тисяч туристів, які приносять дохід майже 350 тисяч грн. Але ці дані дуже занижені, оскільки не враховують значну кількість туристів, які користуються приватними готелями, апарт-ментами та базами відпочинку. Найбільша кількість відпочиваючих концентрується в районах Берегове, з якого розпочинається діюча вузькоколійна залізниця, та Хуста.

З урахуванням сказаного прогнозу загальну кількість туристів, працівників туристичних об'єктів та мешканців регіону (ПКП), що можуть користуватися послугами вузькоколійної туристичної компанії, пропонується визначити за формулою (9) з урахуванням реальних звітних статистичних даних та двох коефіцієнтів $K_{\text{тяж}}$, $K_{\text{эт}}$, значення яких пояснено нижче, а також працівників туристичних об'єктів та місцевого населення.

$$\text{ПКП} = (\text{КЗТ} + \text{КУТ} + \text{КЗПТ}) \times K_{\text{тяж}} \cdot K_{\text{эт}} + \text{КПТО} + \text{КП}, \quad (9)$$

де КЗТ — прогнозна кількість закордонних туристів, які протягом року приїдуть в Закарпатський регіон будь-яким видом транспорту для відпочинку, чол.; КУТ — прогнозна кількість українських туристів, які протягом року приїдуть в Закарпатський регіон будь-яким видом транспорту для відпочинку, чол.; КЗПТ — прогнозна кількість мешканців Закарпатського регіону, які протягом року будуть відпочивати на туристичних об'єктах

свої області (без врахування мешканців регіону, які будуть працювати на цих об'єктах), чол.; КПТО – прогнозна кількість працюючих на туристичних об'єктах регіону, що буде щорічно користуватися вузькоколійним рухомих складом, чол.; КП – прогнозна кількість мешканців Закарпаття, які протягом року будуть користуватися вузькоколійним рухомих складом для поїздок в інші місця регіону з власними цілями; $K_{\text{тяж}}$ – прогнозний коефіцієнт, який враховує загальну кількість туристів, яка знаходиться в зоні тяжіння до вузькоколійної інфраструктури та її туристичних об'єктів; $K_{\text{эт}}$ – прогнозний коефіцієнт, який враховує загальну кількість туристів з усіх вказаних потоків, що протягом року бажають користуватися послугами вузькоколійної туристичної компанії.

Представляє значний інтерес визначення коефіцієнтів $K_{\text{тяж}}$ та $K_{\text{эт}}$, оскільки їх величина суттєво впливає на загальну кількість пасажирів, що будуть користуватися залізничним транспортом.

В роботі [1], було сказано, що попит на залізничні перевезення складає близько 74 %. Але вузькоколійна залізниця менш комфортна, ніж звичайна, користується значно меншим попитом. Тому на перший рік експлуатації вузькоколійної залізниці можна прогнозувати $K_{\text{тяж}}$ на рівні не більш ніж 20 %, потім цей відсоток буде зростати і може досягнути 35 %.

Що стосується коефіцієнта $K_{\text{тяж}}$, то його слід визначати за формулою (10), яка враховує кількість туристів, що знаходяться в районі тяжіння залізниці $\text{ПКТ}_{\text{тяж}}$ по відношенню до загальної кількості туристів у Закарпатському регіоні ПКТ з використанням понижуючого коефіцієнту $K_{\text{пониж}}$, який враховує лише частину туристів районів тяжіння. Цей показник визначається для кожного регіону окремо шляхом досконального дослідження

реальних статистичних показників кількості відпочиваючих та туристів в районі тяжіння залізниці.

$$K_{\text{тяж}} = \text{ПКТ}_{\text{тяж}} / \text{ПКТ} \cdot K_{\text{пониж}} \quad (10)$$

Для розрахунку необхідної кількості рельсомобілів, вузькоколійних поїздів 1-го та 2-го класу, структури поїзду (кількість вагонів 1-го, 2-го класу, купейних, вагонів-буфетів, вагонів-ресторанів, вагонів-салонів та спеціального) необхідно поділити вказаний потік пасажирів ПКП на окремі складові, що враховують попит на конкретний тип рухомого складу (рельсомобілі та поїзди) класність вагонів та комфортність поїзда (рис. 2).

