

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Національний університет «Запорізька політехніка»
Факультет міжнародного туризму та економіки
Кафедра туристського, готельного та ресторанного бізнесу

Пояснювальна записка

до кваліфікаційної роботи
другого (магістерського) рівня вищої освіти

на тему

ІСТОРІЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ

Виконала: студентка II курсу, групи МТЕз-111м
Спеціальності 242 Туризм

(код і найменування спеціальності)

Освітня програма Туризмознавство

МАРЦЕНЮК Л. В.

(прізвище та ініціали)

Керівник ЗАЙЦЕВА В. М.

(прізвище та ініціали)

Рецензент БОБИЛЬ В. В.

(прізвище та ініціали)

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

Національний університет «Запорізька політехніка»

Інститут, факультет Міжнародного туризму та економіки

Кафедра Туристичного, готельного та ресторанного бізнесу

Ступінь вищої освіти Другий (магістерський) рівень

Освітньо-кваліфікаційний рівень магістр

Спеціальність 242 Туризм

(шифр і назва)

Освітня програма (спеціалізація) Туризмознавство

(назва освітньої програми (спеціалізації))

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри ТГРБ

Валентина ЗАЙЦЕВА

«__» _____ 2022 року

ЗАВДАННЯ

НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ СТУДЕНТКИ

МАРЦЕНЮК Лариси Володимирівни

(прізвище, ім'я по батькові)

1. Тема роботи (проекту) Історія та перспективи розвитку залізничного туризму
керівник роботи (проекту) ЗАЙЦЕВА В.М., к.п.н., професор
затвердженні наказом вищого навчального закладу від 09 вересня 2022 року № 287
2. Строк подання студентом роботи (проекту) 01.12.2022 р.
3. Вихідні дані до роботи (проекту) в роботі використанні навчальні посібники, підручники, статті наукових видань, Інтернет-джерела, матеріали міжнародних науково-практичних конференцій, монографії, статистичні дані Укрзалізниці
4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити) Розділ 1. Теоретичні основи сутності залізничного туризму. Розділ 2. Аналіз туристичних перевезень в Україні. Розділ 3. Розробка практичних пропозицій щодо організації залізничного туризму в Україні
5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)
10 таблиць, 16 рисунків

6. Консультанти розділів кваліфікаційної роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	ЗАЙЦЕВА В.М., проф., зав. каф. ТГРБ	01.09.2022	01.10.2022
2	ЗАЙЦЕВА В.М., проф., зав. каф. ТГРБ	01.09.2022	20.10.2022
3	ЗАЙЦЕВА В.М., проф., зав. каф. ТГРБ	01.09.2022	05.11.2022
Нормо контроль	ГУРОВА Д.Д. доц. ТГРБ	01.09.2022	10.11.2022

7. Дата видачі завдання 1 вересня 2022 року

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Узгодження теми, складання змісту	01.09.2022	виконано
2	Вивчення літературних джерел	01.09-10.09.2022	виконано
3	Збір матеріалу на кваліфікаційну роботу	01.09-01.10.2022	виконано
4	Групування та аналіз зібраного матеріалу	01.09-11.10.2022	виконано
5	Виконання першого розділу	01.10.2022	виконано
6	Виконання другого розділу	20.10.2022	виконано
7	Виконання третього розділу	05.11.2022	виконано
8	Формування висновків та рекомендацій	07.11.2022	виконано
9	Оформлення кваліфікаційної роботи	09.11.2022	виконано
10	Перевірка роботи на плагіат	15.11.2022	виконано
11	Перевірка роботи керівником	19.11.2022	виконано
12	Одержання відгуку та рецензії	21.11.2022	виконано
13	Попередній захист кваліфікаційної роботи	22.11.2022	виконано
14	Подання роботи на кафедру	01.12.2022	виконано
15	Захист кваліфікаційної роботи	20.12.2022	виконано

Студентка

_____ (підпис)

Лариса МАРЦЕНЮК
(прізвище та ініціали)

Керівник роботи (проекту) _____ (підпис)

Валентина ЗАЙЦЕВА
(прізвище та ініціали)

РЕФЕРАТ

Актуальність теми. В умовах формування та розвитку конкурентного середовища спостерігається зростання інтересу до пошуку й удосконалення інноваційних туристичних продуктів, як в туризмі, так і в транспортному секторі економіки; тому, що транспорт завжди інфраструктурно забезпечує туристичну послугу. Результат діяльності Укрзалізниці головною мірою визначається рівнем компетентності керівництва і готовністю впроваджувати інноваційні продукти на транспорті. Внаслідок гострої конкуренції в процесі організації подорожей туристів перед залізничним транспортом постає завдання запровадження нових форм і методів організації перевезень пасажирів. Тому актуальним є науковий напрямок зазначеного дослідження.

Метою кваліфікаційної роботи є розробка рекомендацій запровадження залізничного туризму в Україні. Виходячи з поставленої мети, виконано такі **завдання**: окреслено теоретичну сутність залізничного туризму та розроблено рекомендації щодо побудови сфери залізничного туризму; проаналізовано історичні передумови розвитку залізничного туризму в Україні, оцінено можливості запровадження туристичних подорожей існуючими залізницями України, запропоновано конкретні маршрути організації залізничних подорожей на Закарпатті.

Об'єктом дослідження є процес розвитку залізничного туризму в Україні.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних положень щодо розвитку залізничного туризму в Україні.

Методи дослідження: теоретичного та логічного узагальнення, системного та порівняльного аналізу, експертного і графічного аналізу.

Інформаційну базу дослідження становлять офіційні видання Верховної Ради України та органів виконавчої влади, статистичні дані Державної служби статистики України, офіційні дані Укрзалізниці, монографії, наукові публікації, Інтернет-ресурси, власні обстеження.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в подальшому розвитку пропозицій щодо запровадження залізничного туризму в Україні із залученням приватних інвестицій на умовах концесії.

Практичне значення одержаних результатів Практична значимість кваліфікаційної роботи полягає у тому, що теоретичні положення доведено до рівня конкретних практичних пропозицій і рекомендацій. Зокрема, Укрзалізниці запропоновано запровадити організацію туристичних перевезень вузькоколісною залізницею на Закарпатті (Свідectво про реєстрацію авторського права на твір Державної служби інтелектуальної власності України № 87128 від 22.03.2019 року «Методика підвищення конкурентоспроможності приміських поїздів»).

Апробація результатів кваліфікаційної роботи. Основні результати, викладені в роботі, доповідалися й обговорювалися на Міжнародній науково-практичній конференції «Світові досягнення і сучасні тенденції розвитку туризму та готельно-ресторанного господарства» (м. Запоріжжя, 25 листопада 2022 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Інтеграція теорії у практику: проблеми, пошуки, перспективи» (м. Чернігів, 4 листопада 2022 р.), VI Міжнародній науково-практичній конференції здобувачів вищої освіти та молодих учених «Студенти та молодь – для майбутнього країни» (м. Бахмут, 17 листопада 2022 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Modern Technologies: Improving the Present and Impacting the Future» (м. Дніпро, 23 листопада 2022), Всеукраїнській науковій конференції «Логістика і транспортна безпека: проблеми та перспективи розвитку в контексті аналізу сучасних викликів, загроз» (м. Дніпро, 28 жовтня 2022 року) та Всеукраїнській науково-практичній конференції «Розвиток громадянського суспільства як необхідна складова європейської інтеграції України» (м. Київ, 6 жовтня 2022 р.), за результатами яких опубліковано тези доповідей.

Структура і обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку посилань (80 найменувань), 3

додатків. Загальний обсяг роботи становить 118 сторінок комп'ютерного тексту (4,92 авт. арк.), основний зміст роботи викладено на 101 сторінці (4,21 авт. арк.). Робота містить 10 таблиць та 16 рисунків.

АНОТАЦІЯ

Марценюк Л.В. Історія та перспективи розвитку залізничного туризму. – Кваліфікаційна робота.

У роботі охарактеризовано теоретичні основи запровадження залізничного туризму в Україні. Проаналізовано зарубіжний досвід в практиці організації туристичних подорожей. Проаналізовано можливість застосування концесії на залізничному транспорті, окреслено основні ризики при запровадженні такої форми співробітництва Укрзалізниці із првитаними інвесторами. Сформовано рекомендації щодо організації залізничного туризму існуючими вузькоколійними залізницями, що розташовані на Закарпатті в Україні.

Ключові слова: туризм, залізничний туризм, пасажирські перевезення, конкурентоспроможність залізниць, туристичні тренди.

ANNOTATION

Martseniuk L.V. The History and Prospects for Railway Tourism Development. – Qualifying work.

The paper describes the theoretical foundations of the introduction of railway tourism in Ukraine. The foreign experience in the practice of organizing tourist trips is analyzed. The possibility of applying a concession on railway transport has been analyzed, the main risks in the introduction of this form of cooperation between Ukrzaliznytsia and invited investors have been outlined. Recommendations on the organization of rail tourism by existing narrow-gauge railways located in Transcarpathia in Ukraine have been formulated.

Key words: tourism, railway tourism, passenger transportation, competitiveness of railways, tourist trends.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ І ТЕРМІНІВ

ВВП – валовий внутрішній продукт

ДЕСТ – державний стандарт

див. – дивись

ЗАТ – закрите акціонерне товариство

ін. – інше

млн. – мільйон

млрд. – мільярд

ОАЕ – Об'єднані Арабські Емірати

ПГ – привабливість галузі

ПВВ – продукція власного виробництва

ППА – перспективний продуктовий асортимент

ПрАТ – приватне акціонерне товариство

р., рр. – рік, роки

рис. – рисунок

ст. – століття

СГ – стабільність галузі

СМО – система масового обслуговування

СУ – система управління

США – Сполучені Штати Америки

табл. – таблиця

тис. – тисяча

т/о – технологічне обслуговування

ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю

УАТА – Українська Асоціація Туристичних агенств

УЯП – управління якістю послуг

% – відсоток

ЗМІСТ

ВСТУП	9
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СУТНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ	13
1.1. Дослідження визначення поняття залізничного туризму в сучасній науковій літературі	13
1.2. Формування сфери залізничного туризму	25
1.3. Історія розвитку туристичних залізничних перевезень в Україні	31
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ	36
2.1. Аналіз обсягів туристичних перевезень в Україні	36
2.2. Аналіз обсягів пасажирських залізничних перевезень в Україні	42
2.3. Проблеми та перспективи використання залізничного транспорту для перевезення туристів	50
РОЗДІЛ 3. РОЗРОБКА ПРАКТИЧНИХ ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ОРГАНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ	59
3.1. Варіанти організації залізничного туризму за напрямками використання пасажирського рухомого складу	59
3.2. Організація державно-приватного партнерства на залізничному транспорті	68
3.3. Розробка конкретних маршрутів організації залізничного туризму в Україні	87
ВИСНОВКИ	99
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ	102
ДОДАТКИ	110
Додаток А	111
Додаток Б	114
Додаток В	117
Додаток Г	118

ВСТУП

Актуальність теми. В умовах формування та розвитку конкурентного середовища спостерігається зростання інтересу до пошуку інноваційних туристичних продуктів в туризмі та в транспортному секторі, адже транспорт завжди забезпечує туристичну послугу. Результат діяльності Укрзалізниці визначається рівнем компетентності керівництва і готовністю впроваджувати інноваційні продукти на транспорті. Внаслідок гострої конкуренції в процесі організації туристів перед залізничним транспортом постає питання запровадження нових форм і методів організації перевезень пасажирів.

Туризм – це така унікальна галузь економіки, яка охоплює різні види діяльності, поєднуючи в туристичному продукті результати функціонування різних галузей. Потрібно зауважити, що в більшості випадків при організації туристичної діяльності споживачі користуються транспортними послугами. Таким чином, що транспортна послуга завжди є невід’ємною частиною туристичної подорожі або туристичного продукту. Транспортна послуга є елементом в структурі загальної вартості туристичного продукту (витрати на транспорт є на другому місці у туристів після витрат на розміщення в зоні туристичного перебування), тому для споживача важливо скоротити витрати.

Безумовно, в подорожі, зазвичай, використовується трансфер, тобто, поєднання декількох видів транспорту аби турист дістався місця призначення і повернувся додому. Залізничний туризм є більш виграшним у порівнянні із автомобільним туризмом. Якщо туристи пересуваються на автомобілях чи автобусах не власних, то вони вимушені пристосовуватися до правил, які встановив перевізник, туристам може бути незручно сидіти, спати впродовж тривалого пересування (більше 10 годин), вони обмежені в кількості речей, проблемою є перевезення домашніх тварин (у туристичному автобусі), адже тварини приносять немало клопоту та незручностей іншим пасажиром.

Проблеми інноваційної діяльності на залізничному транспорті вивчали вітчизняні та закордонні вчені, зокрема: В. Дикань, В. Зубенко, О. Кірдіна,

І. Назаренко, Ю. Уткіна, В. Ільчук, О. Дейнека, О. Синікова, Т. Дем'яненко, Л. Калініченко, Г. Озерська, Н. Якименко, М. Корінь, І. Аксьонов, Ю. Бараш, О. Бервено, Т. Чаркіна, О. Матусевич, О. Гудков, Ю. Єлагін, М. Макаренко, О. Пилипенко, О. Познякова, О. Приймук, В. Прохорова, В. Творонович, Л. Українська, О. Зоріна, Є. Сич, С. Крищенко та інші вчені. Але ці питання потребують більш системного та поглибленого вивчення.

Пошуку шляхів організаційного удосконалення залізничного туризму присвятили дослідження Є. Балака, В. Газков, Г. Сіваконева, А. Дергоусова, О. Гненний, Н. Ходжаєва. Значний внесок у аналіз проблем ефективності пасажирських перевезень та розробку напрямків їх вирішення зробили такі вчені, як: І. Аксьонов, Ю. Бараш, В. Гудкова, В. Дикань, О. Пінчук та інші.

Дослідженням питань розвитку туризму займалися також такі науковці, як: М. Арутюнян, В. Кифяк, Є. Котляров, М. Мальська, Ф. Гурвіч, В. Зорін, Р. Коробйова, І. Новицька, С. Бешелев, В. Квартальнов, Н. Остап'юк, Є. Козловський, Л. Шульгіна, А. Мокляк, А. Нінопаун, Дж. Шарма, Ані Лі, Джефрі Вол, Джексон Ковац, Мінг Мінг Су, І. М. Школа, В. І. Цибух та інші.

Незважаючи на велику кількість наукових праць, у теорії та практиці інноваційного розвитку пасажирських компаній питання організації розвитку залізничного туризму є недостатньо висвітленим і потребує вдосконалення. Поза увагою залишилися такі аспекти, як використання в туризмі існуючих вузькоколіїних залізниць: їх реконструкція та побудова нових ділянок.

Взагалі, зазначені положення обумовили об'єктивну необхідність подальшого вивчення механізмів впровадження розвитку залізничного туризму як засобу підвищення його конкурентоспроможності. Саме з цих причин обраний напрямок дослідження є своєчасним та актуальним, обумовлює логічність та взаємозв'язок теми роботи з назвами її структурних розділів та підрозділів, а також логікою побудови. Тема роботи виконана у відповідності до плану науково-дослідної роботи «Розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом в Україні» (0115U002424).

Метою кваліфікаційної роботи є розробка рекомендацій запровадження залізничного туризму в Україні.

Виходячи з поставленої мети необхідно вирішити наступні задачі:

- розглянути теоретико-методичні основи формування сфери залізничного туризму;
- провести дослідження і аналіз туристичних перевезень в Україні та окреслити проблеми та перспективи використання залізничного транспорту для перевезення туристів;
- запропонувати механізм впровадження залізничного туризму в Україні для формування дієвих рекомендацій керівництву Укрзалізниці.

Об'єктом наукового дослідження є процес розвитку залізничного туризму в Україні.

Предметом дослідження є сукупність теоретичних положень щодо розвитку залізничного туризму в Україні.

Методи дослідження: порівняння, узагальнення, аналіз літературних джерел та Інтернет-ресурсів, аналітико-дослідницький метод, статистичний метод, описовий, метод факторного аналізу, метод експертних оцінок, метод абсолютних та відносних різниць, прийоми економічного аналізу (табличний, порівняння, групування, графічний), методи пошуку і збору даних, комплекс методів розрахунку економічної ефективності.

Інформаційну базу дослідження становлять: нормативно-правова та законодавча база України, підручники, навчальні посібники, наукові статті, монографії, матеріали міжнародних та вітчизняних конференцій, форумів та семінарів, офіційні дані Укрзалізниці, Інтернет-ресурси, сайти компаній, власні дослідження, тощо.

Наукова новизна одержаних результатів полягає в подальшому розвитку пропозицій щодо запровадження залізничного туризму в Україні із залученням приватних інвестицій на умовах концесії.

Практичне значення результатів полягає у формуванні рекомендацій керівництву Укрзалізниці щодо впровадження залізничного туризму

вузькоколіійною залізницею в Закарпатському регіоні України (Свідectво про реєстрацію авторського права на твір Державної служби інтелектуальної власності України № 87128 від 22.03.2019 року «Методика підвищення конкурентоспроможності приміських поїздів»). Окремі пропозиції можуть бути використані на різних фірмах в туризмі. Матеріали кваліфікаційної роботи доцільно використати при викладанні дисципліни «Організація залізничного туризму» здобувачам вищої освіти спеціальності «Туризм» освітнього ступеня «магістр».

Апробація результатів кваліфікаційної роботи. Основні результати, які викладені в роботі, доповідалися, обговорювалися і отримали схвальну оцінку на Міжнародній науково-практичній конференції «Світові досягнення і сучасні тенденції розвитку туризму та готельно-ресторанного господарства» (м. Запоріжжя, 25 листопада 2022 р.) [81], Міжнародній науково-практичній конференції «Інтеграція теорії у практику: проблеми, пошуки, перспективи» (м. Чернігів, 4 листопада 2022 р.) [82, 83], VI Міжнародній науково-практичній конференції здобувачів вищої освіти та молодих учених «Студенти та молодь – для майбутнього країни» (м. Бахмут, 17 листопада 2022 р.) [84], Міжнародній науково-практичній конференції «Modern Technologies: Improving the Present and Impacting the Future» (м. Дніпро, 23 листопада 2022) [85], Всеукраїнській науковій конференції «Логістика і транспортна безпека: проблеми та перспективи розвитку в контексті аналізу сучасних викликів, загроз» (м. Дніпро, 28 жовтня 2022 року) [86] та Всеукраїнській науково-практичній конференції «Розвиток громадянського суспільства як необхідна складова європейської інтеграції України» (м. Київ, 6 жовтня 2022 р.) [87]; за результатами опубліковано тези.

Структура і обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку посилань (87 найменувань) та додатків (5 позицій). Загальний обсяг роботи – 118 сторінок комп'ютерного тексту (4,92 авт. арк.), основний зміст роботи викладено на 101 сторінці (4,21 авт. арк.). Робота містить 10 таблиць та 16 рисунків.

РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СУТНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ

1.1. Дослідження визначення поняття залізничного туризму в сучасній науковій літературі

Туризм є однією із провідних галузей економіки, що стрімко розвивається в останні роки в усьому світі, сприяючи розвитку власне самій туристичній галузі та супутнім галузям. Населення нашої планети стає все більш мобільним. Ця мобільність надає можливість особам розвиватися, адже кожна особистість прагне розвиватися в напрямках, що їй імпонують. Те, наскільки активно людина подорожує, залежить від цілого ряду факторів, серед яких вік, здоров'я, рівень достатку, освіта, професія. Формування особистості відбувається під впливом внутрішнього й зовнішнього середовища, формуючі психологічне поле людини (див. рис. 1.1).

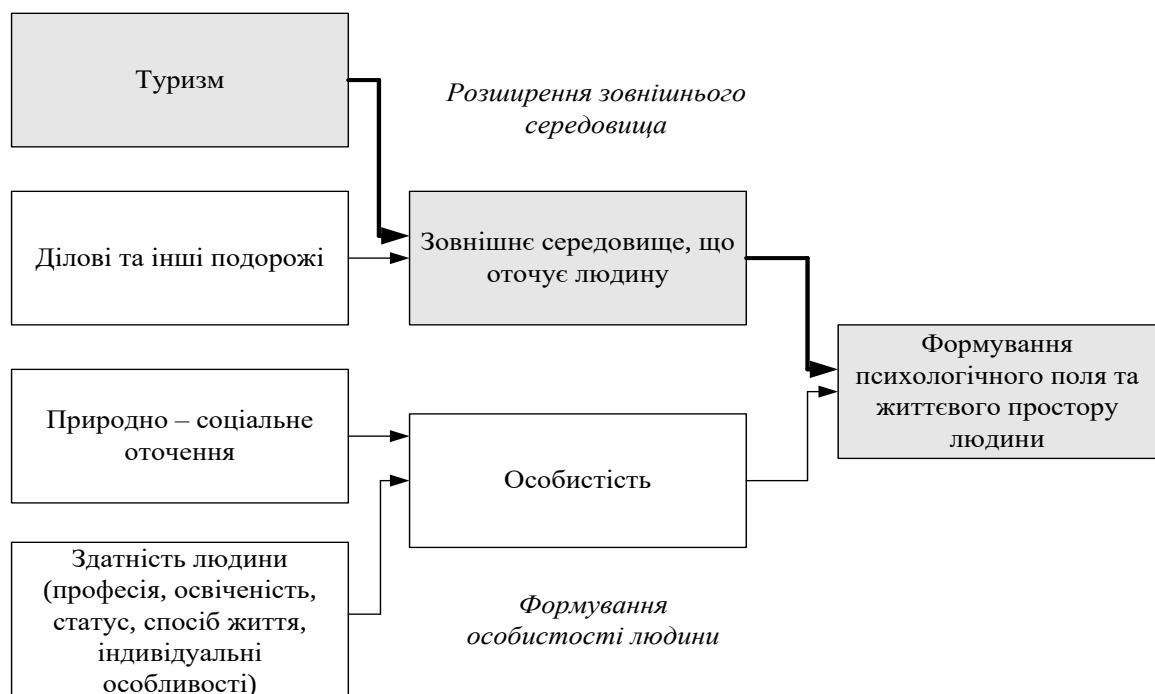


Рис. 1.1 – Формування психологічного поля особистості внаслідок занурення в туристичну діяльність

В науковій літературі, як і в реальному житті, туристичні подорожі розрізняються і за формою, і за тривалістю, і за іншими умовами. Туризм може бути освітній, оздоровчий, релігійний, культурний, діловий, гастрономічний, подієвий, екстремальний, індивідуальний, груповий та будь-який інший, але об'єднує всі ці подорожі єдина характеристика туризму – це пересування від місця свого проживання до іншого місця перебування чи відвідування без здійснення оплачуваної діяльності [40, 42, 46, 50, 64]. Тобто, в процесі туристичної діяльності людина більше відпочиває, а не заробляє кошти.

Науковець Н. І. Остап'юк [23] виокремив чинники, що впливають на туристичну сферу з точки зору туриста, серед яких основні наступні: рівень доходу, рівень освіти, рівень повноти інформацією, політичний, економічний та соціальний стан країни проживання та країни відвідування. На вибір туриста відвідати саме ту, конкретну місцевість впливають безліч чинників – від рекомендацій знайомих та впливових осіб до реальних наявних природних, історичних, лікувальних, розважальних та інших об'єктів в потенційній туристичній локації, яку моніторять потенційні туристи для відвідування.

Доволі обгрунованим, на наш погляд, є розподіл Л. М. Шульгіною [34] споживачів туристичних послуг в залежності від їх доходів та рівня освіти. Усіх споживачів вона розподілила на чотири умовні сегменти. До першого увійшли найбільш матеріально забезпечені туристи, що обирають розкішні екзотичні подорожі; до другого сегменту було віднесено молодих осіб, що мають здоров'я та бажання відпочивати активно, і разом з тим, вони достатньо освідчені та мають середній рівень доходу; до третього сегменту було віднесено тих осіб, які переважають серед населення України, а саме ті, хто має раз на рік відпустку та впродовж цього періоду поєднує лікувальний та пізнавальний відпочинок всією сім'єю; до четвертої групи віднесено осіб із невеликим доходом, які зазвичай подорожують наодинці, обираючи недорогий відпочинок; і нарешті, до останньої, п'ятої групи віднесено

представників без освіти, а відповідно і без високоплачуваної роботи, а отже це споживачі найдешевших туристичних послуг.

До речі, в науковій літературі вчені досить часто розподіляють споживачів туристичних послуг на групи в залежності від рівня їх доходу. Так, вчений Борщ В. М. [4] теж розподілив туристів, що користуються транспортними послугами, наступним чином: до першої групи, на його думку, можна віднести осіб з відносно невеликим рівнем доходу, яка є дуже чутлива до вартості послуг та дуже вимоглива щодо їхньої якості, до другої групи він виокремив осіб з доходом вище за середнім, які вимогливі до якості та до рівня сервісу, до третьої – осіб з високим рівнем доходу, які цінують безпеку, високий сервіс, тощо, а до четвертої – споживачі різних вікових категорій з різним рівнем доходу, для яких саме транспортні послуги є важливим фактором функціонування, а отже, вони вимагають завищені вимоги.

Потрібно зауважити, що більшість туристичних подорожей в своєму складі обов'язково мають такий компонент, як транспортні перевезення. Зазвичай турист пересувається з пункту А в пункт Б декількома видами транспорту.

В цьому контексті, зважаючи на результати доробок вітчизняних та іноземних науковців, вважаємо, що в межах материка туристам зручніше всього пересуватися автомобільним та залізничним транспортом, адже автомобільна та залізнична мережа більше розгалужені, аніж авіаційне сполучення чи тим паче водне.

Враховуючи, що тема нашої дипломної роботи стосується залізничного туризму, то ми більше уваги приділимо саме цьому виду туризму.

В науковій літературі не так багато визначень поняття залізничного туризму. Наведемо деякі з них.

Так, науковці В. І. Зорін та В. А. Квартальнов [13, с. 216], вважають, що під залізничним туризмом мається на увазі подорож, яка здійснюється залізницею на спеціалізованому залізничному транспортному засобі

фізичними особами з тривалістю від 24 год до 1 року або менше 24 годин, але при цьому відбувається ночівля, у цілях, не пов'язаних з оплачуваною діяльністю. Стосовно визначення тривалості подорожі в цьому означенні є питання, адже на наш погляд, поїздка в туристичному поїзді, яка триватиме 5 або 10 годин, що менше за 24 години, як у визначенні, теж може називатися залізничним туризмом. Разом з тим, науковці вказують граничну межу подорожі залізницею – один рік, це теж сумнівно, адже ми не знайшли серед пропозицій туристичних залізниць усього світу такі тривалі подорожі, максимум два місяці.

Спеціалізованим видом туризму називає залізничний туризм науковець [7], адже в цьому випадку подорож організована в спеціальному рухомому складі із наданням додаткових зручностей, а також із відповідними зупинками для проведення екскурсій на шляху прямування поїзда.

Про те, що залізничний туризм – це подорож, яка що організована залізницею в спеціалізованому залізничному транспортному засобі фізичними особами знову ж таки тривалістю від 24 год. до одного року, або менше 24 год, але при цьому з ночівлею, в різноманітних цілях, наприклад, оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових, релігійних та інших, не пов'язаних з оплачуваною діяльністю [14, с. 69].

Також знаходимо інтерпретацію поняття залізничного туризму в роботі [10]: це подорож, що здійснюється залізницею на спеціалізованому залізничному транспортному складі фізичними особами в цілях, не пов'язаних з оплачуваною діяльністю, за конкретним маршрутом, при цьому переміщення між туристичними місцями поєднується із відпочинком туристів у поїзді та із забезпеченням основних побутових послуг саме в ньому. Але потрібно зауважити, що послуги залізничного туризму можуть надаватися і поза поїздом, якщо це передбачено відповідним туристичним продуктом.

Марценюк Л. В. запропонувала власне, удосконалене термінологічне поняття залізничного туризму. Авторка пропонує трактувати його як вид

економічної діяльності, що пов'язаний з наданням комплексу туристичних послуг з перевезення туристів у сучасних туристичних поїздах на визначений термін поїздки широкою та вузькою колією в поєднанні з іншими послугами, які надаються юридичними та фізичними особами, що займаються туристичним обслуговуванням таке визначення дає більш широке визначення залізничного туризму, не звужуючи коло послуг лише до самого поїзда [18].

Безумовно, аби сучасний пасажир-турист обрав саме залізничний транспорт для своєї подорожі, залізниця повинна запропонувати сучасний рухомий склад та широкий спектр високоякісних послуг.

На думку багатьох вчених, саме імідж підприємства впливає на остаточний вибір туриста. Тому Укрзалізниця вкрай важливо займатися підвищенням свого іміджу через підвищення конкурентоспроможності у порівнянні із іншими видами транспорту, але можливо лише за умови істотного оновлення залізничної інфраструктури та пасажирського рухомого складу.

Якщо мова йде про залізничний туризм, то потрібно організувати такі подорожі, які передбачали б відвідування цікавих для туристів місць на шляху курсування туристичного поїзда. Тобто, потрібно формувати фактори тяжіння, які приваблюватимуть туристів. В Україні є достатньо історико-культурних та оздоровчо-лікувальних локацій, які можливо включити до програми організації залізничного туру.

Не останню роль у виборі туриста на користь залізничного транспорту повинен відігравати і фактор безпеки пересування, адже саме безпеку сучасний турист обирає на першому місці, а вже потім все інше – швидкість, якість, тривалість, комфорт, тощо. В цьому контексті саме залізничний транспорт має значну перевагу у порівнянні з іншими видами транспорту, адже є одним із найбезпечніших.

Залізничні подорожі доволі популярні в усьому світі, деякі з маршрутів ми розглянемо пізніше, а зараз зосередимося на дослідженні науковців Мінг Мінг Су та Джефрі Вола [63], які проаналізували обсяги туристичних

відвідувань Тибету до та після відкриття залізничного сполучення. Виявилося, що із відкриттям залізниці, обсяги туристичних потоків значно зросли, адже людям було зручно дістатися історичної пам'ятки і разом з тим, отримати нові враження від подорожі залізничним транспортом. Пасажири відзначали, що цінують безпеку подорожі залізницею, комфорт, прекрасні пейзажі з вікна, можливість відпочити та поїсти у поїзді.

Проблемами розвитку залізничного туризму активно займалася й науковець з Узбекистану – Н. Ходжаєва, на її думку, залізничний туризм – це в'їзд або виїзд фізичних осіб залізничним транспортом за межі держави або всередині неї з конкретною метою за транспортним маршрутом на період курсування туристичного поїзда [31].

Вчена Н. А. Ходжаєва [31] розробила власну класифікацію транспортних послуг на залізничному транспорті, які спрямовані на підвищення їхньої якості, а саме: 1) безпосередньо послуга, тобто перевезення, 2) послуги, що отримують пасажири впродовж подорожі, 3) послуги, що надаються на вокзалах.

Ця вчена аналізувала ринок транспортних послуг в Узбекистані та дійшла висновку, що із розвитком залізничного транспорту і залізничного туризму зокрема, кількість пасажирів, що користуються залізницею, значно зросла. Авторка пропонує в період значних туристичних потоків до Узбекистану організувати декілька залізничних туристичних маршрутів, що привозитимуть туристів до найвидатніших пам'яток культури та архітектури. Якщо запустити на цих трьох напрямках 12 туристичних поїздів, то можна перевезти за рік приблизно дві тисячі туристів на рік. Також авторка слушно пропонує організувати в складі Управління залізничним транспортом створення органу управління туристичними перевезеннями на залізничному транспорті, які займатимуться і підвищенням іміджу залізниць, і вивченням попиту на конкретні маршрути, і формуванням рівня послуг, а також рекламою та іншими видами діяльності. Зауважимо, реклама або відповідні інформаційні потоки значно впливають на вибір споживачів туристичних

послуг обрати ту чи іншу послугу. Так, вчені з Іспанії Х. Гарсія-Паломарез, Я. Гутирез та К. Мінгез [61] проаналізували вподобання туристів і з'ясували, звідки вони взяли інформацію, так вияснилося, що на більшість вплинула інформація саме з мережі Інтернет і причому саме інформація з фотоілюстраціями. Також автори вважають, що місцеві мешканці повинні викладати якомога більше фото та інформації стосовно туристичних магнітів в їхній місцевості і тоді обсяги туристів зростуть. Також ми аналізували фактори, які спонукають туристів подорожувати саме в конкретне місце і виявили, що на вибір туриста значно впливає відгук чи враження його друзів, родичів, куміра або того, на кого вони підписані в соціальних мережах і чия думка має значення. Іноді об'єкти туристичного напрямку розміщують позитивні відгуки від начебто туристів, що їх відвідали, використовують такий не дуже чесний маркетинговий хід.

Разом з тим, на туриста, точніше на загальне його враження від відвідування того чи іншого туристичного місця, залежить загальне враження, яке складається з трьох складових: враження до прибуття до місця призначення (мається яна увазі яки вид транспорту та як комфортно його доставив до місця перебування), враження під час безпосередньо перебування в місці туристичного призначення (відпочинок, ночівля, їжа, розваги, безпека та інше), та враження після відпочинку чи відвідування туристичного об'єкта, тобто, шлях додому (знову ж таки який транспорт та наскільки якісно спрацював).

Аби усі три враження склалися в єдине ціле позитивне враження, потрібно аби турист скористався сучасною інфраструктурою, транспортною та туристичною, отримав достатній рівень послуг. Для того, аби туристичні об'єкти позитивно вплинули на споживача туристичних послуг, їх потрібно весь час модернізувати, удосконалювати, осучаснювати, а також модернізувати туристичні та транспортні об'єкти, враховуючи потреби осіб із обмеженими фізичними можливостями, адже таких немало і вони теж мають право на туристичні розваги. А для цього потрібні гроші, і зазвичай

немалі. Якщо у держави немає зайвих коштів на розвиток туристичної та транспортної галузей, а також для модернізації засобів розміщення та харчування, розваг, лікування, тощо, то потрібно залучати приватних інвесторів, надаючи їм відповідні преференції на законодавчому рівні. Залізничний туризм, як вид туризму за інтересами, представляє можливість бути частиною ринкової ніші. Це повільний і стійкий спосіб подорожі, який споживає менше енергії і має менший вплив на навколишнє середовище в порівнянні з іншими видами транспорту. Залізничний туризм прийнято називати різновидом туризму, за допомогою якого поїзд забезпечує доступ до пункту призначення, але також сам є місцем призначення. Між ними немає чіткої межі ролі залізниці як переміщувача людей у просторі на відстані та як покращення досвіду подорожі для тих, хто сприймає це таким. Дійсно, залізничний туризм збагачується все більшим спектром вражень, починаючи від задоволень відкриттів і комфортних подорожей до ностальгії та смак історії. Останній навіть породив так би мовити безліч туристичних поїздок залізницею, які прямо продаються як туристичні продукти [35; 36; 44; 47; 48; 55; 69; 71; 73]. В світі є багато прикладів успішного функціонування туристичних залізничних подорожей, що організовано по широкій та по вузькій колії, ми їх розглянемо у другому розділі нашої роботи. Поки що ще раз наголосимо, що транспорт є невід'ємною частиною туризму, є полегшенням пересування мандрівників з різноманітними цілями з їхніх місць походження (тобто рідної території) до своїх місць призначення і назад. Він являє собою важливу частину загального досвіду призначення та якість досвіду транспортування та є визначальним фактором привабливості пункту призначення. Хоча транспорт зазвичай сприймається як допоміжний елемент туристичного досвіду, транспорт має певні особливості, наприклад, мальовнича поїздка залізницею може виступати як основний фокус туристичного досвіду як такого.

Мальовничі поїздки залізницею можна розглядати як особливий та станціях, адже від поїздки у пасажира формується загальне враження, яке

формуються в залежності від якості багатьох факторів.

Аби туристи обирали для пересування до туристичного місця призначення залізницю або придбали тур на залізничну подорож, потрібно аби не тільки у вагонах було все гаразд, а ще й на вокзалах та станціях. Ми виокремили деякі фактори, що впливають на загальне враження пасажирів-туристів та на остаточний вибір обирати чи ні подорож залізницею (див. табл. 1.1).

Таблиця 1.1 – Фактори, що впливають на вибір потенційного споживача туристичних послуг залізницею

Фактор	Характеристика
Туристичні пам'ятки	Краєвиди вздовж маршруту Різноманітність туристичних поїздів Залізничні музеї Архітектура залізничних вокзалів Сувеніри на тему залізниці Пам'ятки біля вокзалу
Доступність	Частота поїздів Пунктуальність Кількість зупинок на маршруті Зручність під'їзду до залізничної станції Частота транзитного сполучення Види транзитних перевезень
Зручності	Зручність сидіння Обслуговування в поїзді Спальні вагони Розваги в поїзді Вокзал – зона очікування Послуги проживання та харчування поблизу станції Зручності для інвалідів
Додаткові послуги	Системи оповіщення Інформаційно-сервісні центри Цифрові послуги, в тому числі Інтернет Безпека – наявність поліції на вокзалах та в поїздах Аварійна служба Обслуговуючий персонал в поїзді

Залізничний туризм має чимало переваг (див. рис. 1.2), в першу чергу, це безпека, незалежність від погодних умов, вигідна ціна сукупних послуг.

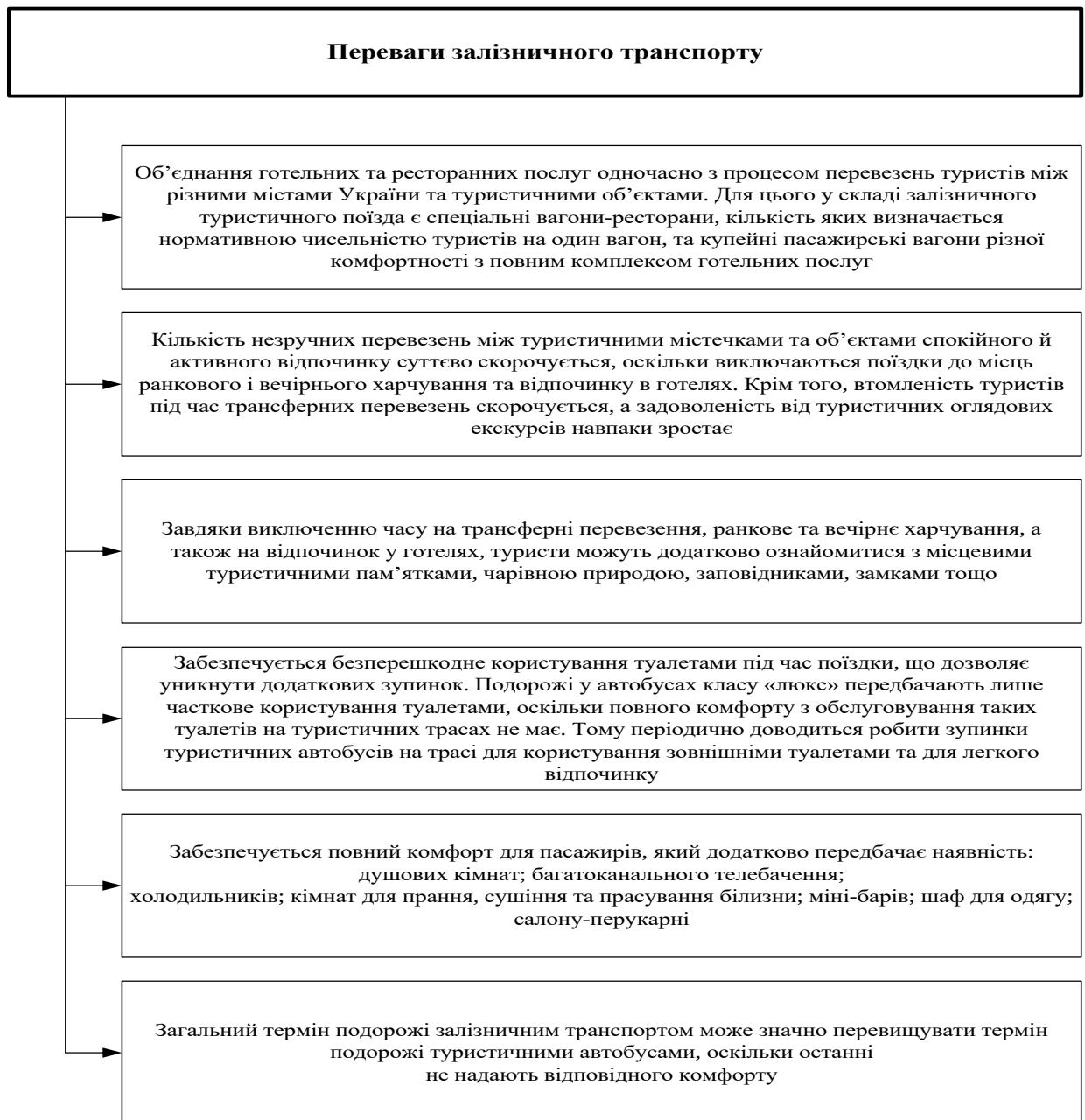


Рис. 1.2 – Переваги залізничного туризму [18]

Якщо державні об'єкти мають відношення до надання туристичних послуг, наприклад, як організація залізничного туризму, то в даному випадку доцільно організувати державне-приватне партнерство, тобто концесію, про

яку ми поговоримо у третьому розділі кваліфікаційної роботи. Але заздалегідь можемо сказати, що ми знайшли успішні, тобто позитивні та ефективні форми співробітництва залізниць та приватних інвесторів в сфері залізничного транспорту і вважаємо, що в Україні ми можемо застосувати передовий досвід інших країн. Особливо в тому ракурсі, що в червні 2022 року Україна стала кандидатом до членства до Європейського Союзу і тепер на рівні Уряду будуть прийняті позитивні зміни в сучасному законодавстві щодо імплементації нашого законодавства до вимог Директив ЕС в сфері залізничного транспорту. Безумовно, це надасть поштовх для залучення приватних коштів в розбудову залізниць, адже підприємці матимуть відповідні гарантії та преференції.

Окрім реформування в законодавчій сфері, задля організації залізничного туризму, потрібно провести глобальне реформування залізничної галузі, провести ревізію туристичних об'єктів, визначити потенційно привабливі для відвідування туристів і осучаснити їх у відповідності із вимогами вибагливих туристів, запровадити якомога ширше цифровізації та роботизацію послуг, розширити номенклатуру туристичних продуктів та підвищити їх якість до європейського рівня. Все це значно підвищить імідж туристичного продукту як для місцевих споживачів, так і для іноземців. Залізничний туризм в Україні позиціонується як нішевий туристичний сектор. Розвиток і популяризація залізничного туризму в формі залізничних маршрутів і поїздок може допомогти Україні урізноманітнити свої туристичні пропозиції. Швидке впровадження та активізація залізничного туризму як важливого альтернативного туристичного продукту допоможе державним установам і приватним залізничним операторам максимізувати доходи.

В даний час Укрзалізниця не займається організацією класичних туристичних перевезень залізницею, адже елементарно не має відповідного сучасного рухомого складу для здійснення таких подорожей. Сучасні пасажери потребують підвищеного комфорту, адже вони мають досвід

користування пасажирськими поїздами підвищеної комфортності в інших країнах і тепер прагнуть отримати такі ж послуги у вітчизняній залізничній галузі. Потрібно сказати, що фахівці Українського державного університету науки і технологій ще років п'ять тому назад розробили науковці УДУНТ.

Таким чином цілком є можливість забезпечення комфортних умов для пасажирів впродовж подорожі туристичним поїздом, за умови їх побудови згідно макетів вчених УДУНТу. Укрзалізниця під час організації залізничного туризму повинна: забезпечити комфортні умови перевезення туристів сучасним рухомим складом; організувати харчування туристів під час подорожі у вагонах-ресторанах або вагонах-барах; організувати ночівлю туристів у комфортних купе під час подорожі; організувати дозвілля туристів під час подорожі у вагонах-ігротеках; організація екскурсій до туристичних об'єктів; організувати харчування туристів у кав'ярнях; організувати ночівлю в готелях, якщо екскурсія до туристичних об'єктів цього потребує; організувати трансферні перевезення; організувати потужну рекламну компанію для підвищення попиту на залізничний туризм; організувати трансферні перевезення груп туристів залізничним транспортом для подорожей, які організовані також іншими туристичними операторами та туристичними агентами [18]. З огляду на сказане вище, надання туристичних послуг залізницею може бути віднесено до монопольного сектору, якщо Укрзалізниця буде займатися тільки перевезенням туристів (трансферні послуги), або до конкурентного сектору, якщо на базі Укрзалізниці буде створене відповідне управління, яке займатиметься всім комплексом туристичних послуг.

Можливий ще окремий варіант організації туристичних компаній, який передбачає утворення вже самостійних юридичних осіб, які в подальшому орендуватимуть в Укрзалізниці нитки графіка та у власному туристичному рухомому складі виконувати залізничні перевезення.

1.2. Формування сфери залізничного туризму

Враховуючи, що залізничного туризму як такого на залізницях України в останні понад тридцять років не було, вважаємо, що організація залізничного туризму є інноваційним проектом. Адже інновації – це в спрощеному описі або щось нове або існуюче, але удосконалене.

Для втілення інноваційного проекту потрібен набір деяких передумов. В першу чергу, потрібно оцінити попит на інновацію, чи потрібна вона взагалі суспільству та підприємству, що її організовуватиме. Оцінити ринковий потенціал можливо за допомогою проведення різноманітних досліджень, в тому числі і прямого анкетування потенційних споживачів інновації. Група вчених з Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту під керівництвом Марценюк Л. В. в 2017 році провели масове опитування українців з різних куточків країни стосовно зацікавленості громадян у використанні залізничного туризму в майбутньому. Було опитано тисячу громадян різної вікової категорії та матеріального статку. Виявилося, що попит на пасажирські залізничні перевезення достатньо високий – 78%, причому залізничний транспорт у порівнянні із автомобільним готові обрати більшість респондентів з усіх вікових груп. Вважаємо, що в 2023 р., після відновлення нашої країни після війни, після відбудови залізниць, побудові та закупівлі сучасного пасажирського рухомого складу, що призначений для туристичних подорожей, попит на залізничний туризм значно зросте, адже туристи матимуть бажання подорожувати територією своєї країни, аби підтримати її, ще краще вивчити історію та отримати позитивні враження. Після воєнного стану передбачаємо величезний попит на подорожі Україною з боку не тільки місцевого населення, а й з боку іноземців [18].