Протягом першого року експлуатації вузькоколійної залізниці попит на туристичні подорожі вузькоколійним рухомих складом ще буде малим, а кількість рельсомобілів та поїздів незначною, тому доцільно розрахувати перспективний потік туристів ПКТ залежно від кількості оглядових екскурсій за формулою (11).

$$\text{ПКТ} = \sum_i^k \cdot \sum_{y=1}^B \text{КРС}_y^i \cdot n_{\text{сер}}^i \cdot \text{ПКМ}_y \cdot m_y, \quad (11)$$

де КРС_y^i – кількість i -тих туристичних залізничних поїздів та рельсомобілей на y -му маршруті за один день, од.; $n_{\text{сер}}^i$ – середня розрахункова населеність i -того туристичного поїзда або рельсомобіля на y -му маршруті за рік, чол.; ПКМ_y – кількість оглядових туристичних маршрутів у прогнозованому році, од.; m_y – середня кількість робочих днів i -того туристичного залізничного поїзда або рельсомобіля на y -му маршруті на прогнозний рік, день.



Рис. 1. Схема туристичних потоків в Закарпатському регіоні України. Примітка: розробка автора

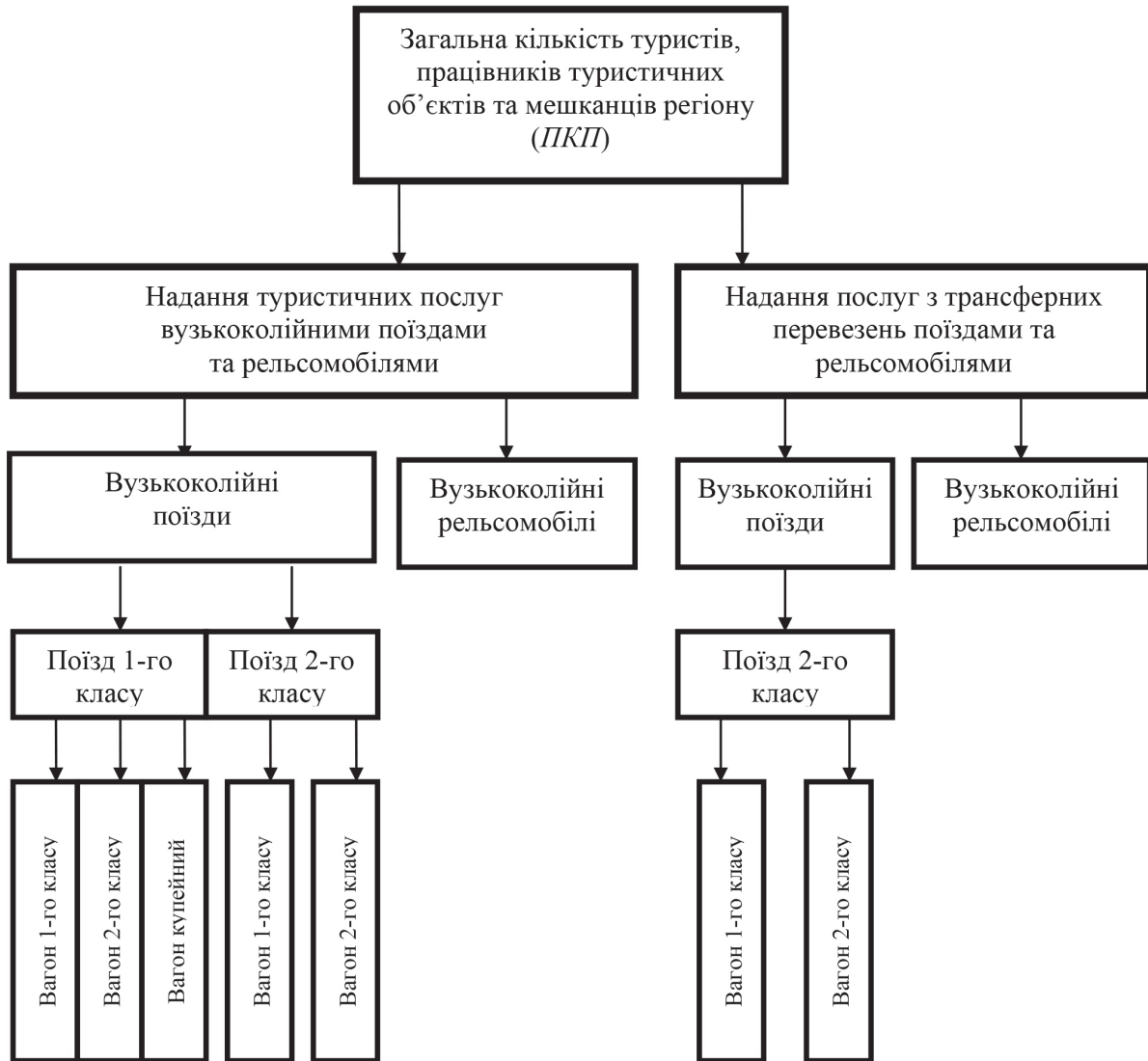


Рис. 2. Структура туристичних та трансферних перевезень вузькоколіїним рухомим складом

6. Обговорення результатів визначення кількості туристів, що можуть користуватися вузькоколіїним залізничним транспортом та величини доходу, що може бути отримано від цих перевезень

Прогнозну кількість пасажирів та місцевих мешканців, які можуть бути перевезені поїздами і рельсомобілями від вокзалів і місць проживання до туристичних об'єктів та між ними вузькоколіїним рухомим складом можна орієнтовно визначити за формулою (12).

$$КТП = \sum_i^k \cdot \sum_{y=1}^B KPC_y^i \cdot n_{сер}^i \cdot КТМ_y \cdot m_y, \tag{12}$$

де KPC_y^i — кількість i -тих туристичних залізничних поїздів та рельсомобілей на y -му маршруті за один день, од.; $n_{сер}^i$ — середня розрахункова населеність i -того туристичного поїзда або рельсомобіля на y -му маршруті за

рік, чол.; $КТМ_y$ — кількість трансферних маршрутів для перевезення туристів та мешканців регіону у прогнозованому році, од.; m_y — середня кількість робочих днів i -того туристичного залізничного поїзда або рельсомобіля на y -му маршруті на прогнозний рік, день.

7. Висновки