Другим фактором можливості втілення тієї чи іншої інновації є потенційна можливість науки і техніки розробити та запровадити задумане у життя, чи на практиці. Сучасна наука отримала підтримку стосовно розробки

інноваційних проєктів в сфері залізничного туризму завдяки Постанові Верховної Ради України «Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Розвиток туристичної індустрії як інструмент економічного розвитку та інвестиційної привабливості України» [1].

Серед інших важливих факторів можливості втілення інноваційного проєкту виокремимо технічну і економічну можливість, а також доцільність інноватора розробити, виготовити і просувати відповідні інновації на ринку, тобто його виробничо-збутовий потенціал. В Україні, на наш погляд, є значний потенціал для запровадження залізничного туризму, адже науковці з провідних залізничних закладів освіти вже розробили проєкти вагонів туристичного поїзда, а на території країни є декілька вагонобудівних заводів, що можуть їх побудувати, причому набагато дешевше, аніж закордонні аналоги.

Узагальнимо передумови Стратегії розвитку залізничного туризму (див. рис. 1.3).

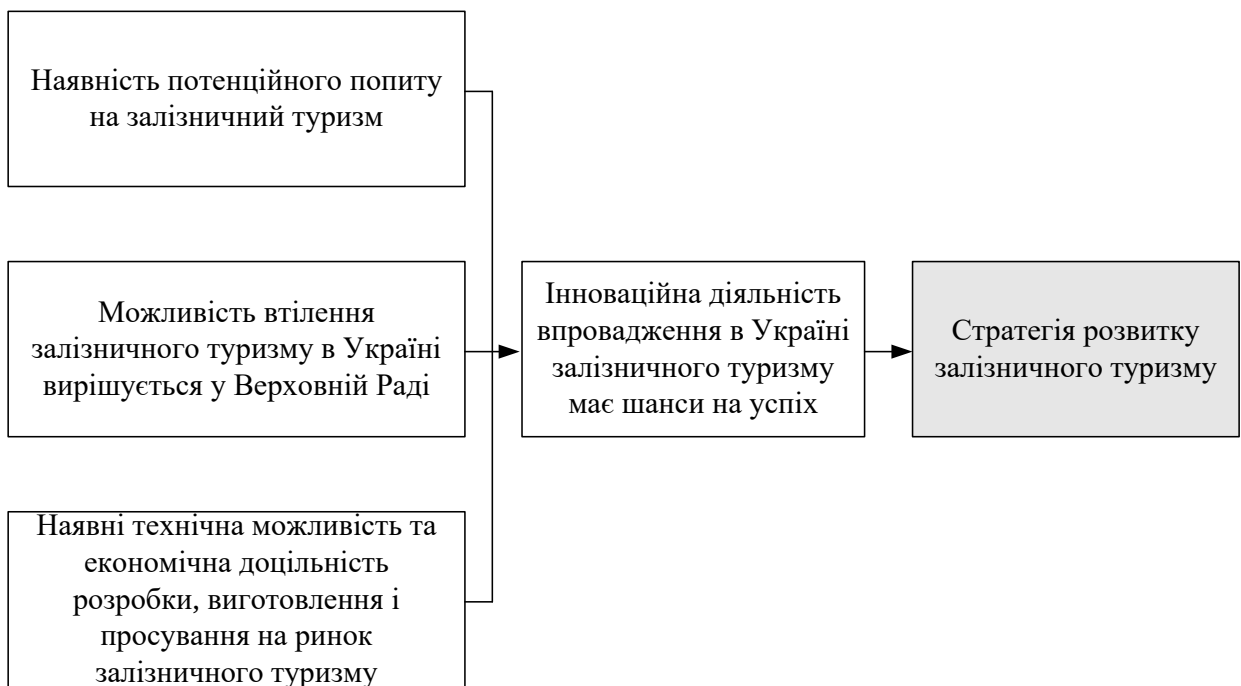


Рис. 1.3 – Передумови Стратегії розвитку залізничного туризму

Як видно з рис. 1.1, маємо всі шанси на успіх запровадження такого амбітного проєкту в Україні як залізничний туризм. Сфера залізничного туризму, маючи велике значення соціального та комерційного напрямку для суспільства, сприяє значному посиленню процесам соціалізації або комерціалізації відносин (див. рис. 1.4).



Рис. 1.4 – Сфера залізничного туризму в контексті соціально-економічного середовища [14]

Належність залізничного туризму до сфери обслуговування визначається характером кінцевого продукту, а саме тим, що він виявляє корисний ефект у процесі створення й набуває властивостей товарів–послуг згідно з відомими ознаками [8]. Корисний ефект для споживача – так характеризується туристична діяльність будь-якого підприємства, що має на меті надання транспортних та туристичних послуг. Потрібно зауважити, що туристичні та транспортні послуги практично неможливо накопичити, адже їх споживання відбувається одночасно у часі й просторі. Під сферою залізничного туризму в даному випадку маємо на увазі сукупність соціально-економічних відносин, пов'язаних безпосередньо із переміщенням туристів з індивідуальною або із суспільно необхідною метою для їх подальшої подорожі іншими видами транспорту (залізничний трансфер) або надання їм у спеціальних пасажирських (туристичних) вагонах набору послуг під час

туристичної поїздки та організація послуг з проживання в місцях розміщення, харчування в місцях організації послуг з харчування, з дозвілля в місцях,ю що його передбачають та інше. Тезисно сформована сфера залізничного туризму має такий вигляд (рис. 1.5).

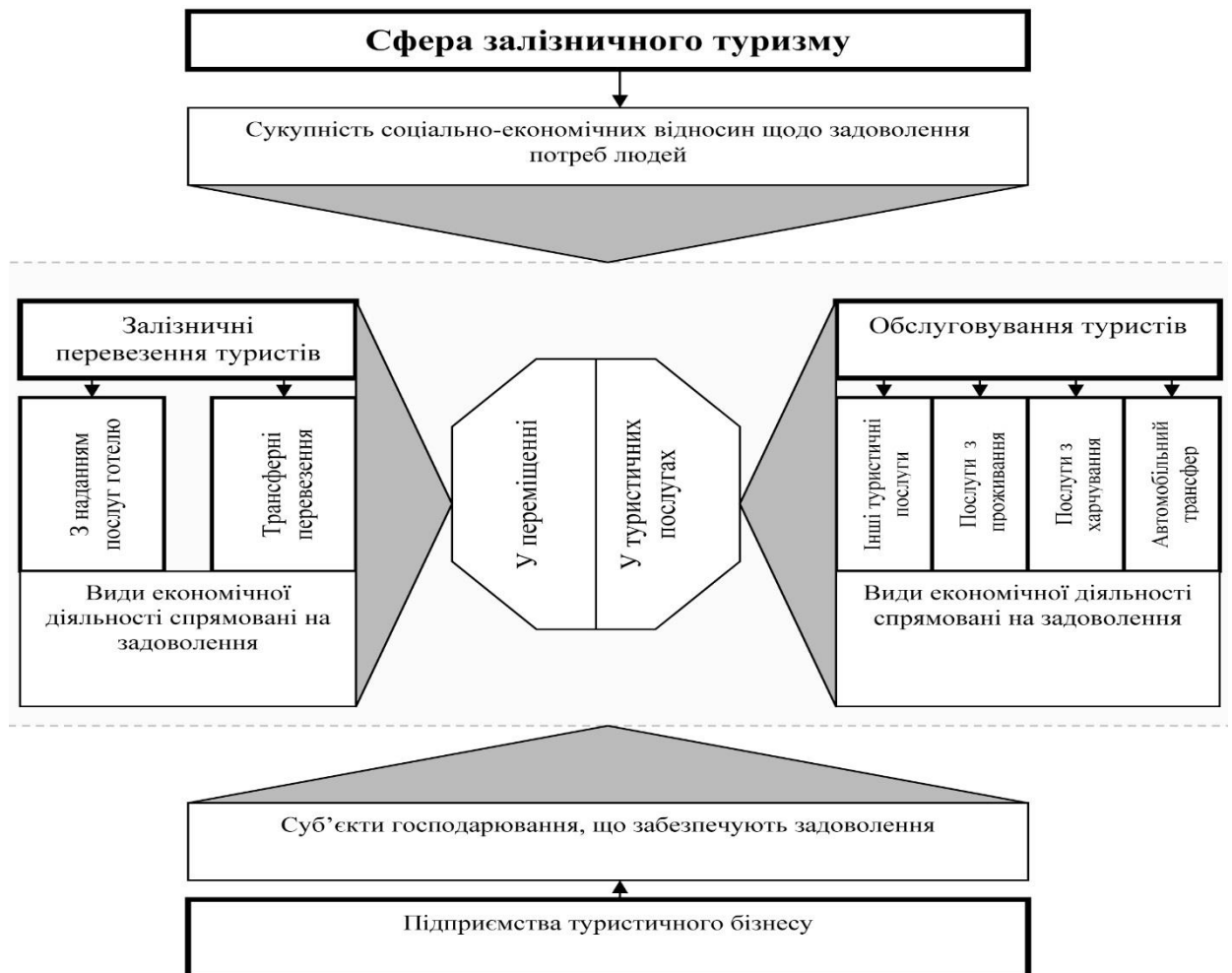


Рис. 1.5 – Сфера залізничного туризму

Послуги сфери залізничного туризму достатньо різноманітні, вони не обмежуються суто лише перевезеннями залізничним транспортом, адже залізничний туризм – це сукупність різноманітних послуг з перевезення, проживання, харчування, дозвілля, розваг, екскурсійне обслуговування та інше, що отримують туристи-пасажери безпосередньо в пасажирському туристичному потязі та за межами нього, впродовж конкретної поїздки.

Як не дивно, але до послуг залізничного туризму, можна віднести і трансфери, в тому числі й іншими видами транспорту, адже побудова та організація пасажирських ХАБів із залученням декількох видів транспорту та формуванням єдиного квитка є доволі успішними проєктами в провідних країнах світу (див. рис. 1.6).

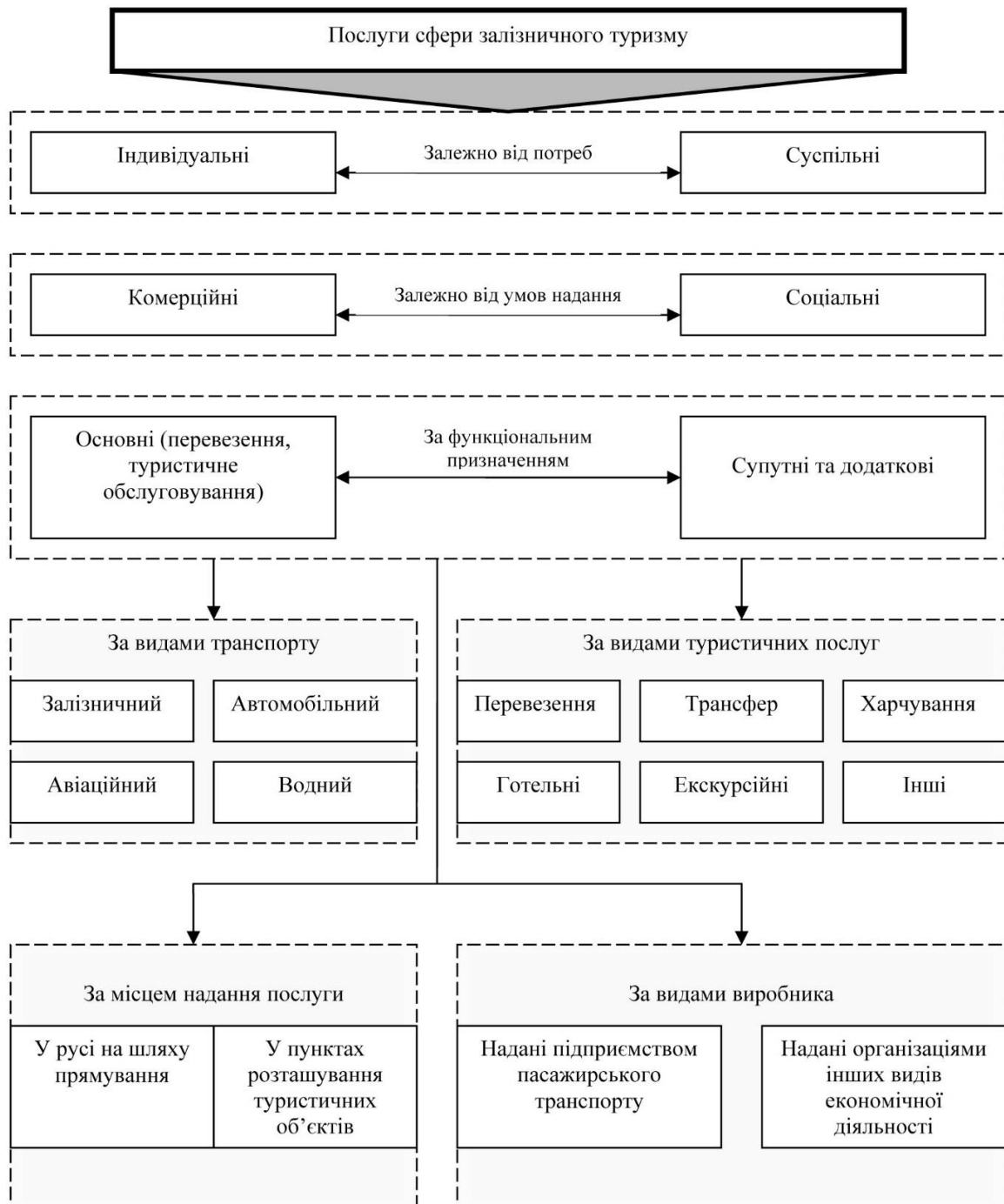


Рис. 1.6 – Класифікація послуг сфери залізничного туризму [18]

Послуги сфери залізничного туризму можуть бути соціальними або комерційними. Якщо ми ведемо мову про організацію залізничного туризму, то потрібно уявляти, що він поєднує послуги транспортного та туристичного обслуговування та додаткові послуги. У сучасних ринкових умовах господарювання розділяємо перевезення на дві категорії: перевезення населення як фактор забезпечення виконання соціальної функції транспорту та перевезення комерційного характеру з метою забезпечення задоволення потреб споживачів. Ці перевезення можливо організувати за допомогою залізничного туризму, адже як пише науковець Дергоусова [10, с. 63]: «При впровадженні залізничного туризму немає необхідності в спорудженні якихось нових шляхів, адже є можливість використання існуючих колій та рухомого складу». В деякій мірі ми згодні, що Україна має розгалужену залізничну мережу та залізничну інфраструктуру, але її потрібно капітально оновити, у відповідності із сучасними вимогами. Що стосується пасажирського рухомого складу, то він морально і фізично устарів і потребує повного оновлення для організації туристичних залізничних перевезень.

Вчені Є. І. Балака та Г. О. Сіваконева в роботі [2] слушно пропонують впровадити розвиток залізничного туризму на основі кластеризації. Вони вважають, що розвиток залізничного туризму в Україні взагалі неможливий без диверсифікації діяльності залізничного транспорту в суміжний сегмент господарювання – туризм. Авторами запропоновано провести диверсифікацію саме за рахунок створення транспортно-туристичного кластеру, який логічно очолить Міністерство інфраструктури. Такої ж думки і науковець О. Г. Дейнека [9], який в секторі пасажирських перевезень апропонує розширити спектр послуг на вокзалах та станціях.

Українські вчені в роботі [26] визначили реальні перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїшних лініях Закарпаття. Група вчених з УДУНТу виконала попередню розробку нової вузькоколіїшної залізниці на Закарпатті для перевезення туристів [12], яка дозволить суттєво підвищити туристичний потенціал цього регіону. Ця робота знайшла

підтримку профільного комітету Верховної Ради, який запропонував винести питання про розвиток залізничного туризму на парламентські слухання [1].

1.3. Історія розвитку туристичних залізничних перевезень в Україні

Туристичні подорожі залізницею в радянські часи були доволі популярні, адже населення активно мандрувало всередині країни в бік узбережжя Чорного та Азовського морів, відправляючи дітей в літні табори або разом мандруючи у період відпустки. Також були популярні відпочинки вихідного дня, коли організовану групу людей якогось підприємства залізницею привозили на вихідні покупатися в морі. В той час рухомий склад та залізнична інфраструктура ще були в задовільному стані та залізниця могла виконувати такі туристичні перевезення. Міністерство шляхів сполучення в 60-ті рр. минулого століття курувало курсування п'яти туристсько-екскурсійних поїздів. У 80-х залізничні подорожі були в попиті серед населення і на той час курсувало вже майже дві тисячі туристичних поїздів. Тривалість подорожі варіювалася від одного дня до місяця. Хоча рівень сервісу і комфорту був доволі низький, у порівнянні із закордонними поїздами з великим спектром послуг, але все це компенсувалося доступною вартістю квитка [18]. Після здобуття незалежності у 1991 р. Україні дісталася розгалужена мережа залізниць, яка забезпечує доступність цікавих для туристичного освоєння регіонів. Але кількість спеціалізованого туристичного рухомого складу для подорожей є недостатньою, практично відсутній спеціалізований рухомий склад для тривалих подорожей. Низький рівень комфорту та економічна недоцільність існуючих туристичних подорожей все ще стримують розвиток залізничного туризму. Так, туристична фірма Джерело ще в 90-х р. 20 століття першою в Україні організовувала залізничні подорожі. Найвдаліший з проектів компанії – створення туристичного поїзда підвищеної комфортності, до складу якого увійшли два унікальних вагона – вагон-концертний зал і вагон-душ з міні-

сауною. Приблизно виконувалося двадцять турів за рік, що все ж таки недостатньо в межах великої країни. У 2000-х рр. ця фірма і організація відповідних залізничних турів припинили своє існування.

Наразі Укрзалізниця не має сучасного туристичного рухомого складу для організації туристичних подорожей широкою колією, є лише декілька вузькоколіїних туристичних залізниць (див. Додаток Б), що є збитковими та знаходяться в занедбаном стані і є на межі закриття. І хоча вони називаються туристичними, в усіх регіонах вони є також засобом щоденного використання місцевими мешканцями як засобом пересування з дому на роботу чи по справах у більш велике місто [18].

Серед перших, на кого хочеться звернути увагу – це Гайворонська вузькоколіїнка в Кіровоградській області, яка визнана найдовшою у Європі, адже її протяжність складає 130 кілометрів. Вона й досі обслуговує пасажирів: тричі на тиждень у напрямку Голованівська, і тричі – в напрямку Рудниці. На маршруті Гайворон – Рудниця розташовано 14 станцій. Цікаво, що квиток з кінця в кінець – а це майже 80 км – коштує всього 32 грн. [21].

На станції вузькоколіїнки у Гайвороні капітально відремонтували пасажирську платформу, а також встановили нові залізобетонні шпали, вироблені на власному підприємстві. Також на станції Гайвороні повністю оновили покриття та встановити тактильну плитку для людей з порушенням зору. Тепер це найсучасніша платформа серед усіх вузькоколіїних залізниць України. Також було відремонтовано острівну платформу на станції Хащувате. Крім того, для відновлення 130-кілометрової колії привезли першу партію вузькоколіїних залізобетонних шпал, виготовлених на власному виробництві. Уже незабаром розпочнуться колійні роботи, і восени буде відновлено залізничне сполучення з Голованівськом [5].

На другому місці – популярний Карпатський трамвай, тобто туристичний поїзд, що долає живописний пейзаж за вікном довжиною у 13 кілометрів та пролягає від селища Вигода, пролягає через село Миндунок і завершується у смт Сенечів. Пасажири проїжджають по мосту через річку

Мізунку, насолоджуються красою джерела мінеральної води, бачать Мізунський водоспад і станцію Дубовий кут. Вартість подорожі становить 50 гривень, що є доволі прийнятною ціною для пересування такого кілометражу.

Наступна туристична вузькоколійка – Колочавська вузькоколійка. Вона є експонатом залізничного музею, але на неї можна покататися.

В Рівненській області курсує з Антонівки до Зарічного Поліський трамвай або Кукушка. Протяжність цієї вузькоколійки – 106 кілометрів. З року в рік Укрзалізниця звітує про мільйонні збитки утримання залізниць і все більше є було інформації у відкритих джерелах про їх закриття як нерентабельних. Не давали це їй зробити місцеві активісти, які зауважували, що в деякій місцевості вузькоколійні залізниці є не просто туристичними, а вони є засобом щоденного користування мешканців деяких населених пунктів, для яких інший вид транспорту в їхній місцевості недоступний.

Пасажи́рські перевезення по вузькоколійці припинилися у березні 2020 р., коли в Україні був оголошений карантин. До цього часу між станціями Антонівка-Зарічне тричі на тиждень ходив приміський поїзд, одна пара. У 2021 р. після перерви більше одного року, мала залізниця на короткий час ожила. Але вже у 2022 р. рух по залізниці не здійснювався.

В цілому вузькоколійка зберегла потенціал у якості транспортної артерії та потрібно докласти зусиль, а точніше значних інвестицій в її модернізацію та реконструкцію. Щоденний пасажирський рух зберігся лише на одній ділянці Рудниця-Гайворон. Враховуючи, що вузькоколійну залізницю Антонівка-Зарічне визнали одним із 7 чудес Рівненщини, місцевій владі та керівним органам Укрзалізниці потрібно звернути увагу на розбудову цієї залізниці як туристичної [28].

Далі – Боржавська вузькоколійка (Анця Кушницька) користується неабияким попитом серед туристів, які можуть насолоджуватися краєвидами Закарпаття 44 кілометри, від Виноградового до Іршави [30]. Порівняльна характеристика діючих вузькоколійок України надана у таблиці 1.2.

Таблиця 1.2 – Порівняльна характеристика діючих вузькоколіїнок Закарпаття

Назва вузькоколіїної залізниці	Рік будівництва	Довжина, км	Довжина, що експлуатується на сьогодні, км
Боржавська	1908	123	62
Гайворонська або Подільський трамвай	1890	36	36
Вигодська або Карпатський трамвай	1890	180	7
Антонівська або Зозуля	1895	106	106

Як бачимо, в Україні вузькоколіїні маршрути 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 України, активна популяризація подорожей залізничним транспортом, приведення до ладу залізничної інфраструктури, оновлення пасажирського рухомого складу та підвищення рівня сервісу – першочергові завдання [18].

Важливо вивести дискусію про майбутнє національних вузькоколіїнок на новий рівень аби не допустити втрати цих унікальних мініатюрних залізниць, та використати їхній потенціал, адже у виграші будуть усі: від звичайного місцевого жителя до держави в цілому [22].

В цьому розділі ми зосередили свою увагу на вивченні основних категорій понятійно-категоріального апарату, що застосовується в сфері туристичних перевезень.

Доведено, що туризм є важливим аспектом життя людини, адже сприяє розширенню її життєвого простору, підпримує фізичне та психічне здоров'я, дозволяє розвиватися в культурному плані та інших.

Наголошено, що майже завжди невід'ємною частиною туристичної послуги є транспортна послуга. Враховуючи, що в межах материкової

України та за відсутності розгалуженої мережі для розвитку авіаційного та водного транспорту, а також враховуючи шкідливий вплив на екологічний стан планети автомобільного транспорту та з урахуванням обмеженої кількості автошляхів високої якості, ми зосередили свою увагу на пасажирських перевезеннях залізничним транспортом. Проаналізовано, що залізничний туризм – а саме подорож на спеціалізованому рухомому складі із отриманням пасажиром певного набору послуг (ночівля, харчування, розваги, проведення екскурсій в місці зупинки туристичного потяга та інше) – є доволі популярним видом відпочинку серед туристів у провідних країнах світу.

Проаналізовано, що в Україні туристичні подорожі не організовуються внаслідок нестачі рухомого складу необхідної якості. Враховуючи, що широкою колією туристичні подорожі не проводять та Укразалізниця відповідно не має спеціального туристичного рухомого складу, ми зосередили свою увагу на вузькоколіїних залізницях, адже саме вузькоколіїні туристичні залізниці вже існують в Україні в Західному регіоні країни. У нас дуже мало цих вузькоколіїнок і вони знаходяться в занедбаному стані, але відремонтувати існуючу залізничну інфраструктуру та закупити маленькі вагончики для організації залізничного туризму цілком реально, адже попит на ці перевезення з боку населення є і зростатиме надалі.

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ В УКРАЇНІ

2.1. Аналіз обсягів туристичних перевезень в Україні

Україна, як розвинена європейська країна, яка має багато історичних, культурних, рекреаційних об'єктів, завжди приваблювала внутрішніх та зовнішніх, тобто іноземних туристів. Не став винятком і 2021 р., впродовж якого Україну відвідали понад чотири мільйони іноземних туристів. Потрібно сказати, що це майже на 26 відсотків більше, ніж у 2020 р. (зрозуміло, що в цей період були карантинні обмеження внаслідок поширення світом коронавірусної хвороби). Найбільше іноземців прибули в якості туристів до України з Молдови, Польщі, Білорусі та Румунії. Цей показник безумовно вищий, ніж у попередній рік, проте в 3,5 рази нижчий, ніж був до пандемії. Загальновідомо, що пандемія коронавірусу внесла свої корективи в статистику туристичних відвідувань усіх без винятку країн. Іноземні туристи в середньому були в Україні 7 – 9 днів та витрачали в підсумку майже тисячу доларів. При цьому найбагатші туристи – це представники східних країн, наприклад, громадяни ОАЕ витрачали в нашій країні більше двох тисяч доларів щодня, а громадяни Саудівської Аравії та Оману – приблизно по півтори тисячі доларів, канадійці – по 1,2 тисячі, а американці – по 1,1 тисячі доларів.

Найчастіше іноземці приїжджали в Україну у відпустку або на відпочинок, і це не дивно, адже моря та гори достатньо позитивно впливають на організм людини з точки зору релаксу. Другою за популярність метою стали ділові поїздки, а третьою – відвідини рідних та друзів (не секрет, що багато українців працюють за кордоном, а отже відвідини родичів хоча б раз на рік – це стало вже традицією). Трохи більше 10% туристів вказали, що прибули до України на лікування, цей відсоток потрібно, на нашу думку, нарощувати, адже в усьому світі зараз існує тенденція розвитку медичного туризму, а ми в Україні маємо всі передумови для його розвитку – в першу

чергу – це кваліфіковані кадри, тепер справа за придбанням сучасного діагностичного та лікувального обладнання; і лише 4% – на шопінг, і цілком зрозуміло такий малий відсоток, адже поки що вітчизняні товари не можуть конкурувати за показниками якості із провідними європейськими виробниками. Ще 1,2% іноземців у 2021 р. приїхали до України у пошуках свого коріння, до речі в світі розвивається такий вид туризму, який допомагає людям встановити своє коріння, своє походження, він називається генеалогічний [24].

Більшість іноземців, майже третина, подорожували Україною з родинами. Ще третина – наодинці. Потрібно сказати, що в післяпандемійний період туристичні організації фіксують тенденцію зростання туристичних подорожей разом із друзями або родинами, адже в період карантину люди достатньо побули в ізоляції і прагнуть все більшого спілкування.

Так, 21,8% мандрівників відвідали Україну разом з друзями, ще 5,1% – з колегами та 1,2% – у складі організованих туристичних груп. Як бачимо, чомусь організований туризм у складі груп в Україні не дуже розвинений, скоріш за все, внаслідок недостатньо розвиненого цього туристичного продукту, який передбачає надання туристичних послуг саме групі туристів (цей продукт передбачає наявність зручних інструментів від замовлення групових квитків та транспортної логістики подорожі до організації щоденних екскурсій, тощо). Саме залізничний туризм сприятиме розвиненню груповому туризму, адже в поїзді є всі передумови для розміщення компанії подорожуючих будь-якої кількості.

Як свідчать результати опитування іноземних туристів, що відвідали Україну, їх рівень лояльності склав 60%. Тобто, більшості туристів у нас все ж таки сподобалося або вони не захотіли ображати тих, хто проводив анкетування. Але 40% туристів відзначили недостатній рівень сервісу, недостатню логістику подорожей, недостатню діджиталізацію туристичних послуг. Безумовно, це все стримує розвиток вітчизняного туристичного продукту і стримує туристичні потоки до України, адже заможні іноземці

частіше обирають ті країни, де вони впевнені у високоякісному туристичному продукті (див. табл. 2.1).

Таблиця 2.1 – Розподіл витрат відвідувачів-нерезидентів, пов’язаних із подорожами до України у 2021 р. [11]

Середні витрати відвідувачів-нерезидентів, здійснені під час подорожі до України, дол. США	Питома вага відвідувачів-нерезидентів, які здійснили витрати під час подорожі до України, %
100 і менше	17
101 – 200	16
201 – 300	10
301 – 400	8
401 – 500	8
501 – 600	6
601 – 750	4
751 – 1000	8
1001 – 1250	5
1251 – 1500	3
1501 – 1750	2
1751 – 2000	3
2001 – 2500	3
2501 – 3000	1
3001 – 4000	2
4001 – 5000	1
5001 – 10000	2
10000 і більше	1

Тобто, як видно з табл. 2.1, витрати більшої кількості туристів були незначними і в більшості склали від 100 до 300 доларів за поїздку. Більше десяти тисяч доларів за поїздку майже ніхто не витрачав внаслідок того, що шикарні курорти для віп-туристів в Україні поки ще не дуже розвинені.

Також на рішення туриста подорожувати чи ні впливає безпекова ситуація в тій країні, куди він має намір приїхати. Відвідування України

іноземцями скоротилося після військової агресії росіян у 2014 р. і зараз ця тенденція лише збільшилася, адже внаслідок війни по всій території України мова про туристичні подорожі вже не може навіть вестися, це, безумовно, недоречно. Не дивлячись на те, що туристична галузь в Україні не розвинена на повну потужність, місцеві бюджети отримували додаткові кошти на свій розвиток від індустрії туризму. Так, надходження до місцевих бюджетів від туристичного податку в 2020 р. склали близько 130 мільйонів гривень, що на третину менше, ніж роком раніше [24].

Внаслідок пандемії коронавірусу та закриття кордонів різних країн мандрівники почали все активніше подорожувати всередині своєї країни, стрімко став розвиватися внутрішній туризм у різних країнах, включаючи й Україну. Як свідчать дані із глобальної інформаційної мережі, приблизно половина мандрівників по всьому світу планує подорожувати всередині своєї країни протягом 2022 р. На жаль, бачимо сумні прогнози стосовно розвитку нових видів захворювань у світі і щодо можливого закриття кордонів чи обмеження туристичних поїздок. Якщо визначити основні тенденції минулого 2021 р. та нинішнього 2022 р., то можна виділити наступні тенденції в світі туристичної індустрії: надання переваги внутрішньому туризму, значне збільшення витрат на внутрішні подорожі, збільшення тривалості подорожей, суттєве підвищення інтересу до природних локацій (розвиток екотуризму), підтримка локальних виробників, збільшення активності молоді та стрімке її адаптування під нові умови подорожей (це нове покоління, міленіали). Перший світовий тренд, який з'явився після того, як більшість держав закрила кордони для іноземців – це збільшення частки внутрішніх подорожей. У всіх країнах світу. Така тенденція буде ще актуальною в довгостроковій перспективі, і зовсім непогано те, що туристи все більше і більше відкриватимуть власні країни під зовсім іншими ракурсами. Згідно з дослідженням, проведеним Всесвітньою радою з подорожей та туризму, приблизно половина мандрівників по всьому світу планує подорожувати всередині своєї країни протягом 2022 р.

Другий тренд – це збільшення витрат на внутрішні подорожі. Так, у 2021 р. витрати на туристичні подорожі зросли практично у всіх країнах саме у внутрішньому туризмі. Наприклад, мобільні європейці витрачали на мандрівки власними країнами на 30% більше у порівнянні із 2020 р. А от на міжнародні подорожі витрати зросли лише на 19,3% у порівнянні з тим же 2020 р. Те ж стосується країн Південної і Північної Америки, то там також зросли витрати на внутрішній туризм – 43,7% та 37,9% відповідно. На Близькому Сході також зафіксовано збільшення витрат і на подорожі всередині країни (38,6%), і за її межами (37,9%). Туристи почали витрачати ще більше коштів на власні задоволення, адже пандемія коронавірусу навчила не планувати туристичні поїздки заздалегідь, а насолоджуватися кожним днем [38; 45; 49; 56; 68; 77].

Серед головних туристичних трендів – збільшення сумарної тривалості подорожей. При цьому через обмеження, пов'язані з коронавірусом, мандрівники змушені шукати все нові варіанти туристичних поїздок, враховуючи поточні обмеження, що ще діють в різних країнах. Це призвело до збільшення тривалості подорожей: якщо у 2019 р. середня тривалість внутрішньої поїздки становила лише 4 дні, а міжнародної – 9 днів, то вже у 2021 році понад 52% мандрівників у всьому світі віддали перевагу тривалішому перебуванню – приблизно до 10 ночей. Звичайно ж, подорож тривалістю в 10 діб набагато корисніше для організму, аніж короткострокова подорож. В цьому контексті наголосимо, що саме при організації залізничного туризму можливо запропонувати туристам подорожі на будь-які смаки – короткострокові або довгострокові, бюджетні або шикарні. Більшість європейців віддають перевагу короткостроковим подорожам до менш людних, незнайомих місць, заповідних територій. Збільшення інтересу до подібних об'єктів можна спостерігати в бронюванні квитків до національних парків та різноманітних заповідників та диких зон відпочинку. Туристи стали звертати увагу на сталий туризм, тобто на такий вид відпочинку, що не шкодить існуванню планети, дозволяє раціонально використовувати ресурси.

Найпопулярніші атракції для відвідування туристами у 2021 р. були: парки розваг, зоопарки, музеї, акваріуми, ботанічні сади, гори, визначні пам'ятки, історико-культурні місця, мальовничі озера та релігійні храми (див. дод. Г). Якщо описати про портрет потенційного мандрівника 2022 р., то він доволі юний, десь приблизно до 30 років (це найбільш мобільна група населення, яка прагне отримувати нові враження та не жалкує гроші на отримання нових вражень чи на задоволення). Крім того, саме молодь в більшій мірі, аніж інші вікові групи, прекрасно володіють цифровими інструментами, для них не складає труднощів замовити квитки на транспорт або на ночівлю в готелі або замовити собі їжу через відповідні мобільні застосунки, вони добре орієнтуються навіть якщо інформація викладена іноземною мовою, адже володіють засобами перекладу.

У світовій туристичній практиці з'явилося нове поняття – Philantourism, що являє собою так би мовити варіант волонтерського туризму: це коли мандрівники заздалегідь свідомо обирають місце для наступного відпочинку з метою підтримки місцевих громад, витрачаючи гроші не просто на відпочинок, а задля підтримки локальної економіки, заходів, проєктів. Вважаємо, що такий вид туризму у після військовий час буде доволі розвинений на території України, адже сподіваємося, що іноземні туристи матимуть бажання не просто приїхати подивитися на руйнування нашої інфраструктури, а матимуть бажання допомогти її відновити, тим самим роблячи добро українському народові і підіймаючи власну самооцінку.

Найчастіше українці беруть до уваги поради друзів та родичів, що мешкають в Україні, плануючи туристичні подорожі. І дійсно, дослідження, проведені науковцями, підтвердили той факт, що на вибір туристичної локації значно впливають відгуки родичів, друзів, знайомих або кумирів або зірок соціальних мереж, які рекомендують той чи інший вид відпочинку. Окрім того, було підтверджено, що якщо якась місцевість добре розрекламована в мережі Інтернет, навіть місцевими мешканцями, які

викладають фото та відеокадри можливих туристичних локацій, то особи здатні обрати для відвідування саме ці локації, а не ті, про які майже відсутня інформація та фотоілюстрації. Люди хочуть мати якомога більше інформації про те, де вони збираються витратити кошти та хочуть отримати задоволення, а не розпач.

Очікуємо, що в найближчі роки саме волонтерський туризм стане трендом у світовому туризмі, адже після закінчення війни Україна потребуватиме допомоги, в тому числі і фізичної від значної кількості людей задля відновлення та відбудови зруйнованих об'єктів. Саме тому ми прогнозуємо, що в нашу країну збільшаться туристичні потоки іноземців, які захочуть фізично відновити нормальне, мирне життя в Україні.

2.2. Аналіз обсягів пасажирських залізничних перевезень в Україні

В останні роки внаслідок зниження конкурентоспроможності залізничного транспорту у порівнянні, наприклад, з автомобільним транспортом, залізниці фіксують суттєве зменшення обсягів пасажиропотоку. Так, у 2020 р. Укрзалізниця продала вдвічі менше квитків у порівнянні із 2019 р. і відповідно недоотримала певну суму доходу. Пасажирські перевезення в усі роки, не виключенням стали і 2019, і 2020, і 2021 рр., є збитковими та покриваються за рахунок вантажних перевезень [24].

Доходи падають і перспектив щодо їх збільшення небагато, адже збільшити обсяги перевезень можливо лише за умови повної модернізації залізничної інфраструктури, збільшенню швидкості руху і безумовно закупівлі сучасного рухомого складу. Поки що залізниця України курсують морально та фізично зношені пасажирські вагони, що потребують негайного списання, адже є небезпечними для організації процесу перевезень. З року в рік Укрзалізниця звітує про закупівлю нових пасажирських вагонів, але в недостатній кількості, що не дає змогу оновити весь пасажирський рухомий склад. В такому випадку Укрзалізниця вимушена капітально ремонтувати

існуючий пасажирський рухомий склад, але безкінечно подовжувати термін експлуатації вагонів не вийде. Наприклад, у 2019 р. транспортне відомство придбало 28 нових пасажирських вагонів та відремонтувало 1406, витративши мільярд гривень, але це все капля в морі, Укрзалізниця потребує більш потужного вливання інвестицій на модернізацію. Укрзалізниця планувала в 2022 р. придбати у Крюківського вагонобудівного заводу 100 пасажирських вагонів сумарною вартістю три мільярди гривень, але війна внесла корективи і зрозуміло що цим планам не вдалося реалізуватися. Зараз Укрзалізниця володіє парком пасажирських вагонів приблизно чотири тисячі одиниць, але переважна їх більшість підлягає списанню в найближчі роки. Держава не в змозі в повній мірі забезпечити залізничну галузь повноцінним фінансуванням, тож відомству доведеться шукати альтернативні засоби залучення коштів, ми пропонуємо концесію, про яку мова піде у третьому розділі нашої кваліфікаційної роботи. Також зауважимо, що керівництво Укрзалізниці вже робило деякі спроби залучити приватні інвестиції (в 2019 р. товариство планувало вихід на IPO, тобто намагалися організувати продаж акцій підприємства на фондовій біржі), однак, Укрзалізниця є державним підприємством, тож закон накладає заборону на повну чи часткову приватизацію. Враховуючи, що транспортне відомство не має реальних шляхів залучення коштів в нинішніх умовах, було прийнято рішення хоча б отримати ґрунтовну консультацію німецьких спеціалістів, які вивели німецьку залізницю в прибутковий бізнес. Але потрібно зауважити, що на послуги з консультування планували виділити аж 1 мільйон євро. Планувалося, що у 2002 р. німецькі фахівці нададуть конкретні пропозиції Укрзалізниці щодо виходу з кризи, але війна стала на заваді цим планам [20].

Враховуючи, то туристична послуга нерозривно пов'язана із транспортною послугою, адже туристові потрібно добратися до місця відпочинку одним чи декількома видами транспорту, а потім повернутися додому, вважаємо, що доречним буде в дипломній роботі приділити увагу

транспортній послугі в туризмі. Враховуючи, що в Україні найбільш розвинений залізничний транспорт, то ми розглянемо статистичні дані саме цього транспортного відомства, а також запропонуємо інновації саме в залізничній сфері, яка безпосередньо стикається з туристичною сферою.

Зауважимо перш за все, що акціонерне Товариство «Українська залізниця» посідає провідне місце на ринку пасажирських перевезень, на якому спостерігається стабільно високий попит, що посилюється через незадовільний стан сучасних автомобільних доріг, безпеку залізничних перевезень, незалежність від погодних умов, розгалужену залізничну мережу та відносно низьку вартість перевезень [18].

Перед залізницею дуже гостро стає питання збереження своїх позицій на ринку пасажирських перевезень та завоювання нових його сегментів. Для повернення своїх позицій та залучення нових пасажирів необхідно підвищувати якість обслуговування пасажирів на вокзалах, станціях і в поїздах, забезпечувати високий рівень комфорту та сервісу, збільшувати номенклатуру послуг. Перевезення туристів залізницею зараз (мається на увазі ще до 24 лютого, до широкомасштабного вторгнення росії до України) носить епізодичний характер, а раніше, за радянських часів, доволі популярними були групові туристичні перевезення залізницею в бік узбережжя Чорного та Азовського морів. Пасажирські перевезення мають значний потенціал для розвитку в контексті туристичних перевезень. Функціонування вертикалі значною мірою залежить від державної політики, оскільки наразі тарифи на пасажирські перевезення є збитковими. Збитки від пасажирських перевезень традиційно відшкодовуються за рахунок вантажних перевезень. Але враховуючі збільшення власників вантажного рухомого складу серед приватних та юридичних осіб, скоро у Укрзалізниці не залишиться потужного парку вантажних вагонів, за рахунок якого можливо було б компенсувати збитки від пасажирських перевезень. Тому зараз вкрай необхідні законодавчі зміни в законодавство, що стосуються залізничного транспорту. Майбутні зміни істотні до законодавства повинні

передбачити дієвий механізм компенсації величезних збитків від пасажирських перевезень з державного або місцевих бюджетів задля ефективного розвитку та функціонування галузі в цілому.

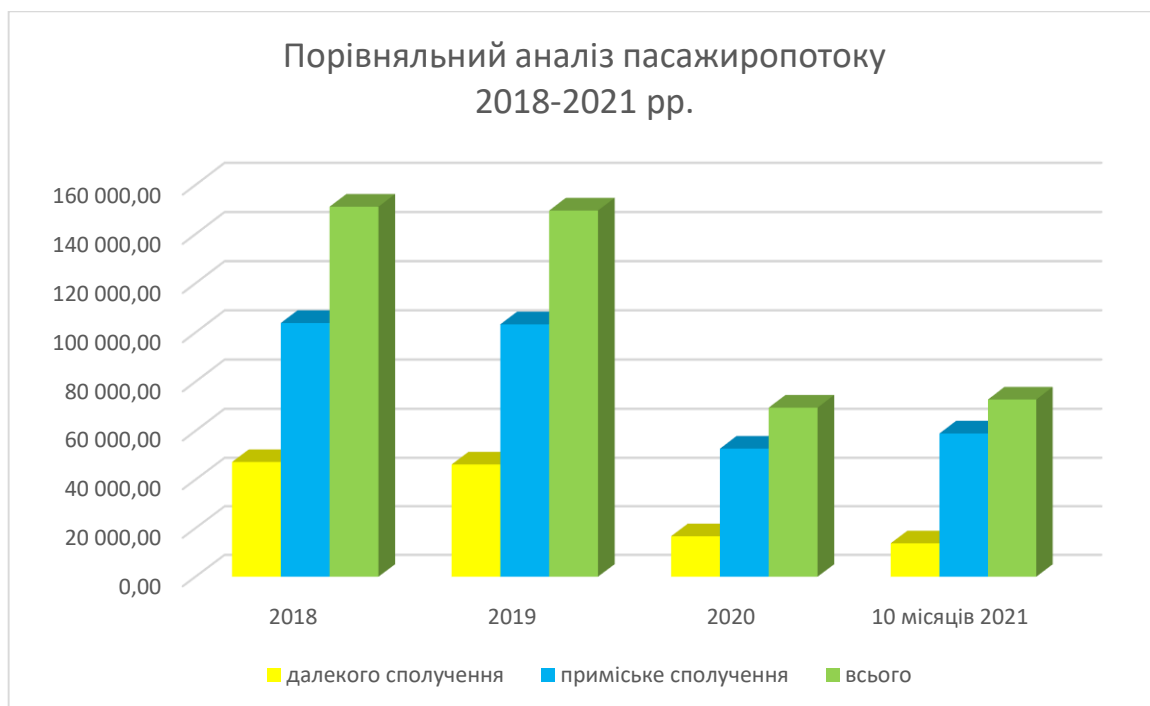


Рис. 2.1 – Аналіз пасажиропотоку у 2018 – 2021 рр. [24]

Запровадження безвізового режиму з ЄС надало черговий поштовх до розвитку високорентабельних перевезень «Схід-Захід», дозволило відкрити нові маршрути ефективні курсування поїздів, за якими обсяг пасажирських перевезень з кожним роком все збільшується. За даними Державної служби статистики України, за 2020 р. пасажирообіг за усіма видами транспорту склав 49034,8 млн. пас.-км, або 45,8% від обсягів 2019 р. [24]. При цьому частка пасажирських перевезень залізничним транспортом склала лише 10696,2 млн. пас.-км (з урахуванням перевезень міською електричкою), що становить 22% від загального обсягу транспортних пасажирських перевезень. Порівняно з обсягами пасажирських перевезень залізницею у 2019 р. це становить 38%. Як видно на рис. 2.1, пасажиропотік за 2020 р. суттєво впав у порівнянні з 2019 р. на 80163 тисяч осіб, що склало 46,4% від обсягів перевезень за 2019 р.