У результаті проведених досліджень:

1. Виявлено, в умовах постійного недофінансування з боку держави залізничний транспорт України знаходиться у занедбаному стані, рухомий склад на межі зносу ресурсу, в розвиток інфраструктури не вкладали кошти в необхідному обсязі десятки років, рівень сервісу не відповідає європейським вимогам, і цей список негативних явищ можна продовжувати.

Задля виходу із кризового стану потрібно запровадити нові послуги на залізничному транспорті та зацікавити інвесторів вкладати кошти у ці нові напрямки. Однією із нових послуг, що пропонується запровадити на залізничному транспорті, з урахуванням позитивного досвіду закордонних країн, є залізничний туризм.

На першому етапі запропоновано організувати залізничні екскурсії по вузьким коліям Закарпаття.

2. Розроблено схему туристичних потоків в Закарпатському регіоні України, показані основні потоки туристів, що їдуть відпочивати у Закарпаття, на якій подані зовнішні потоки з країн-сусідів: Польщі, Словаччини, Угорщини та Румунії, з якими є залізничне, автомобільне та авіаційне сполучення, а також внутрішні потоки з України, які потрапляють у Закарпатській регіон автомобільним, залізничним та авіаційним транспортом.

3. Для розрахунку необхідної кількості рельсомобілів, вузькоколієних поїздів 1-го та 2-го класу, структури поїзду (кількість вагонів 1-го, 2-го класу, купейних, вагонів-буфетів, вагонів-ресторанів, вагонів-салонів та спеціального) поділено потік пасажирів ПКП на окремі складові, що враховують попит на конкретний тип рухомого складу (рельсомобілі та поїзди) класність вагонів та комфортність поїзда. В цьому контексті розроблено структуру туристичних та трансферних перевезень вузькоколієним рухомих складом.

4. Удосконалено методичний підхід для визначення доходів від перевезень пасажирів та туристів різними видами рухомого складу по вузьким коліям, який враховує окремо трансферні перевезення пасажирів до міст відпочинку та в зворотному русі і туристичні подорожі по окремих маршрутах різним рухомих складом, що дозволить точніше прогнозувати економічну діяльність туристичних компаній і обґрунтовано встановлювати величину залізничних тарифів та вартість путівок.