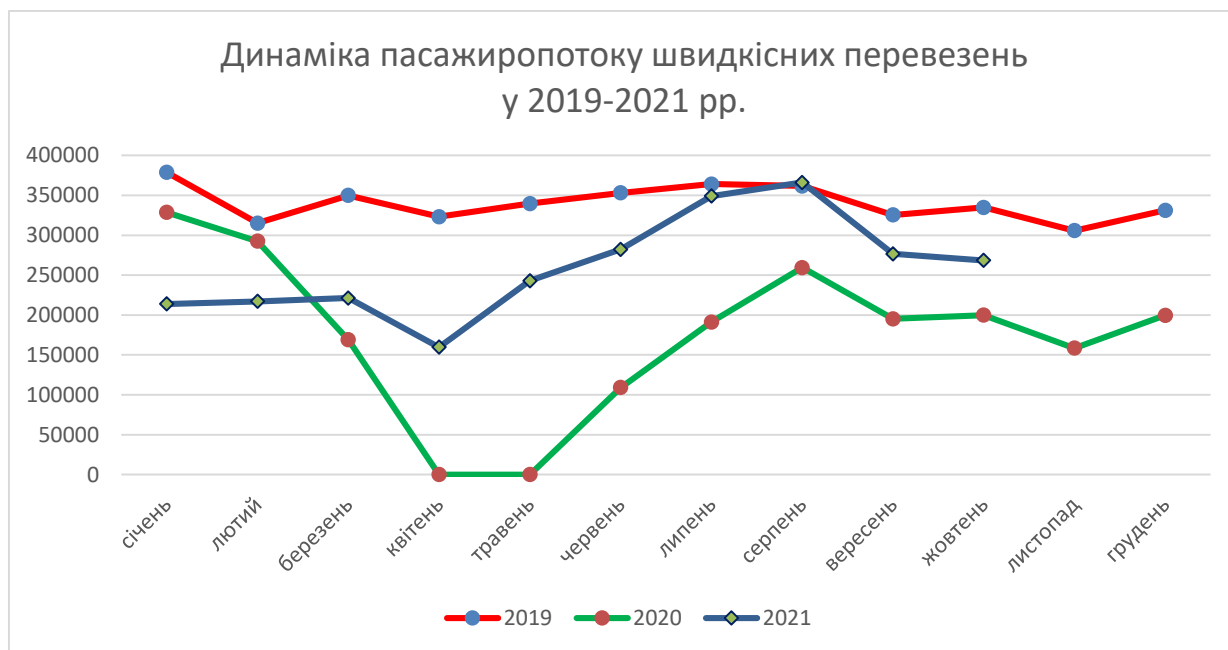


Рис. 2.2 – Аналіз пасажиропотоку швидкісних перевезень
у 2019 – 2021 рр. [24]

Тут безумовно, потрібно згадати про початок пандемії коронавірусу, яка значно вплинула на скорочення обсягів перевезень усіма видами транспорту, в тому числі і залізничним. Початок 2020 р. поділили світову економіку на два важливих періоди: до пандемії коронавірусу та стан у період карантину. Багато підприємств зупинили свою роботу та зазнали значних збитків. 18 березня 2020 р. перевезення пасажирів залізничним транспортом в усіх видах внутрішнього сполучення на жаль було повністю зупинено. Зауважимо, що вже з червня 2020 р. протиепідемічні заходи послабили. Це дало змогу частково відновити пасажирські перевезення з оформленням 50% місць з дотримання суворих протиепідемічних карантинних мір. З середини липня нарешті було відновлено продаж 100% місць у поїздах, курсування яких відновилося. Поступово до кінця 2020 р. відновили курсування 70% пасажирських поїздів від планових обсягів [24].

Обсяги швидкісних пасажирських перевезень філією «Українська залізнична швидкісна компанія» Укрзалізниці мали таку динаміку (див.

рис. 2.2). У 2021 р. обсяги пасажирських перевезень (але ж не туристичних) значно збільшилися порівняно з 2020 р.

Таблиця 2.2 – Аналіз обсягів пасажирських швидкісних перевезень за напрямками у 2020 та 2021 рр. [24]

Напрямок		За 2021 р. (9 місяців)			За 2020 р. (9 місяців)			Різниця 2021/2020 р., %		
		К-сть поїздів	К-сть пас-ів	% населеності	К-сть поїздів	К-сть пас-ів	% населеності	К-сть поїздів	К-сть пас-ів	% населеності
Харківський (Київ-Харків)		1 745	791 926	78	984	481 421	81	177	164	96
Львівський	Дарниця–Львів(+755/756)	472	156 708	55	302	116 571	59	156	134	93
	Київ Славське(745/746)	174	48 716	48	–	–	–	–	–	–
	Міжнародне сполучення (Київ–Перемишль) (715/716)	546	239 729	75	450	220 267	78	121	109	96
	Всього напрямком за	1 192	445 153	63	752	336 838	68	159	132	93
Донецький (Київ–Костянтинівка)		544	206 097	65	336	146 802	72	162	140	90
Дніпровський (Київ–Покровськ, Київ–Запоріжжя)		1 088	459 863	72	670	324 463	78	162	142	92
Одеський		675	274 160	67	396	175 803	79	170	156	85
Усього «Інтерсіті+»		5 244	2 177 199	70	3 138	1 465 327	76	167	149	92
Криворізький (Київ–Кривий Ріг)		533	103 175	54	310	80 032	60	172	129	90
Тернопільський		172	48 723	70	22	5 854	65	782	832	108
Усього «Інтерсіті»		705	151 898	58	332	85 886	60	212	177	97
Усього «Інтерсіті» та «Інтерсіті+»		5 949	2 329 097	69	3 470	1 551 210	75	171	150	92

З табл. 2.2 видно, що кількість поїздів у 2021 р. суттєво збільшилась – на 2479 одиниць, що становить 171%, при цьому кількість пасажирів зросла на 777,9 тисяч осіб, що приблизно складає 150% від загальної кількості перевезених пасажирів за аналогічний період 2020 р. Середня населеність поїздів досягала 92%. Потрібно сказати, що Укрзалізниця в цілому має

зношений морально та фізично пасажирський рухомий склад, але разом з тим, для перевезення туристів є комфортабельні купе, а також цілі окремі вагони, які обладнані навіть кухнею. Є вагон-салон з повним набором зручностей. Але цього звичайно мало в межах всієї України. До речі, в Україні фахівці Дніпровського національного університету залізничного транспорту розробили макет сучасного туристичного поїзда, модулі якого можна змінювати в залежності від тривалості подорожі. Це є своєрідна інновація, адже класичних туристичних поїздів за часів незалежної України залізницями ще не курсувало. Туристи можуть курсувати не тільки на дальні відстані, а й користуватися комфортабельними електричками, наприклад, для відвідування туристичних місць в межах однієї області. Тут теж потрібно сказати, що Укрзалізниця потребує вкладення значних коштів на оновлення електропоїздів та вагонів для організації сучасних пасажирських приміських перевезень. За допомогою приміського залізничного транспорту населення виконує щоденні поїздки до місць праці, навчання або відпочинку, а також на дачні ділянки. Завдяки щоденній потребі у пересуванні працівників приміським залізничним транспортом підтримується повноцінна життєдіяльність великих міст. При цьому незалежно від погодних умов забезпечується висока регулярність руху.

Укрзалізниця усі ці роки намагалася пасажирським приміським парком, що є в наявності, забезпечувати приміські пасажирські перевезення. До встановлення карантинних обмежень щодобово курсувало приблизно в середньому 1380 приміських поїздів. У зв'язку з послабленням карантинних заходів вже з 01.06.2020 р. рух приміських поїздів було частково відновлено. Перевезення пасажирів в середньому за добу здійснювало 940 приміських поїздів. За 2020 р. усіма регіональними філіями Укрзалізниці в приміському сполученні відправлено 280283 поїзди. При цьому виконання графіку руху на відправлення склало 91%. У приміському сполученні перевезено 50 млн. осіб, що все ж таки на 52%, менше 2019 р. [24].

У період з 01.01.2020 р. до 18.03.2020 р., тобто до початку карантинних

обмежень, у внутрішньому сполученні курсувало 96 пар пасажирських поїздів формування Укрзалізниці. Після відміни заборони на перевезення пасажирів залізничним транспортом в усіх видах внутрішнього сполучення з 01.06.2020 р. до 31.12.2020 р. було відновлено курсування 86 пар пасажирських поїздів. Основними напрямками стали Київ – Дніпро, Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Одеса, а також Львів – Одеса [24]. У міжнародному сполученні теж маємо декілька успішних рейсів. Так, з 01.01.2020 р. до 17.03.2020 р. до карантинних обмежень курсувало 37 пар пасажирських поїздів. Основними напрямками руху були: Київ – Пшемишль, Київ – Варшава, Київ – Відень, Київ – Мінськ, Київ – Рига. З 17.03.2020 р. Укрзалізниця повністю припинила міжнародне пасажирське сполучення до завершення періоду карантину.

Таким чином, за підсумками 2020 р. у внутрішньому сполученні перевезено 34 млн. пас., що складає лише третину обсягу перевезень 2019 р.; у міжнародному – 418,9 тис. пас., що складає 12% проти 2019 р. Безумовно, пасажирські перевезення у приміському залізничному сполученні виконують важливу соціальну функцію. Цим видом транспорту відповідно до чинного законодавства перевозиться 17 пільгових категорій громадян. При цьому пільговики складають майже половину усіх пасажирів приміського сполучення. У 2020 році в приміському сполученні перевезено 16,4 млн. осіб, що належать до пільгових категорій громадян. Це на 19,5 млн. осіб менше, ніж у 2019 році (35,9 млн. осіб). Збитки від перевезення таких категорій пасажирів повинні відшкодовувати місцеві органи виконавчої влади, але цього з року в рік не відбувається [24]. Сума наданих послуг у 2020 р. склала на 230,4 млн. грн. менше, ніж у 2019 р. (515,7 млн. грн.). Від місцевих органів виконавчої влади у 2020 році Товариство отримало компенсації лише 79,9 млн. грн. Відсоток компенсації за перевезення пільгових категорій громадян у 2020 р. склав всього 28%, у 2019 р. – 21,8% [24].

2.3. Проблеми та перспективи використання залізничного транспорту для перевезення туристів

Залізничний транспорт – те саме той вид транспорту, який найбільше підходить для пересування туристів в межах материка, адже він є доволі безпечним, незалежним від погодних умов та доступний за вартістю перевезень у порівнянні з іншими видами транспорту. Крім того, в поїзді турист може їхати більш комфортно до місця відпочинку та додому у порівнянні із автомобільним транспортом.

В умовах загострення кризових процесів в економіці України та зокрема в пасажирському господарстві Укрзалізниці найбільш актуальними є питання забезпечення ефективності пасажирських перевезень, запобігання кризових явищ у пасажирському секторі залізничного транспорту та подолання проявів різних видів кризи за допомогою власних і залучених засобів у вигляді ефективного використання менеджменту, фінансів та інвестицій.

Сучасний стан та тенденції розвитку залізничного транспорту вказують на поширення кризових явищ у галузі і загалом деструктивний характер системи управління залізничним транспортом. Сильно роздутий управлінський апарат, штучно створені відділи та департаменти (а їх зараз в Укрзалізниці 45) відволікають значну частину фінансових ресурсів на утримання управлінсько-адміністративного апарату, замість того аби направляти вільні кошти на оновлення інфраструктури та рухомого складу. Особливо гостро ця проблема постала для пасажирського сектору, де розпочато процес масштабних реформаційних змін. Але відсутність необхідних реформ в інших підрозділах, які теж є важливою складовою у забезпеченні залізничних пасажирських перевезень, створює суттєві проблеми в роботі пасажирських перевезень. Тому організація туристичних пасажирських перевезень на сьогодні теж є під великим питанням та сумнівом щодо можливості їх організації.

Найбільшу небезпеку становить саме війна і нинішня політична нестабільність країни, що відображається на економічному розвитку всіх складових національної економіки. Це може доволі негативно вплинути на перспективу інтеграції у Європейську транспортну систему, а також на створення єдиного торговельного простору. Але разом з тим, є велика надія на непогане майбутнє, адже Україна стала кандидатом у члени Європейського Союзу в червні 2022 р., а вже у 2024 р., за прогнозами фахівців, наша країна може стати повноправним членом цієї організації провідних держав та імплементує норми європейських Директив у свою діяльність.

Однією із гострих внутрішніх проблем Укрзалізниці на сьогоднішній день є падіння обсягів перевезень, значна втрата частки транспортного ринку та хронічна збитковість пасажирських перевезень. Все це сталося внаслідок щорічного недостатнього фінансування з боку держави на оновлення та розвиток інфраструктури та рухомого складу. Коли знос досяг 95%, то вже масштаби катастрофи у вигляді можливої зупинки залізничного транспорту стали все ясніше навіть для не фахівців у сфері залізничного транспорту.

Разом з тим, потрібно сказати, що основний конкурент залізниць – автомобільний транспорт в останні роки набирає обертів та обсяги перевезень автомобільним транспортом все збільшуються. За останні приблизно 20 років він поступово відібрав у залізничного транспорту вагомий сегмент ринку. Останніми роками під егідою Президента України Володимира Зеленського втілювалася в життя програма Велике будівництво, завдяки якій вдалося відремонтувати сотні кілометрів автодоріг, тому автовласники із задоволенням подорожують на власних автомобілях, а не на доволі застарілих поїздах. Щодо авіаційного транспорту, то обсяги перевезень у цій сфері теж збільшуються, туристи хочуть добратися до місця перебування все швидше і швидше, а тому готові за це платити більші гроші у порівнянні із подорожжю залізницею чи автомобілем. Можна констатувати, що керівництво автомобільного та авіаційного відомств змогли підвищити

свою конкурентоспроможність та привабливість в очах споживачів у порівнянні із залізничним транспортом, адже про це свідчить статистика (див. табл. 2.3).

Таблиця 2.3 – Кількість перевезених пасажирів різними видами транспорту [11]

Види транспорту	Перевезено пасажирів млн.						
	2015	2016	2017	2018	2019	2020	10 місяців 2021
Залізничним	389,8	389,5	165	157,96	154,8	68,3	69,4
Автомобільним	2259,8	2025	2018,7	1906,85	1804,9	1083,9	911,6
Водним	0,6	0,5	0,6	0,67	0,7	0,3	0,5
Авіаційним	6,3	8,3	10,6	12,53	13,70	4,8	8,2
Міський електро-транспорт	1819,4	1732,8	1733,9	1682,5	1573,2	1001,8	826,4
Метрополітен	700,4	698,4	719	726,6	715,0	411,1	399,3
Всього:	5176,3	4854,5	4647,8	4487,1	4262,3	2570,2	2215,4

Як видно з табл. 2.3, за останні роки кількість перевезених пасажирів поступово усіма видами транспорту зменшилась. Причин для цього багато – значний відтік населення, трудова еміграція, нестача фінансових коштів на пересування країною, наприклад, в туристичну подорож або для відвідування родичів чи друзів. З кожним роком питання виїзду населення за кордон набуває все більш гострого характеру. Багато людей покидають країну, хтось для отримання додаткового значного доходу, дехто на постійне місце проживання. В 2022 р. ситуація взагалі критична – у зв’язку із війною приблизно 10 мільйонів осіб покинули Україну, а все це значно впливає на загальний обсяг перевезень. Результати 2022 р. в усіх галузях, включаючи

залізничний транспорт, будуть жахливі з економічної точки зору.

Разом з тим, ті пасажирів, що подорожують всередині країни, бажають безумовно пересуватися сучасними та комфортними видами транспорту. Щодо залізниць, то переважна частина пасажирських вагонів та тягового рухомого складу, що знаходяться на балансі Укрзалізниці, не в змозі забезпечити потреби населення в перевезеннях на достойному рівні.

На сьогодні технічний ресурс українських залізниць вичерпано. Перед нами стоїть реальна загроза незабезпечення залізничним транспортом у подальшому потреб економіки України у перевезеннях. Через катастрофічну зношеність рухомого складу існує реальна загроза незабезпечення потреб промислових галузей економіки у перевезеннях важливих для життєзабезпечення країни вантажів, з відповідними витратами для держбюджету, зниженням показників економічного розвитку країни в цілому. Кількість пасажирів, яких перевезено залізничним транспортом, стрімко падає. Їх кількість скоротилась за 5 років на 235 млн. чол., а це більше, ніж у 2,5 рази. Кількість перевезених пасажирів автомобільним транспортом теж скоротилась, на 454,9 млн. чол., а це менше у 1,25 разів. Авіаційний транспорт навпаки збільшив обсяги своїх перевезень на 7,4 млн. чол., а це в 2,2 рази більше та суттєво збільшив свій сегмент ринку. Водний транспорт практично не розвинений в Україні, а тому майже не змінив свої обсяги, а міський електротранспорт теж повільно зменшив свою кількість перевезених пасажирів, що склало 246,2 млн. чол., а це менше 1,15 раз за 5 років (скоріш за все тому, що суттєво збільшилася кількість власників особистих автомобілів) [11].

Разом з тим, можемо сказати, що залізниці України мають потужний потенціал розвитку пасажирських, і в тому числі туристичних перевезень, адже саме Україна має достатньо розгалужену мережу покриття по всій країні. Українські залізниці безпосередньо межують і взаємодіють із залізницями Молдови, Польщі, Румунії, Словаччини, Угорщини. Експлуатаційна мережа залізниць України складає майже 20 тис. км.

Пасажирські перевезення, в тому числі і туристичні, забезпечують шість регіональних філій. Чисельність працівників пасажирської філії складає близько 30 тисяч осіб [24].

Ретельний аналіз сучасного стану залізничного транспорту України та тенденції його повільного розвитку показують, що є низка серйозних проблем, які потребують термінового вирішення, а саме: висока ступінь зносу основних фондів, відсутність держінвестицій, недоотримання компенсації за перевезення пільгових категорій громадян, падіння обсягів перевезень через неякісні послуги, низька швидкість руху, невідповідність європейським вимогам доступу до ринку транспортних послуг та інше.

У період з 1992 р. по теперішній час з бюджету майже не виділялися передбачені Законом України «Про залізничний транспорт» кошти на придбання рухомого складу для пасажирських перевезень, а темпи зростання цін на споживану продукцію, що перевищували зростання тарифів на перевезення, жодним чином не дозволяли оновлювати рухомий склад та інфраструктуру за рахунок власних коштів. Основні напрямки посилення впливу залізничної перевезень на ринку транспортних пасажирських (туристичних) послуг наступні: розширення зони впливу за рахунок збільшення обсягів перевезень з основної діяльності, впровадження високошвидкісного руху, проникнення на транспортні ринки закордонних країн, введення нових видів транспортних послуг, реформування шляхом створення монопольного середовища для інфраструктури залізниць і конкурентного середовища для організації перевезень [18].

В умовах сучасної нестабільної економіки та воєнної кризи, загостреної світовою пандемією, недосконалості законодавчої бази та відсутності допомоги з боку держави, потрібно шукати нові шляхи збільшення доходів від пасажирських перевезень. Одним із найбільш прийнятних варіантів, я вважаю, є залізничний туризм. Цим шляхом вже пішли багато провідних залізниць світу. Наприклад, Швейцарія, Італія, Туреччина, Іспанія, Таїланд, Малайзія, Португалія – усі ці країни спромоглися досягти свого стійкого розвитку саме завдяки туризму, доходи від якого є одними із основних

джерел надходжень коштів. В Україні розвиток залізничного туризму і пов'язаного з цим напрямом бізнесу мають серйозні перспективи, оскільки в країні є багато рекреаційних та лікувально-оздоровчих ресурсів та добре розвинена мережа залізниць, що дає можливість організації різноманітних за формою та змістом залізничних рекреаційних та лікувально-оздоровчих турів. На нашу думку, можна організувати подорожі вузькоколійними залізницями на заході країни, адже там є мальовничі місця та необхідна залізнична інфраструктура та рухомий склад. Для організації залізничних туристичних перевезень територією країни широкою колією потрібні значні інвестиції, в тому числі на умовах концесії.

Надалі вважаємо доречним навести фактори, що впливають на попит туристів обрати той чи інший вид транспорту для подорожі, а також представимо методику розрахунку прогнозованої кількості туристів. Кількість туристів, які бажають користуватися залізничним туризмом, можна орієнтовно визначити за допомогою коефіцієнтів, які враховують попит на певний вид туризму [18]. У загальному вигляді цю формулу можна представити таким чином:

$$ПКТ = КПТ \cdot K_{\text{поп}} \cdot K_{\text{нзи}}, \quad (2.1)$$

де ПКТ – прогнозна кількість туристів;

КПТ – кількість туристів у звітному році, які скористалися будь-яким видом туризму за даними Державної служби статистики України, осіб;

$K_{\text{поп}}$ – коефіцієнт, що враховує річний попит на туристичні подорожі залізничним транспортом;

$K_{\text{нзи}}$ – коефіцієнт, що враховує наявність залізничної інфраструктури до туристичних об'єктів України. Наявність визначається на відстані приблизно не більше одного часу їзди екскурсійним автобусом або рейкомобілем до туристичних об'єктів [18].

В системі математичних моделей туристичних процесів важливе місце належать моделям попиту на рекреацію. Так, при прогнозуванні кількості

потенційних рекреантів використовують гравітаційні моделі. Класичним прикладом моделі такого класу моделей наступна. Нехай: K_{ij} – кількість рекреантів та j -ї ТРС (туристично-рекреаційної системи), які прибули з пункту попиту на рекреацію; n_j – максимальна можлива місткість j -ї ТРС; m_j – чисельність населення j -го пункту попиту; r_{ij} – відстань між i -м пунктом попиту та j -ю ТРС, тоді

$$K_{ij} = k \frac{m_i^m n_j^n}{r_{ij}^r}, \quad (2.2)$$

де k , m , n , r – деякі розрахункові коефіцієнти, наприклад, $k = 20,3$; $m = 1,11$; $n = 0,71$; $r = 1,53$.

Вище наведена модель досить проста, вона ефективно використовувалась для відстаней від до 150 км. Для інших відстаней вона є малоефективною, адже формула переоцінює число коротких рекреаційних поїздок і недооцінює число довгих, оскільки в ній не врахований фактор психологічної інерції людей [18]. Останній фактор був врахований в наступній моделі [33]:

$$K_{ij} = k \frac{m_i^m n_j^n}{r_{ij}^r} r_{ij}^{\left[\ln(r_{ij}/a)b\right]}, \quad (2.3)$$

де a , b – також деякі розрахункові коефіцієнти.

Інерція залежить в основному від величини a . При $r_{ij} < a$ величина $\ln(r_{ij}/a)$ є від'ємною, що посилює негативну дію відстані на попит. Якщо $r_{ij} > a$, то $\ln(r_{ij}/a) > 0$, що ослабляє вплив фактору відстані.

Відома також [32] гравітаційна модель оцінки потоків рекреантів для міжнародного туризму:

$$K_{ij} = P_j \frac{m_i^\alpha d_i^\beta s_{ij}^\gamma}{r_{ij}^\sigma}, \quad (2.4)$$

де K_{ij} – число туристів, які прибувають з країни i в країну j ; P_j – оцінка популярності країни з номером j туристів; m_i – чисельність населення країни i ; d_i – національний дохід на душу населення країни i ; s_{ij} – величина, яка оцінює спільність або спорідненість країн i та j ; r_{ij} – відстань між країнами i та j ; $\alpha, \beta, \gamma, \sigma$ – коефіцієнти еластичності відповідних змінних.

У цій моделі параметри знаходяться експертним методом. Звичайно, діапазон методів вивчення попиту на рекреацію не обмежується тільки гравітаційним моделюванням, адже він є значно ширшим. Особливої уваги заслуговують кореляційно-регресійні методи та моделі. При вивченні рекреаційних процесів є абсолютно природним прагнення побудувати регресійну модель залежності рекреаційного попиту від факторів, що формують його [76]. Доречними є ймовірні методи моделювання попиту на рекреацію. Наприклад, в [33] побудований біноміальний розподіл, який описує вплив відстані від населеного пункту (пункту попиту на рекреацію) до ТРС на кількість відвідувань. Ймовірність відвідувань рекреаційної системи

$$p = C_N^n e^{-v d n} (1 - e^{-v d})^{N-n}, \quad (2.5)$$

де N – попит на рекреацію населеного пункту, розміщеного на відстані d від ТРС; v – параметр (якщо відстань d збільшиться на Δd , то ймовірність невідвідування ТРС одним рекреантом збільшиться на $v \Delta d$).

Для вивчення та моделювання попиту на рекреаційні послуги можна запропонувати багато інших підходів. В цілому можна сказати, що на туристичний потенціал країни впливає багато факторів (див. рис. 2.3).



Рис. 2.3 – Фактори, що впливають на попит туристів у сфері послуг залізничного туризму в Україні

Таким чином, ми узагальнили фактори, що можуть впливати на вибір потенційного туриста скористатися послугами залізничного транспорту.

Якщо визначити основні тенденції минулого 2021 р. та нинішнього 2022 р., то можна виділити наступні: надання переваги внутрішньому туризму, значне збільшення витрат на внутрішні подорожі, збільшення тривалості подорожей, суттєве підвищення інтересу до природних локацій (розвиток екотуризму), підтримка локальних виробників, збільшення активності молоді та стрімке її адаптування під нові умови подорожей (це нове покоління, міленіали). Серед головних туристичних трендів – збільшення сумарної тривалості подорожей. Звичайно ж, подорож тривалістю в 10 діб набагато корисніше для організму, аніж короткострокова подорож. Саме при організації залізничного туризму можливо запропонувати туристам подорожі на будь-які смаки – бюджетні або шикарні. В Україні розвиток залізничного туризму і пов'язаного з цим напрямом бізнесу мають серйозні перспективи, оскільки в країні є багато рекреаційних та лікувально-оздоровчих ресурсів та добре розвинена мережа залізниць.

РОЗДІЛ 3. РОЗРОБКА ПРАКТИЧНИХ ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ОРГАНІЗАЦІЇ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

3.1. Варіанти організації залізничного туризму за напрямками використання пасажирського рухомого складу

Пасажирський рухомий склад різних видів транспорту можна використовувати і в якості засобу для організації трансферних перевезень і для проведення туристичних подорожей.

Як свідчить позитивний досвід залізниць розвинених країн світу, для туристичних подорожей доцільно використовувати залізничний транспорт, адже впродовж подорожі туристи мають змогу отримати певний перелік туристичних послуг.

Якщо зосередитися на Україні, то вважаємо, що територією країни залізничний транспорт можна використовувати за чотирма варіантами організації залізничного туризму за напрямками використання пасажирського рухомого складу, а саме: круїзний туризм широкими коліями, туристичні подорожі вузькоколійною залізницею, оглядові короткострокові екскурсії широкими та вузькими коліями, а також трансферні перевезення.

Під круїзним туризмом маємо на увазі такий вид туризму, що організовано залізничним транспортом, впродовж подорожі пасажирів отримують широкий комплекс туристичних послуг, тобто, туристи і пересуваються поїздом, і сплять в ньому, і харчуються в ньому, а також можуть розважатися у спеціалізованих вагонах або відвідувати туристичні місця в місцях зупинки туристичного потягу. Звичайно, для організації круїзного туризму туристичні вагони повинні обладнані усім необхідним, починаючи від наявності сейфів та душових кабін та закінчуючи стійким Інтернетом та цифровими послугами.

Туристичні подорожі вузькоколійною залізницею – мається на увазі організація туристів у вузькоколійних вагонах, які зазвичай не передбачають

ночівлю у вагоні, але при організації декількоденних подорожей вузькоколійкою, відповідний рухомий склад може бути побудований на заводах України (див. Додаток А). Оглядовий залізничний туризм має на увазі проведення короткострокових екскурсій, 1-2 днів, скоріш за все, це тури вихідного дня.

Щодо трансферних перевезень, то на залізничному транспорті вони можуть здійснюватися рухомим складом, призначеним для руху широкою або вузькою колією, а також рейкомобілями, тобто таким рухомим складом, що може при зміні колісних рухатися або залізницею або автошляхами. Безумовно, від виду та тривалості подорожі залежатиме й структура туристичного поїзда, адже чим довше триватиме подорож, тим більше зручностей повинно бути у туристичному потязі. В такому випадку, в залежності від структури поїзда та комфортності вагонів, а також маршруту подорожі можна запропонувати різноманітні варіанти організації залізничних подорожей. Так, залізничні подорожі вузькими коліями можуть теоретично мати наступну тривалість:

1. Одноденні туристичні екскурсії, тобто оглядові подорожі для іноземних та вітчизняних туристів у зручних оновлених туристичних вагонах. Такі екскурсії розраховані на тих, хто проживає в санаторіях чи готелях та бажає урізноманітнити свій відпочинок. Вони в основному розраховані на відпочиваючих у місцевих готелях. Таким чином, немає потреби організації ночівлі в туристичних вагонах, повинні бути зручні крісла, можливо, панорамні вікна та стелі вагону, а також буфет. Такі екскурсії приносять найменший дохід компанії, що їх організовуватимуть, адже вартість путівки майже дорівнюватиме вартості проїзду, тобто, залізниця не зможе продати туристові велику кількість додаткових послуг [18].

2. Дводенні туристичні подорожі (екскурсії вихідного дня) – це оглядові подорожі для іноземних та вітчизняних туристів у зручних туристичних комфортабельних вагонах. При цьому вночі туристи сплять не у

вагонах, адже склад поїзда не передбачає вагонів із спальними місцями, а ночує в готелі, а потім наступного дня їде до місця свого розташування (санаторій, тощо). Кожного дня поїзд зупиняється для проведення екскурсій для пасажирів до туристичних об'єктів, що передбачені програмою туру.

3. Короткострокові туристичні подорожі до 5 діб (поїзд другого класу) – мається на увазі організація багатоденних подорожей для іноземних та вітчизняних туристів у зручних туристичних вагонах. При цьому поїзд долає більше кільце, або більший маршрут, аніж при одно- чи дводенній подорожі. Разом з тим, туристи не ночують в поїзді, а ночують в готелях, що визначені заздалегідь, згідно із програмою подорожі. За ці 5 днів туристи відвідують цікаві туристичні місця регіону.

4. Короткострокові туристичні подорожі до 7 діб (поїзд першого класу) – це багатоденні подорожі для іноземних та вітчизняних туристів у сучасних туристичних вагонах. Тривалість таких екскурсій може бути до 7 діб з організацією повноцінного харчування протягом подорожі у вагоні-ресторані, місцевих ресторанах та ночівлею в місцевих готелях [18].

5. Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (з частковим сервісом) – це вже самостійні багатоденні екскурсійні поїздки, які організовуватимуться туристичними операторами у співпраці з власниками вузькоколійної залізниці (тобто з Укрзалізницею), рухомого складу та супутньої туристичної інфраструктури.

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. Для цього на залізниці будуть курсувати декілька пар поїздів.

6. Багатоденні туристичні подорожі до 14 діб (з повним сервісом) відрізняється від попереднього варіанта комфортністю рухомого складу. За фінансовим результатом цей варіант найбільш дохідний, але й достатньо витратний.

Таким чином, можна організувати різноманітні туристичні подорожі вузькоколійною залізницею тривалістю від однієї доби до 14 діб, із певним набором послуг.

Також можна використовувати туристичний залізничний рухомий склад в якості трансферу. Трансферні перевезення в залежності від пункту відправлення та призначення можуть виконуватися або туристичними поїздами або рейкомобілями. Потрібно сказати, що використання такого транспорту, що одночасно може пересуватися і залізницею, і автошляхами є пріоритетом при обранні засобу пересування туристами, а також гарантує отримання додаткового доходу компанії, що володіє подібним рухомим складом. Так само як ми вище запропонували різні варіанти туристичних подорожей в залежності від тривалості вузькоколійними поїздами, можна запропонувати і різноманітні варіанти організації трансферу. Так, малий трансфер, тобто на короткі відстані можна використовувати рейкомобілі (при чому зауважимо, що рейкомобілі значно безпечніші за звичайні автобуси), наприклад, при пересуванні туриста з вокзалу до санаторію, куди він прибуває на лікування. Наступний вид трансферу – це може бути малий туристичний трансфер, коли рейкомобілями невеликі групи туристів оглядають місцеві туристичні об'єкти. Ще можна запропонувати туристам великий трансфер – це вже перевезення широкою колією, а також великий туристичний трансфер, з наданням туристичних послуг на шляху прямування.

Узагальнивши можливі варіанти організації залізничного туризму за напрямками використання залізничного пасажирського рухомого складу, побачимо, що залізничний транспорт можна використовувати по-різному: і як засіб для перевезення туристів, і як туристичний засіб, і також як засіб для організації трансферних перевезень (див. рис. 3.1). Також на цьому рисунку представимо деякі основні вимоги для залізничного транспорту, що виконуватиме подібні перевезення (туристичні перевезення або трансферні).

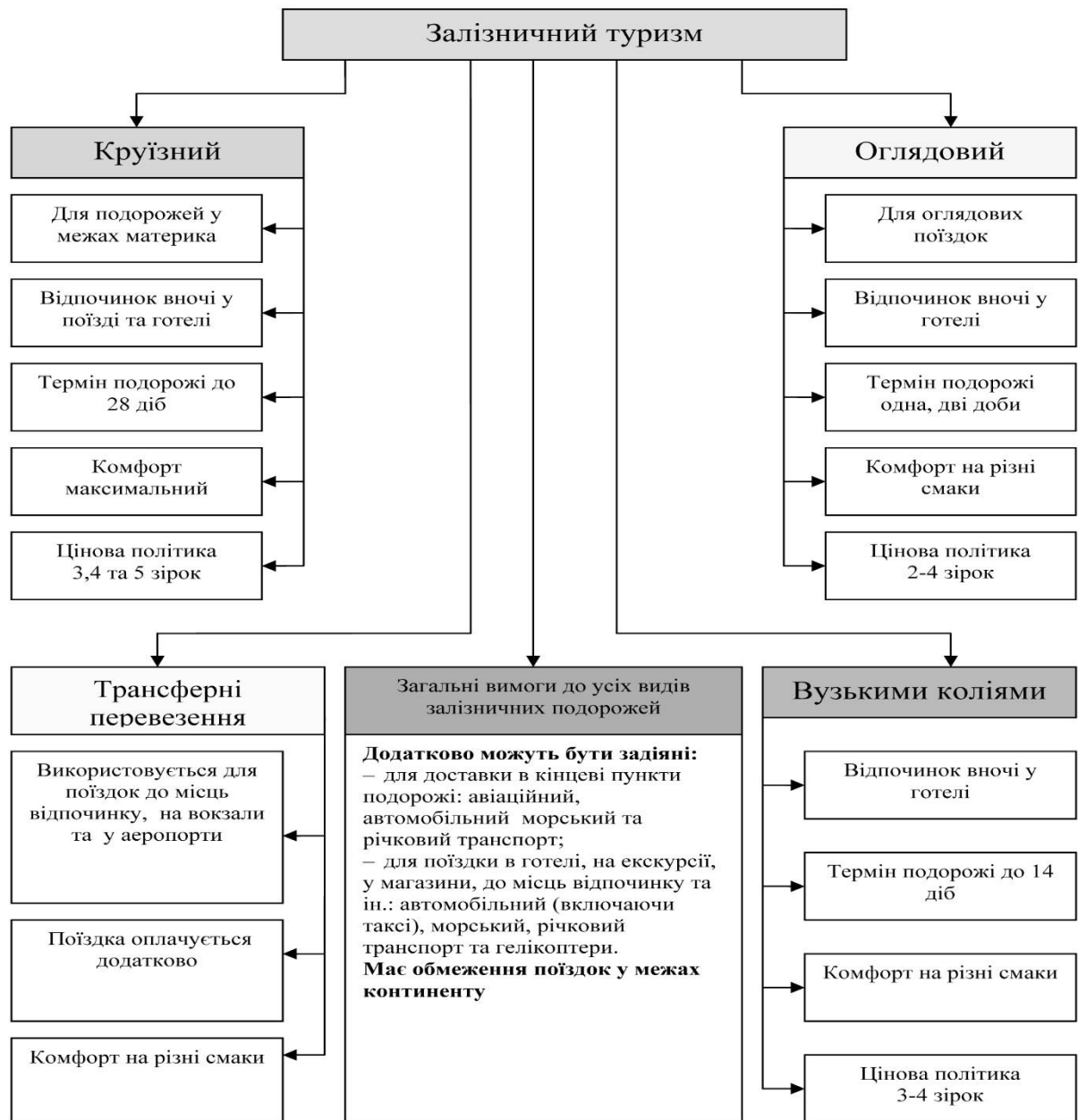


Рис. 3.1 – Варіанти організації залізничного туризму за напрямками використання пасажирського рухомого складу [18]

За характером пересування туристичні маршрути підрозділяють на такі види: лінійні – маршрути з відвідуванням декількох пунктів, що знаходяться на маршруті курсування, тобто початок і закінчення маршруту відбуваються в різних пунктах; радіальні – маршрути, під час яких туристи постійно перебувають в одному пункті, реалізуючи відповідну програму поїздок і екскурсій в інших пунктах і повертаючись назад; кільцеві – маршрути, що зрозуміло, починаються і закінчуються в одному пункті. Враховуючи, що

Укрзалізниця має розгалужену мережу широкої та вузької колії, можна визначити такі способи організації туристичних перевезень (див. рис. 3.2).



Рис. 3.2 – Способи організації туристичних перевезень залізницею

На формування конкретної туристичної залізничної подорожі впливає кількість та тривалість зупинок на маршруті, які в свою чергу залежать від кількості потенційних місць відпочинку чи відвідування в конкретному регіоні, де курсує туристична залізниця. Таким чином, загальна тривалість туристичної подорожі при організації одноденних екскурсій залізничними коліями, год:

$$t_{\text{заг}}^{\text{одн}} = \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{сер}}^{\text{пр}}} + \frac{S^{\text{зв}}}{V_{\text{сер}}^{\text{зв}}} + n \cdot t_{\text{сер}}^{\text{екск}} + t_{\text{харч}} \leq 18, \quad (3.1)$$

де $S^{\text{пр}}$, $S^{\text{зв}}$ – протяжність туристичного маршруту, км; $V_{\text{сер}}^{\text{пр}}$, $V_{\text{сер}}^{\text{зв}}$ – середня швидкість руху поїзда, км/год; n – кількість зупинок на

туристичному маршруті, одиниць; $t_{\text{сер}}^{\text{екск}}$ – середня тривалість екскурсії, год;
 $t_{\text{харч}}$ – тривалість харчування туристів у ресторанах, год.

Кількість зупинок на туристичному маршруті можна планувати за формулою

$$n = \frac{t_{\text{заг}}^{\text{одн}} - \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{сер}}^{\text{пр}}} + \frac{S^{\text{зв}}}{V_{\text{сер}}^{\text{зв}}} + t_{\text{харч}}}{t_{\text{сер}}^{\text{екск}}}. \quad (3.2)$$

Крім одноденних оглядових екскурсій залізничними коліями, Укрзалізниця може пропонувати подорожі вихідного дня, які можуть бути реалізовані за наступними схемами реалізації: ночівлю в поїзді, харчування в місцевому ресторані; ночівлю в поїзді, харчування у вагоні-ресторані; ночівлю та харчування в готелі. Формула для розрахунку загальної тривалості подорожі $t_{\text{заг}}^{\text{дв.дн}}$, год, набуде вигляду:

$$t_{\text{заг}}^{\text{дв.дн}} = \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{сер}}^{\text{пр}}} + \frac{S^{\text{зв}}}{V_{\text{сер}}^{\text{зв}}} + \sum_{k=1}^n t_{\text{екск}}^k + \sum_{l=1}^b t_{\text{харч}}^l + t_{\text{пр.г}} \leq 38, \quad (3.3)$$

де $\sum_{k=1}^n t_{\text{екск}}^k$ – загальна тривалість екскурсій під час проведення туристичних подорожей вузькоколійними залізницями в прямому та зворотному русі, год; $\sum_{l=1}^b t_{\text{харч}}^l$ – загальний час харчування туристів у ресторанах при дводенній подорожі, год; $t_{\text{пр.г}}$ – час проживання туристів у готелі або у вагонах поїзда при дводенній подорожі, год; b – кількість прийомів їжі у ресторанах, що розташовані на туристичному маршруті при дводенній подорожі, од.

Багатоденні туристичні подорожі залізничним транспортом відрізняються від оглядових екскурсій, адже в складі рухомого складу повинні бути передбачені додаткові умови. Багатоденні або круїзні подорожі

можуть передбачати в своїй структурі ночівлю як в поїзді, так і в готелях на шляху прямування поїзда, а можуть комбінувати. На рис. 3.3 показана специфіка круїзних туристичних подорожей, яка визначається кількістю екскурсій на добу та їх тривалістю.

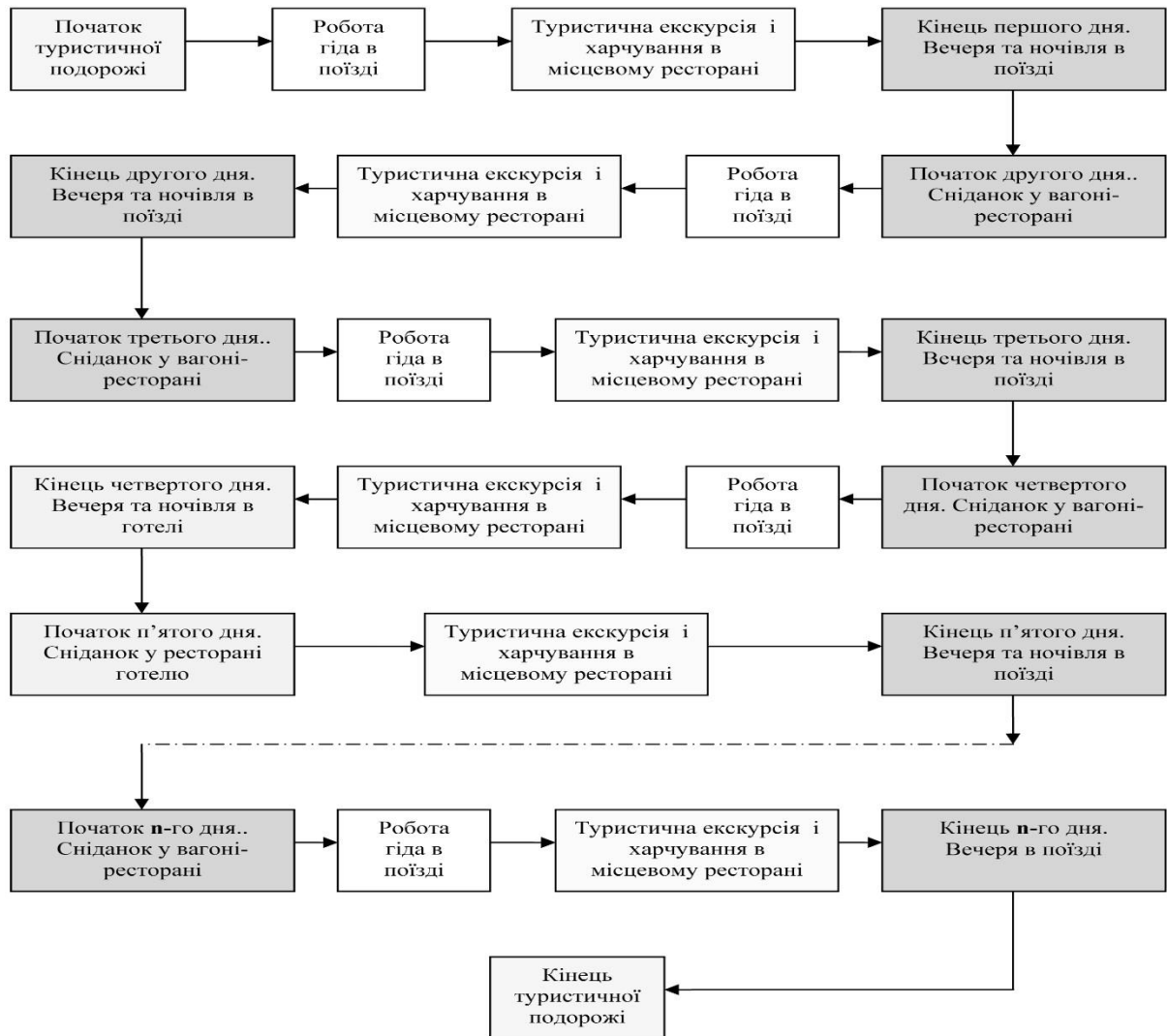


Рис. 3.3 – Умовна схема можливої організації туристичних подорожей залізницею [18]

Тривалість круїзної залізничної подорожі обчислюється за формулою:

$$t_{\text{заг}}^{\text{б.дн}} = \frac{S^{\text{пр}}}{V_{\text{сер}}^{\text{пр}}} + \frac{S^{\text{зв}}}{V_{\text{сер}}^{\text{зв}}} + \sum_{k=1}^n t_{\text{екск}}^k + \sum_{l=1}^b t_{\text{харч}}^l + \sum_m^r t_{\text{пр.г}}^m + \sum_{k=1}^n t_{\text{тех}}, \quad (3.4)$$

де $\sum_m^r t_{\text{пр.г}}^m$ – тривалість відпочинку туристів у готелях, год; $\sum_{k=1}^n t_{\text{тех}}$ –

сумарний час очікування відправки поїзда, год.

Виходячи з методик визначення загального часу подорожей, представимо можливу організацію залізничного туризму (див. рис. 3.4).

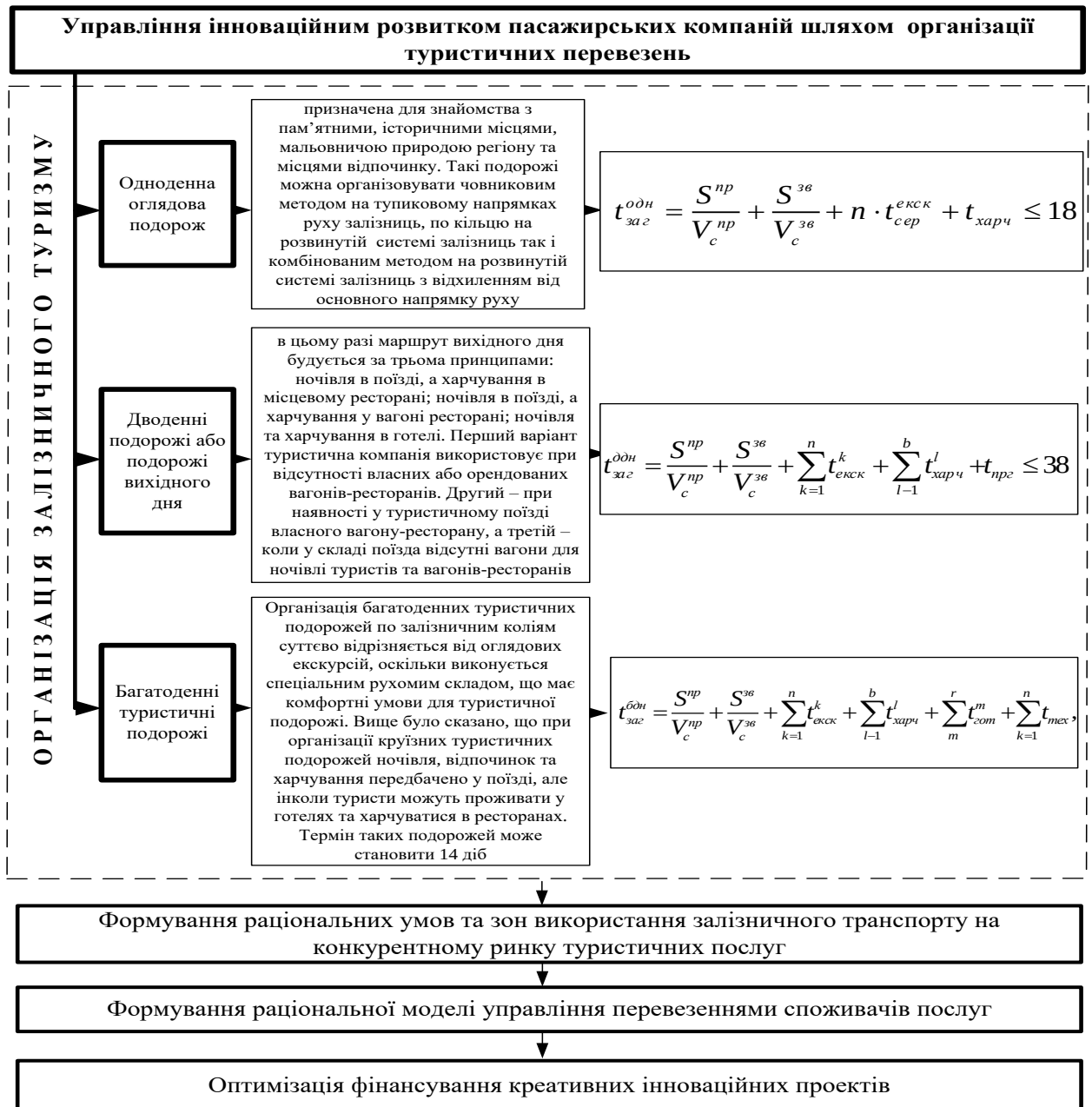


Рис. 3.4 – Організація залізничного туризму, виходячи з методик визначення загального часу туристичних подорожей [18]

3.2. Організація державно-приватного партнерства на залізничному транспорті

Останнім часом стає актуальним питання пошуку співпраці між державою та приватним підприємством у формі державно-приватного партнерства (ДПП). При організації ДПП здебільшого використовують такі типи взаємодії приватного капіталу та держави: контракти підряду, концесія, проєкти з нуля, повна та часткова приватизація. В даному підрозділі приділемо увагу такій формі ДПП як концесія.