Література

1. Дергоусова, А. О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму [Текст]: дис. ... канд. екон. наук: 08.00.04 / А. О. Дергоусова. — Х.: УкрДАЗТ, 2012. — 216 с.
2. Дейнека, О. Г. Наукові підходи до диверсифікації підприємств залізничного транспорту [Текст] / О. Г. Дейнека. — Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2012. — № 38. — С. 163–165.
3. Гордоской, В. Я. Методические рекомендации по составлению схем перспективного развития туризма в условиях СССР [Текст] / В. Я. Гордоской. — Киев, 1983. — 100 с.
4. Арутюнян, М. І. Розвиток ринку міжнародного туризму в Україні [Текст]: автореф. канд. екон. наук / М. І. Арутюнян. — Київ, 2000. — 20 с.
5. Гончарук, О. В. Экономическая эффективность транспортно-технологических систем [Текст] / О. В. Гончарук. — М.: Наука, 1991. — 128 с.
6. Алешугіна, Н. О. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України [Електронний ресурс] / Н. О. Алешугіна // Ефективна економіка. — 2009. — № 3. — Режим доступу: \www/URL: http://www.economy.nayka.com.ua/?operation=1&iid=62
7. Хаустова, В. Є. Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні [Текст] / В. Є. Хаустова, Є. Ф. Горбатова // Проблеми економіки. — 2010. — № 2. — С. 28–33.
8. Новіцька, І. В. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України [Текст] / І. В. Новіцька // Вісник економіки транспорту і промисловості. — 2013. — № 41. — С. 114–117.
9. Музиченко-Козловська, О. В. Економічне оцінювання та регулювання туристичної привабливості території [Текст]: автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.02.03 / О. В. Музиченко-Козловська. — Львів, 2007. — 25 с.
10. Хатикова, З. В. Характеристика имиджбилдинга туристского предприятия [Текст] / З. В. Хатикова // Культура народов Причерноморья. — 2006. — № 74. — С. 88–91.
11. Nilnoppakun, A. Integrating Cultural and Nostalgia Tourism to Initiate A Quality Tourism Experiences at Chiangkan, Leuy Province, Thailand [Text] / A. Nilnoppakun, K. Ampavat // Procedia Economics and Finance. — 2015. — Vol. 23. — P. 763–771. doi:10.1016/s2212-5671(15)00545-6
12. Tyagi, A. Police culture, tourists and destinations: A study of Uttarakhand, India [Text] / A. Tyagi, R. L. Dhar, J. Sharma // Tourism Management. — 2016. — Vol. 52. — P. 563–573. doi:10.1016/j.tourman.2015.08.008
13. Su, M. M. The Qinghai-Tibet railway and Tibetan tourism: Travelers' perspectives [Text] / M. M. Su, G. Wall // Tourism Management. — 2009. — Vol. 30, № 5. — P. 650–657. doi:10.1016/j.tourman.2008.02.024

РАЗРАБОТКА ПРИНЦИПОВ ОПРЕДЕЛЕНИЯ КОЛИЧЕСТВА ПЕРЕВЕЗЕННЫХ ПАССАЖИРОВ ПО УЗКОКОЛЕЙНЫМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ И ДОХОДОВ ОТ ИХ ПЕРЕВОЗОК

Для обновления подвижного состава и инфраструктуры железнодорожного транспорта, развития внутреннего и въездного туризма в Украине, обоснована необходимость внедрения новой услуги на железнодорожном транспорте — туристических железнодорожных перевозок. Автором предлагается организовать туристические экскурсии по узкоколейным железным дорогам Закарпатья.

Разработаны принципы определения количества перевезенных пассажиров по узкоколейным железным дорогам и величины дохода от этих перевозок.

Ключевые слова: узкоколейная железная дорога, трансфер, пассажирские перевозки, железнодорожный туризм, доход.

Марценюк Лариса Володимирівна, кандидат економічних наук, доцент, кафедра економіки та менеджменту, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. акад. В. Лазаряна, Україна, e-mail: rwinform1@rambler.ru.

Марценюк Лариса Владимировна, кандидат экономических наук, доцент, кафедра экономики и менеджмента, Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта им. акад. В. Лазаряна, Украина.

Martseniuk Larisa, Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Ukraine, e-mail: rwinform1@rambler.ru