Концесія – це форма державно-приватного партнерства, яка передбачає надання об'єктів державної або комунальної власності у тимчасове користування на платній основі приватним інвесторам (концесіонерам) за договором. Концесіонер не тільки користується існуючим об'єктом, але й має право реконструювати чи добудовувати нові об'єкти протягом дії концесії.

Концесійний платіж вноситься концесіонером відповідно до умов концесійного договору незалежно від наслідків господарської діяльності. Концесіонерам збиткових і низькорентабельних об'єктів, які мають важливе соціальне значення, концесіодавець може надавати пільги. Після закінчення дії концесійного договору інвестор зобов'язаний повернути об'єкт з поліпшеннями до державної або комунальної власності.

На сьогодні концесія широко застосовується в різних галузях господарства. Ми більше уваги приділемо застосуванню концесій на залізничному транспорті.

Концесії – це контракти, які надають приватним компаніям або консорціумам право вести бізнес у країні, як правило, протягом певного періоду часу та на визначеній території. Угоди містять положення, що гарантують концесіонеру виключні права. Розрізняють такі основні види концесійних угод [59]:

1. Будівництво–управління–передача (від англ. BOT: Build, Operate,

Transfer). Концесіонер на правах користувача реалізує будівництво та експлуатацію інфраструктурного об'єкта протягом терміну концесійної угоди. Після закінчення терміну договору об'єкт повертається державі.

2. Будівництво–передача–управління (від англ. BTO: Build, Transfer and Operate). Концесіонер здійснює будівництво інфраструктурного об'єкта, потім передає їх у державну власність. Після завершення стадії будівництва та прийому державою об'єкта, за договором концесії, цей об'єкт переходить у користування концесіонеру без права володіння.

3. Будівництво–управління–володіння (від англ. BOO: Build, Own, Operate). Концесіонер здійснює будівництво та управління на правах володіння та користування інфраструктурним об'єктом, при цьому термін концесії не фіксується.

4. Будівництво–управління–володіння–передача (від англ. BOOT: Build, Own, Operate, Transfer). Концесійна компанія володіє та користується інфраструктурним об'єктом. Після закінчення контрактного періоду об'єкт повертається державі.

5. Договір Браунфілда (Brownfield contract). Сюди включається діяльність із розширення, модернізації, відновлення інфраструктурного об'єкту без будівництва.

6. Лізинговий договір (lease contract). Держава будує об'єкт інфраструктури без орендаря. Орендар має можливість інвестувати об'єкт у разі, якщо це дозволяє національне законодавство. До відповідальності орендаря входить обслуговування об'єкта. Крім того, орендар отримує плату від користувачів об'єкта та перераховує частину її державі з метою компенсації використаних інвестицій.

7. Договір обслуговування (service contract). Держава передає концесіонеру готовий інфраструктурний об'єкт управління та обслуговування. Концесіонер при цьому не вкладає жодних інвестицій.

Схеми державно-приватного партнерства (ДПП) демонструють потужні можливості для реалізації інфраструктурних проєктів. Одним із

викликів у розробці контрактів ДПП є оптимізація тривалості періоду концесії та рівня гарантії мінімального доходу (ГМД) для задоволення інтересів як держави, так і приватника. Існуючі дослідження виключають взаємодію між періодом концесії та ГМД, але потрібен метод, який міг би визначити їх вплив один на одного. Дослідження авторів [59] заповнює цю дослідницьку прогалину, пропонуючи узагальнений показник для визначення значень періоду концесії та ГМД. Створено відповідну модель для пошуку рівноважної норми повернення інвестицій. Автори визначили оптимальну тривалість періоду концесії та рівень ГМД. Тривалість періоду концесії обернено пропорційна рівню ГМД, і на цю кореляцію впливає ймовірність досягнення рівноважної ставки прибутку на вкладені інвестиції [59].

Відповідно до підходу Будуй-експлуатуй-передавай (BOT), приватна компанія будує та експлуатує залізницю протягом періоду концесії та безкоштовно передає проєкт уряду по закінченню періоду концесії. Залежно від того, як визначаються період будівництва та період приватної експлуатації – разом чи окремо, існує дві структури періоду концесії: структура концесії з одним періодом (SPCS) і структура концесії з двома періодами (TPCS).

У дослідженні [78] автори виявили, що якщо граничний суспільний добробут щодо ціни за проїзд у період приватної експлуатації є достатньо чутливішим, ніж якість доріг, тоді оптимальна пропускна спроможність дороги та ціни за проїзд за SPCS вищі, ніж за TPCS. Інакше, якщо граничний рівень соціального добробуту в період громадської експлуатації достатньо більше реагує на якість доріг, тоді оптимальні ціни за проїзд за SPCS будуть нижчими, тоді як оптимальна якість доріг за SPCS буде вищою. Автори зауважують, що оптимальні періоди концесії не залежать від структур періоду концесії [78].

Останніми роками уряди все частіше укладають контракти Будівництво–експлуатація–передача (BOT) для великих інфраструктурних проєктів. Однак контракти BOT отримали мало уваги з боку українських

вчених-економістів. Разом з тим, закордонні науковці показали, що BOT-контракт із регулюванням ціни протягом періоду концесії та продовженням ліцензії після періоду концесії здатний досягти повної ефективності [70].

Автори пропонують механізм консенсусу пропозицій, заснований на кількох раундах переговорів щодо концесії [79].

Для багатьох транспортних проєктів BOT уряд встановлює вимоги до рівня обслуговування для приватної фірми, щоб потужність проєкту та стохастичний попит могли краще відповідати очікуванням стейкхолдерів [79].

Автори досліджують вплив невизначеності попиту на розробку контракту Будівництво-експлуатація-передача (BOT) шляхом оптимізації двоцільової проблеми за допомогою трьох найважливіших рішень: плата за проїзд, потужність і період концесії. Визначено економічні стимули державного та приватного секторів. Автори виявили, що оптимальна тривалість періоду концесії та якість обслуговування інфраструктури залежать від операційних витрат обох сторін та повноважень для переговорів [65]. Автори обговорюють вибір концесії за формою BOT, коли уряди та менеджери фірм не мають однакової інформації щодо експлуатаційних характеристик об'єкта. Більші тіньові витрати державних коштів і більша асиметрія інформації спонукають уряди обирати контракти BOT. Це є компромісом між тіньовими витратами уряду на фінансування будівництва та експлуатації об'єкта та надмірною ціною використання, з якою може зіткнутися споживач протягом періоду концесії. Стимули вибрати концесію BOT збільшуються як функція інформаційної асиметрії між урядами та потенційними власниками концесії BOT та з можливістю передачі характеристик концесійного проєкту державному органу після припинення концесії [37].

Автори пропонують нову модель контракту BOT для інтегрованої залізниці та розвитку власності, коли розмір майбутнього міського населення невизначений. Для точного визначення потенційної економічної цінності

інвестиційного проєкту BOT в умовах невизначеності та його зовнішнього впливу на просторову структуру міста використовується підхід реальних варіантів. Запропонована модель сформульована як двоетапна задача. Перший етап моделі оптимізує термін концесії та параметри залізничної лінії (включно з довжиною залізничної лінії, кількістю та розташуванням станцій) за допомогою гри Неша між приватним інвестором та урядом. На другому етапі визначаються витрати та тарифи під час приватного оперування залізницею та після передачі проєкту BOT уряду. Метою приватного інвестора є максимізація власного чистого прибутку, отриманого протягом періоду концесії, тоді як уряд має на меті максимізацію соціального добробуту протягом усього життєвого циклу проєкту [60]. При цьому розумна мобільність може принести наступні переваги: зменшення інтенсивності міського приватного транспорту; скорочення часу в дорозі; скорочення витрат на відрядження; зменшення впливу на навколишнє середовище (забруднення повітря, зменшення шуму) [72].

Якщо говорити про нинішнє територіальне розташування міста, то кілька станцій довелося б перенести з міркувань доступності. Мобільність є ключовою для побудови розумного міста, тому залізничний транспорт відіграє важливу роль. В основному, це стосується під'їзду до окремих залізничних станцій у рамках руху пасажирів у межах міста чи міських водозбірних районів. У зв'язку з реалізацією концепції необхідно залучати окремих зацікавлених сторін для досягнення найкращих результатів, тобто покращення життя мешканців та гостей міста. Повинна бути можливість запросити основного власника активу та залізничні компанії, які користуються рейками в цих містах – для вирішення ситуації. Ключовою перспективою для розумного міста є взаємозв'язок. Перевагами у вигляді покращення якості життя мешканців міста є можливість придбання єдиного квитка на декілька видів транспорту, що дозволяє заощадити час та зрештою підвищити привабливість громадського транспорту міста та області. Тому можна стверджувати, що якщо міста реалізують стратегію розумного міста,

вони також повинні брати до уваги всіх зацікавлених сторін, а також власників залізничних активів та інфраструктури. Тільки тоді міста зможуть досягти найкращих результатів. З іншого боку, співпрацю між містом, залізничною компанією та власником інфраструктури можна розглядати як обмеження. Це головним чином тому, що залізнична компанія або власник інфраструктури повинні бути готові інвестувати в розумні технології [41].

Автори підкреслюють важливість інтеграції вокзалів у концепцію розумного міста. Залізничні станції, їх розташування та наявність інших видів транспорту є одними з ключових елементів використання залізничного транспорту. З цього випливає, що концепція розумного міста повинна включати також залізничний транспорт, якщо цей вид транспорту є в даному місті. Залізничний транспорт у Словаччині став важливою частиною економічного та соціального розвитку країни. Рейки відіграють ключову роль у створенні стійкої мобільності. Міста можуть включити залізничний транспорт у свої стратегічні плани, навіть якщо реалізують концепцію розумного міста. Збільшення трафіку в даний час також видно зі збільшення кількості транспортних засобів на дорогах. Однак існуючої інфраструктури вже недостатньо, щоб слідувати цій тенденції, і затори стають все більш поширеними, що сповільнює транспортування людей і товарів до місця призначення. На даний момент на передньому плані стоїть концепція мобільності, яка є ширшою концепцією, ніж просто транспорт, що являє собою переміщення товарів і послуг за допомогою транспортних засобів. Мобільність як така являє собою підхід, за допомогою якого люди безпечно, у потрібний час і за прийнятну ціну отримують цільові місця призначення. При цьому не враховується, який вид транспорту використовується [51, 52].

Зазвичай інвестори бажають вкладати кошти у проєкти, що приносять прибуток та мають короткий термін окупності. В більшості випадків окупаються проєкти, пов'язані із транспортною та туристичною інфраструктурою. Транспорт та транспортна інфраструктура відіграють велике значення в розвитку кожної країни. Вони є інструментом розвитку

територій та підвищують мобільність населення, можливість перевезення пасажирів та вантажів. Тому велика частина концесійних угод укладається саме в сфері транспорту.

У дослідженні [57] оцінено, що саме найбільше впливає на розвиток залізниць. З метою перевірки актуальності моделі управління процесом інтернаціоналізації розвитку залізничного транспорту Литви було проведено експертну оцінку. Після вивчення експертів, які найбільше відображають процес стратегічного планування литовської залізниці, 88% респондентів повністю погоджуються з тим, що якість стратегічного планування є найважливішою для ефективності роботи залізничного транспорту Литви. За їх словами, не менш важливими є питання стратегічного планування в процесі інтернаціоналізації литовського залізничного транспорту. Більшість опитаних експертів лише частково погоджуються з тим, що сектор залізничного транспорту Литви здатний покращити стратегічне планування за допомогою інструментів інтернаціоналізації. Литовських експертів запитали, які фактори зовнішнього середовища, на їхню думку, впливають на планування роботи литовської залізниці; усі респонденти одностайно погодилися, що політичні та економічні чинники мають найбільший вплив на стратегічне планування литовської залізничної галузі. При цьому 63% респондентів вважають, що не менш важливими є технологічні фактори, і лише 37% респондентів стверджують, що на стратегію плану діяльності залізничного транспорту Литви впливають соціальні фактори. Опитані експерти підкреслили, що найбільший вплив на вихід на зовнішні ринки мають розмір попиту на ринку залізничних перевезень, зрілість компанії до розвитку діяльності та конкурентне середовище.

У роботі вченої Карась О. С. [16] запропоновано механізм державно-приватного партнерства – концесію для реалізації інвестиційних інтересів держави в транспортній галузі. Сферами його застосування мають бути такі напрями: масштабна реконструкція та розширення мережі транспортних шляхів; розвиток сучасної інфраструктури, її сервісу та підвищення якості

пасажирських перевезень; участь у процесі транскордонної співпраці на регіональному рівні; широка інтеграція України в міжнародну транспортну систему.

Максимов В. В. [17] навів визначення терміну державно-приватне партнерство як юридично оформлену систему взаємовідносин сторін-партнерів, що спрямована на сумісну реалізацію інвестиційних проектів, яка базується на справедливому розподілі відповідальності, необхідних організаційних, фінансових, виробничих та інших ризиків та надає гарантію сторонам в отриманні позитивного результату. Автор пропонує таку частку участі держави та приватного інвестора: 80% – держава, 20% – приватний інвестор від загального обсягу капіталовкладень в будівництво транспортної інфраструктури. Зається, що держава не має настільки багато вільних коштів у розбудову залізниць, тож 80% на нашу думку, з боку держави, це забагато та нереально. Також цей науковець запропонував новий кількісний показник – ефективність державних інвестицій при реалізації транспортних проектів на підставі державно-приватного партнерства, який визначається як відношення сумарного дисконтованого грошового потоку, який приватний партнер повертає до бюджету, до чистої приведеної вартості проекту з урахуванням структури приватного капіталу.

Науковець Каверин О. В. [15] відзначає, що після виділення пасажирських перевезень в окремі структури збитковість від пасажирських перевезень вже покривається не за рахунок вантажних, а за рахунок державного бюджету. В Україні, на жаль, бюджети різних рівнів не в змозі покрити збитки залізниць від пасажирських перевезень, тому з року в рік заборгованість місцевих органів влади перед залізницями все більше зростає.

Можна виокремити основні ризики, які можуть загрожувати учасникам бізнесу, пов'язаному із пасажирськими перевезеннями, а саме: встановлення тарифів, які не забезпечують економічно обгрунтовані результати діяльності; відхилення фактичного попиту на перевезення від запланованого рівня; перехід споживачів залізничних послуг на інші види

транспорту; зниження конкурентоспроможності залізничних перевезень у зв'язку із низьким рівнем сервісу; зниження загального рівня іміджу залізниць.

До цього переліку, на наш погляд, доцільно було б додати ризики, пов'язані із недосконалістю українського законодавства стосовно учасників перевізного процесу, можливим ще більшим зниженням доходів домогосподарств, що буде виключати можливість вільних коштів мешканців України на подорожі, у тому числі й залізничним транспортом; здешевленням турів в інші країни, які можуть бути більш привабливими для українців, ніж подорожувати своєю країною; суттєвим збільшенням рівня інфляції, і, як наслідок, зниження інвестиційної можливості потенційних інвесторів залізниць – концесіонерів та багато інших ризиків.

У дослідженні Меркулової М. Є. [19] узагальнено світовий досвід організації державно-приватного партнерства, та доведено, що ця взаємодія є досить ефективною для галузей, які жодним чином не підлягають приватизації. Автор пропонує вивчати функції державно-приватного партнерства з урахуванням ефектів для суспільства та економіки.

Науковці підкреслюють, що розвиток державно-приватного партнерства є однією із найважливіших умов підвищення інвестиційної активності регіонів. На думку багатьох авторів, державно-приватне партнерство – це відповідний інституційний механізм об'єднання ресурсів держави та приватного бізнесу з метою розробки, планування, фінансування, будівництва та експлуатації об'єктів соціальної та виробничої інфраструктури в регіональних економіках.

Автором [27] запропоновано методику рейтингування проектів державно-приватного партнерства, яка дозволить приймати оптимальні управлінські рішення щодо доцільності їхньої розробки та реалізації. Ми підтримуємо ідею автора щодо рейтингування проектів та його пропозицію щодо введення у практику інфраструктурних облігацій, які є ефективним інструментом фінансування довгострокових та капіталоємних проектів.

У роботі Е. Г. Гладішевої [6] підкреслено, що сучасність вимагає переорієнтування традиційної моделі управління з економічного на соціальний напрямок. Науковець Перекрєстова Ю. М. [25] задля залучення інвестицій у вказані напрямки автор пропонує перерозподілити права між національним, регіональним та місцевим рівнями управління, а також впроваджувати державно-приватне партнерство. Залучати кошти інших суб'єктів господарювання пропонує і Борщ В. М. [4] на засадах фанрайзингу (залученні грошових засобів та інших ресурсів, які підприємство не в змозі забезпечити самостійно та які є необхідними для реалізації конкретного проекту). Науковець Романов С. А. [29] обґрунтовує необхідність та взаємовигідність державно-приватного партнерства у сфері транспортно-туристського обслуговування. Автор інтерпретує поняття послуга туристського перевезення як результат сумісної господарської діяльності туристських фірм та транспортних компаній, який проявляється у перевезенні туриста за заздалегідь запланованим маршрутом на спеціальному туристському транспорті. В Україні державно-приватне партнерство поки що недостатньо розвинене. В планах керівництва держави допустити концесіонерів до транспортної галузі, в першу чергу, до розгалуженої мережі залізниць. Кабінет Міністрів України затвердив перелік пріоритетних для держави інвестиційних проєктів, які планується реалізувати до 2023 р. У переліку пріоритетних для держави проєктів в залізничній галузі – концесія вокзалів і станцій. Так, пілотними вокзалами для проведення дослідження визначено 7 вокзалів міст: Харків–Пасажирський, Дніпро, Вінниця, Хмельницький, Миколаїв, Чоп та Київ–Пасажирський.

Окрім вказаних 7 вокзалів, планують додати до цього списку ще 2 – Львів та Одесу. Цікаво, що концесіонери зобов'язані будуть взяти в концесію не тільки 1 з цих великих 7 вокзалів, а ще й 1 невеликий вокзал, що розташований поруч із великим. Це сприятиме розвитку залізничного транспорту не тільки в крупних містах, а й на периферії. Очікуваний концесійний платіж від концесії зазначених вокзалів становить 60,18 млн. грн. Загальна сума надходжень до

бюджету різних рівнів (державний та місцевий бюджети) дорівнює 17,4 млрд. грн. [24]. У Словацькій Республіці залізничною інфраструктурою керує державна компанія – Залізниці Словацької Республіки. При цьому 61 залізнична компанія, у тому числі 8 залізничних пасажирських компаній, мають дозвіл на використання залізничної інфраструктури та надання залізничних послуг. Міністерство транспорту, будівництва та регіонального розвитку Словацької Республіки оцінює залізничний сектор як ряд недоліків у сфері послуг залізничних компаній та послуг постачальників залізничної інфраструктури.

В основному це: стан залізничних вокзалів з екологічної точки зору; недостатній рівень послуг, що надаються (брудно, технічна ненадійність, слабе реагування на транспортні потреби в режимі реального часу); складність графіків і низька гнучкість залізничного транспорту в законодавчій перспективі транспортного ринку; слабка або відсутня координація між поїздами та автобусами (різні транспортні клієнти); відсутність зворотного зв'язку із клієнтами; низький рівень організації сполучення з іншими видами транспорту. З наведених вище функцій випливає, що ключовою функцією станції, можливо пасажирського ХАБу) є інтеграція кількох видів транспорту. Тому необхідно, щоб залізничні станції мали відповідні засоби та потужності з точки зору інфраструктури. В першу чергу це наявність паркувальних місць біля вокзалу, платформ для інших видів транспорту (трамвая, тролейбуса, автобуса), місць для зберігання велосипедів, стоянок для обміну велосипедами та скутерами, наявність служби таксі. У місцевому масштабі цей вид транспорту має велике значення. Це допомагає головним чином покращити сполучення жвавих районів міста з водозбірними районами, а також швидко з'єднати різні райони великих міст. Однак у Словацькій Республіці цей вид транспорту залишається недооціненим.

З кінця XX століття на єдиному ринку Європейського Союзу докладалися цілеспрямовані зусилля з метою створення умов для конкуренції

на ринку залізниць, розділення управління інфраструктурою та транспортними послугами. На рівні Європейського Союзу прийнято ряд законодавчих актів, які передбачають структурну реорганізацію залізниць, спрямованих на створення конкуренції в цій сфері, підвищення ефективності, повернення пасажирів і вантажів з конкуруючих видів транспорту та зменшення навантаження на національні бюджети. У своїй оцінці впливу Четвертого залізничного пакету Європейська комісія представила свої погляди на причини, які визначили необхідність реформування сектору залізничного транспорту, оскільки залізнична інфраструктура є природною монополією. Його створення дуже дороге, тому з економічної точки зору не можна виправдати, щоб кожна залізнична компанія будувала свої залізничні колії. Тому необхідні спеціальні правила для забезпечення оптимального управління спільною інфраструктурою та використання її різними залізничними компаніями. Біла книга Європейської комісії про європейську транспортну політику вказує на те, що створення більш сприятливих умов для конкуренції між залізничними компаніями забезпечить підвищення конкурентоспроможності всього залізничного сектору порівняно з іншими видами транспорту. Однією з діючих моделей управління залізницею, яку критикують і сприймають як позитив у сфері підвищення конкурентоспроможності, є холдинг. Нині з усіх європейських країн Німеччина досягла найбільшого успіху в реалізації цієї моделі [75]. У 1999 р. була створена первинна структура концерну: окремі види діяльності Deutsche Bahn AG були розділені на окремі публічні компанії, єдиним акціонером яких стала Deutsche Bahn AG [75].

Після тривалих політичних дебатів було обрано часткову модель приватизації Deutsche Bahn AG. Відповідно до цієї моделі управління залізничною інфраструктурою залишається об'єктом діяльності дочірніх компаній Deutsche Bahn AG, єдиним акціонером якої є держава Німеччини. Компанії, що надають послуги залізничного зв'язку, логістичні компанії та компанії, що надають супутні послуги, були передані новоствореній

публічній компанії DB Mobility Logistics AG (DB ML AG), єдиним акціонером якої є Deutsche Bahn AG. Чинне законодавство передбачає, що частина акцій DB Mobility Logistics AG повинна бути звернена до приватних інвесторів за умови, що основним акціонером залишається Deutsche Bahn AG. Частина дочірніх компаній DB Mobility Logistics AG, що надають послуги, до 100 відсотків акцій може бути передана приватним інвесторам. Відповідно до обраної моделі концерн утворюють Deutsche Bahn AG, DB Mobility Logistics AG та їхні дочірні компанії. Таким чином Німеччина реалізувала вимогу законодавства Європейського Союзу щодо відокремлення послуг залізничного транспорту від управління залізничною інфраструктурою шляхом забезпечення окремого майна, бюджету та рахунків компаній, що надають ці послуги [75]. Приватизація DB ML AG і деяких своїх дочірніх компаній є засобом залучення додаткових інвестицій. В Європейському Союзі це спрямовано на забезпечення конкуренції залізничного сектору шляхом відокремлення управління інфраструктурою від транспортних послуг. Німеччина обрала модель вертикально інтегрованої (холдингової) структури, коли управління залізничною інфраструктурою та надання транспортних послуг здійснюється компаніями, що входять до однієї групи компаній. Німеччина, зберігаючи інтегроване управління залізницею, є однією з перших і найкраще запровадила лібералізацію залізниці та недискримінаційний доступ до нових перевізників [75].

У Бразилії федеральний уряд оголосив про програму державно-приватного партнерства для збільшення інвестицій у нові залізниці. Автори пропонують двоетапну процедуру для оцінки економічних та екологічних наслідків нових запланованих залізниць. Автори застосовують модель мережевої рівноваги та аналіз економічної ефективності для ранжування інвестиційних пріоритетів. Вартість вантажних перевезень після впровадження запланованих залізниць буде нижчою на 17%, а викиди окису вуглецю при транспортуванні – на 20% [39].

В [62] підкреслено, що впровадження великих інвестиційних

проектів вимагає залучення приватних інвестицій на умовах концесії. Зі швидким розвитком економіки залізнична система Китаю переживає період значного вдосконалення та інновацій. Інвестиції в залізничний транспорт зросли особливо швидкими темпами в останні роки. В даний час Китайська залізнична корпорація є основним інвестором будівництва залізниць, на частку якої припадає понад 90% загальних інвестицій. Однак через інші вимоги до коштів центрального уряду та занепокоєння щодо зростаючого рівня боргу, пов'язаного із залізницями, китайський уряд почав шукати інші джерела інвестицій, включаючи місцеві та регіональні органи влади, а також внутрішніх та іноземних інвесторів. Китай запровадив нову реформу MOR, відокремивши функції підприємства від функцій уряду, створивши Китайську залізничну корпорацію та Національну залізничну адміністрацію. China Railways Corporation є державною компанією, яка підпорядковується безпосередньо центральному уряду, фінансується Міністерством фінансів і регулюється Міністерством зв'язку (МОС) і Національною адміністрацією залізниць [62].

Автори представляють аналіз отриманих доходів, загальних витрат і середніх витрат, понесених концесіонерами автомобільних доріг Чилі в період з 1995 по 2014 рік. Вони зібрали фінансові дані з веб-сайту Чилійського управління активами та страхуванням, і з цими даними ми отримали визначив, що система концесій на автомагістралі (в цілому) принесла доходи в розмірі близько 25 137 мільйонів доларів і зазнала загальних витрат 21 193 мільйонів доларів протягом цього періоду. Таким чином, вони отримали прибуток у 3 944 мільйони доларів. Крім того, накопичені інвестиції до 2014 року становили приблизно 12 000 мільйонів доларів, а отже, капітальний дохід становив 26% [74].

Багато залізниць пережили приватні концесії, але більшість із них не виправдали своїх початкових очікувань. У багатьох випадках можна спостерігати підвищення продуктивності праці та активів завдяки скороченню витрат, але відносини з урядами щодо таких питань, як

індексація тарифів на пасажирські проїзди та зобов'язання концесіонерів щодо витрат, були дуже складними. Зокрема, концесії не виправдали очікувань урядів щодо здатності приватного сектора генерувати інвестиції для відновлення та розширення, що залишалося невирішеною проблемою для більшості залізничної інфраструктури в Африці [62]. Уряди африканських країн інвестували головним чином у покращення дорожньої інфраструктури, нехтуючи залізницею. Автор пояснює, що лібералізація автомобільного транспорту та повільна реакція залізниць на адаптацію до нових ринкових умов призвели до різкого скорочення залізничних перевезень. Щоб подолати кризу, багато урядів розглядали концесії як вихід, і з середини 1990-х до 2010 р. більшість залізниць було передано в концесію. Навпаки, звіт [62] вказує на неправильне сприйняття міжнародними фінансовими установами, видатним представником яких є Світовий банк, що залізничний транспорт є програшною грою. Вони підкреслюють той факт, що в даний час африканські уряди та інституції відновили інтерес до залізничного транспорту, який вважається необхідним для сприяння розвитку та повного використання природних багатств континенту. Автори підкреслюють, що кілька іноземних гравців, таких як Китай, стали дуже активними у просуванні, лобіюванні урядів і навіть інвестуванні в залізниці, і що африканські особи, які приймають рішення, покладають великі надії на розвиток залізниці.

Свого часу була підписана Угода про концесію між Великобританією та Францією та дилерами щодо розробки, фінансування, будівництва та експлуатації тунелю між Великобританією та Францією. Також діє Угода про концесію між Аргентиною та приватною структурою – північною залізничною лінією для організації пасажирських перевезень. В Бразилії концесійна угода надає концесію на 30 років на розробку та використання залізничної лінії довжиною 1674 км, яка служить сполученням вантажного транспорту з основними портами регіону. Діє концесійний договір про передачу вірменської залізничної системи закритому акціонерному товариству Південно-Кавказька залізниця. В Мексиці оператори приватного

сектору залучені для створення конкуренції між перевізниками однакових та різних видів транспорту.

Проаналізувавши концесійну діяльність в різних країнах, автори даного тематичного огляду виокремили типові недоліки та переваги застосування державно-приватного партнерства (див. рис. 3.5 та 3.6).



Рис. 3.5 – Недоліки застосування державно-приватного партнерства

Недоліки концесійних угод (див. рис. 3.5) в тій чи іншій країні можуть проявлятися більше чи менше, в залежності від багатьох чинників, починаючи від сучасності законодавства та закінчуючи станом корупції в державі.

Розглянемо деякі узагальнені переваги укладання концесійних угод (див. рис. 3.6). В кожному конкретному випадку їх кількість може коливатися в залежності від зовнішніх та внутрішніх умов сфери господарювання як концесіонерів, так і концесієдавців.

Але разом з тим, як видно з рис. 3.5 та 3.6, переваг концесійних угод більше, ніж недоліків, і вони більш суттєві, тому є сенс укладання

концесійних угод. При організації державно-приватного партнерства інвестори ризикують в той чи іншій мірі. Важливу тему при організації концесійних контрактів піднято в [54].

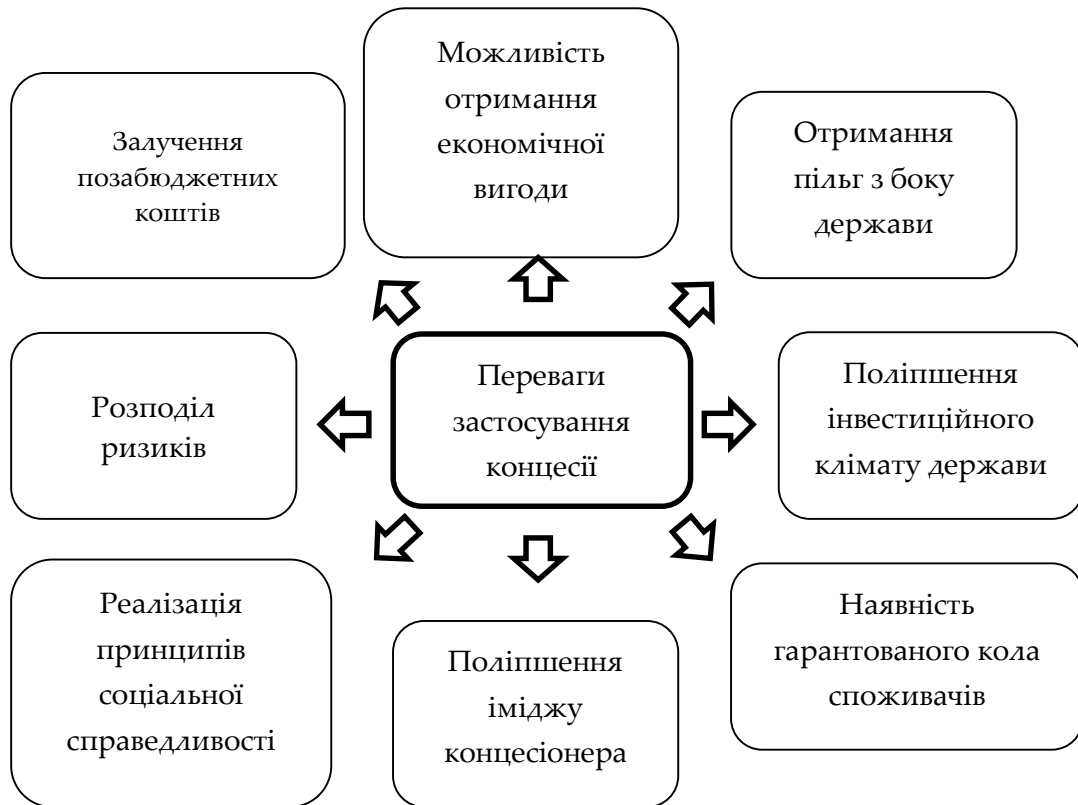


Рис. 3.6 – Переваги застосування державно-приватного партнерства

Приділено увагу розподілу ризикам, адже концесійні договори між державною та приватною стороною діють в умовах динамічної невизначеності. Якщо розглядати ризик як результат вибору управлінського рішення, направлено на досягнення бажаного результату, при вірогідності понесення економічних збитків при невизначених умовах його реалізації, то можна класифікувати ризик як можливість втрат у формі фактичних збитків або упущеної вигоди та як ступінь непередбачуваності результатів. В [43] досліджено розподіл ризиків при впровадженні концесійних угод. На наш погляд, це дуже важливо – заздалегідь розподілити ризики між концесіонером та концесієдавцем. Аналіз ризиків дає можливість оцінити розміри окремих ризиків і ризику проекту в цілому. До кількісних методів

аналізу ризиків можна віднести: метод аналогій, аналіз чутливості, аналіз сценаріїв, метод Монте-Карло та експертні методи. Методи управління ризиком можна розділити на наступні групи: отримання додаткової інформації; розподіл ризику між учасниками проекту; страхування ризику; створення грошових резервів на покриття непередбачених витрат; диверсифікація; застосування заходів активного впливу на фактори з метою аналізу й оцінки ризиків та прийняття оптимальних управлінських рішень. Отже, метою аналізу і оцінки ризиків є вироблення оптимальних управлінських рішень. Невизначеність або відсутність достатньої інформації про можливі події зумовлює ризик, тобто можливість відхилення фактичних результатів від очікуваних. Чим більша невизначеність, тим більший ризик при прийнятті рішення. Для зниження ризику необхідно враховувати ймовірність тих або інших явищ. Ймовірність випадкової події або відношення числа сприятливих наслідків випробування до загального числа всіх можливих наслідків. У сфері бізнесу більшість ймовірностей є суб'єктивними, що значно ускладнює їх визначення і застосування. Наявність же інформації про ймовірність релевантних явищ створює можливість розрахувати очікуване значення майбутніх подій з урахуванням ймовірності [66]. Такі розрахунки часто виконують у вигляді дерева рішень.

Існують дієві механізми пом'якшення цих ризиків або їх повної мінімізації. Розглянемо найважливіші з них. Сутність політичних ризиків полягає в націоналізації чи конфіскації активів, обмеження на конвертацію валюти, військові дії, корупція. Задля пом'якшення політичних ризиків, на думку авторів, потрібно безпосередня участь держави в проекті в якості інвестора, участь в проекті міжнародних фінансових інститутів, страхування політичних ризиків. Під фінансовими ризиками мається на увазі можливе зростання відсоткових ставок за кредитами та ризики, що можуть бути пов'язані із коливанням валютного курсу. Пом'якшити фінансові ризики можливо за допомогою отримання кредитів із фіксованою ставкою, обов'язкового хеджування при зміні валютних курсів.

Ризики незавершеного будівництва означають ризики, пов'язані із ліцензуванням, а також ризики недобудови об'єкта у встановлені терміни. Для зменшення ризику незавершення проекту рекомендуємо фіксувати терміни та ціни в договорі підряду. До категорії ринкових ризиків відносять ризик збуту та ризик ціноутворення. Для зменшення ринкових ризиків бажано провести аналіз фінансової моделі незалежним фінансовим експертом. На нашу думку, комплексні дії з боку держави гарантуватимуть успішне впровадження концесійних угод на благо усіх стейкхолдерів.

Механізм державно-приватного партнерства, як одна з форм взаємодії держави та приватного сектору економіки, широко використовується в країнах із розвинутою ринковою економікою. Співпраця між державним і приватним секторами економіки дає можливість отримати бажаний рівень ефективності під час реалізації важливих для всієї країни масштабних проектів.

До основних ознак концесії можна віднести: укладання концесійного договору та його регулювання законодавством, тривалість дії, платна основа, задоволення соціальних потреб; партнерами є держава та приватний інвестор; конкретні умови договору; спрямованість на досягнення економічного результату.

Досліджено, що в період роботи концесії контрагенти зазнають наслідки від різного роду ризиків. Наведено напрями пом'якшення ризиків контрагентів концесійних угод. Укрзалізниця вже зробила перші кроки в напряму запровадження концесії на залізницях, а саме заявила про наміри передати в концесію сім крупних вокзалів України на концесійне управління поважним компаніям, що значно підвищать рівень сервісу на вокзалах та позитивно сприятимуть зростанню іміджу залізниць в цілому.

3.3. Розробка конкретних маршрутів організації залізничного туризму в Україні

У сучасному світі активного маркетингу бізнес зосереджується в основному на концепції орієнтації на клієнта. У цьому контексті інформація, отримана про досвід споживання, набуває великого значення. Поняття досвіду споживання було вперше визначено вченими Холбруком і Хіршманом (1982 р.) і знайшло своє відображення в індексі економічної вартості в дослідженні вчених Пайна і Гілмора (1998 р.). Після цієї спроби було помічено, що споживачі зараз починають цікавитися емпіричною діяльністю у сфері комунікації та маркетингу. Крім того, концепція емпіричного маркетингу, яка є основою концепції економіки досвіду, вийшла на перший план, вважають іноземні науковці. В результаті цих досліджень, особливо стосовно поняття «досвід», виявилось, що почалася нова ера і розуміння туризму, що виражене у формі досвідченого туризму.

Підхід до емпіричного туризму, який вказує на те, що туристи не лише подорожують, але й отримують різноманітний досвід щодо навколишнього середовища та культур, з якими вони стикаються під час подорожі, зосереджується на альтернативних видах туризму з урахуванням дотримання дистанції з розумінням масового туризму. У світлі цієї інформації, це дослідження було зосереджено на концепції залізничного туризму, який є одним із альтернативних видів туризму із характеристикою «досвідчений туризм». Концепція досвіду розуміється як поведінка пасажирів, що створює сам собі різні емоційні асоціації щодо споживаних продуктів. Тобто, досвід – це певна сума результатів, отриманих споживачем після споживання продукту, в нашому випадку – емоційна сукупність настрою пасажирів, який подорожував залізницею.

Економічні чинники, безумовно, дуже важливі для туриста – споживача транспортних послуг. Науковці Пайн і Гілмор (1998 р.) вперше ввели в літературу концепцію економіки досвіду. Споживачі туристичних послуг

шукають емоційного зв'язку з туристичними продуктами, які вони купують, і при цьому бажають отримати туристичний продукт економічно вигідно для себе. Хоча залізничний транспорт, як правило, використовується для транспортування, він також використовується окремими особами для туристичних цілей. Концепція залізничного туризму виходить у сферу особливого інтересу з поїздками на тему ностальгії. Залізничний туризм – це такий вид туризму, який пропонує туристам ностальгічні враження та базується на особливому інтересі. Переваги для індивідів, які подорожують потягом, виникають відповідно до їхніх особливих інтересів. Крім того, ці люди бачать потяг розважальним засобом, їм подобається спілкуватися з природою та спостерігати за природними ландшафтами.

Залізничні маршрути зазвичай визначаються як багатоцільові маршрути, створені в якості і транспорту, і відпочинку. В той час як деякі залізничні маршрути іноді використовуються як транспортний засіб, що з'єднує дві точки, вони також можуть використовуватися в якості туристичного атракціону для місцевих мешканців та для іноземних відвідувачів. У різних регіонах світу можна зустріти туристичні потяги, які славляться своїми залізничними маршрутами. За теорією досвіду залізничного туризму, сума вражень, які отримує пасажир-турист, складається з восьми компонентів: емоційний досвід, гастрономічний досвід, гедонізм, інноваційний досвід, автентичність, популярна культура, символіка та соціальна взаємодія. Таки чином, вважаємо, що в Україні вкрай необхідно розвивати залізничний туризм, адже після воєнного стану людям знадобиться відновлювати своє психічне здоров'я, і на наш погляд, найкраще цьому сприятимуть подорожі, в тому числі на залізничному транспорті.

Потрібно зауважити, що в Україні ми маємо всі передумови для запровадження залізничного туризму – розгалужену транспортну мережу, транспортні інфраструктурні об'єкти, рухомий склад та туристичну інфраструктуру. Інша справа, що все це потребує тотального осучаснення та модернізації у відповідності із сучасними вимогами туристів. В даному

підрозділі мова не буде йти про організацію залізничного туризму широкою колією, адже у нас зовсім відсутній відповідний туристичний рухомий склад, поки що зосередимося на організації залізничного туризму вузькоколійними залізницями, на яких простіше в наявних умовах організувати залізничні подорожі, а потім вже, коли населення буде обізнано з точки зору можливості подорожі залізничним поїздом, можна буде запропонувати і туристичні подорожі у сучасних туристичних поїздах широкою колією, більш тривалі маршрути [18].

Таблиця 3.1 – Чинники впливу на залізничний туризм

Рівень впливу	Фактори зовнішнього середовища	Чинники, що впливають на розвиток вузькоколійного залізничного туризму
Макро-рівень	Політичні	Війна, анексія Криму
	Економічні	Порушення економічних зв'язків з сусідніми країнами, що суттєво впливає на обсяги перевезень
	Соціально-культурні	Падіння реального рівня життя мешканців України, нестача коштів на туристичні послуги
	Технологічні	Відсутність обґрунтованої потужної Концепції щодо розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті. Інфраструктура та рухомий пасажирський склад залізничного транспорту потребують тотального оновлення.
	Екологічні	Залізничний туризм є екологічно чистішим за автомобільний – він менше забруднює довкілля
Мезо-рівень	Конкуренти	Автомобільний транспорт є найближчим конкурентом залізниць в організації туристичних перевезень, оскільки він більш мобільний, але більш небезпечний та шкідливий.
	Покупці туристичних послуг	Наявність попиту на залізничний туризм. Наявність відпочиваючих в місцевих готелях, які приїхали для відпочинку на туристичних об'єктах та місцевих жителів, що будуть користуватися залізницею як щоденним засобом пересування.
	Постачальники	Наявність достатньої кількості рекреаційних об'єктів в районі тягіння залізниці.

Для впровадження залізничного туризму пропонуємо Закарпатський регіон, адже згідно рейтингування рекреаційних районів України [3] саме Карпатсько-Подільський ресурсно-рекреаційний район має найвищий туристичний потенціал. В цьому рекреаційному районі розташовано достатня кількість туристичних об'єктів, а розважальні об'єкти для туристів можна добудувати ще. Аби дістатися до об'єкта туристичного значення турист може скористатися залізницею як засобом пересування, а разом з тим може отримати насолоду від залізничного туризму у цікавих сучасних або навпаки ретро вузькоколіїних туристичних поїздах. Розглянемо проблему визначення прогнозованої кількості пасажирів та доходу від перевезень туристів вузькоколіїною залізницею на прикладі Закарпатської області. Вважаємо, що туристична залізниця отримуватиме дохід, адже чимала кількість туристів щорічно відвідує Карпатсько-Подільський район (див. табл. 3.2).

Таблиця 3.2 – Показники розвитку туристичної діяльності Закарпаття

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	85293	203835	3527,6
Виноградівський р-н	2268	3491	1004,1
Воловецький р-н	3327	7544	793,7
Іршавський р-н	2118	16627	641,7
Міжгірський р-н	13771	57041	9567,6
Мукачівський р-н	26677	291118	96586,7
Перечинський р-н	4739	76474	7001,6
Рахівський р-н	26550	73122	13571,7
Свалявський р-н	25229	317696	140348,7
Тячівський р-н	32595	66567	7490,0
Ужгородський р-н	9955	26416	6287,7
Хустський р-н	63478	172089	36989,7
м. Ужгород	22532	36867	14659,7
м. Мукачеве	8753	10351	1684,4
м. Хуст	5433	19506	2748,3
м. Берегове	5817	12518	1527,9
Всього	338535	1391262	344431,1

В таблиці 3.2 наведено умовна кількість відпочиваючих в містах та районах Закарпатської області, адже поки що офіційна статистика враховує лише туристів, що проживають у готелях, а ті, хто проживає в приватних апартаментах під час відпочинку, залишаються поза увагою. У таблиці 3.2 наведено приблизні цифри відпочивальників, це дані ще допандеймійного періоду, сподіваємося, що після завершення пандемії коронавірусу та після завершення війни ці потоки туристів значно зростуть.

Найбільшою популярністю у туристів та відпочиваючих користується, як бачимо з Додатка В, Берегівський район, де є багато термальних джерел. На другому місці – Хустський район. Їх слід обов'язково охопити вузькоколійною залізницею. Крім того, у районі м. Берегове вже існує вузькоколійна залізниця та необхідна ремонтна інфраструктура. За кількістю днів, проведених відпочиваючими та за обсягом надання туристичних послуг лідирують Свалявський, Мукачівський, Берегівський та Хустський райони, що вказує на необхідність включення їх до вузькоколійної залізниці.

На основі сказано вище можна зробити висновок, що на першому етапі будівництва туристичну вузькоколійну магістраль (перша черга будівництва) слід обов'язково провести за маршрутом: Берегове – Хмельник – Виноградів – Хуст – Міжгір'я – Лисичово – Свалява (див. дод. В).

На другому етапі будівництва вузькоколійну лінію слід продовжити за маршрутом Свалява – Мукачево – Іршава і таким чином закінчувати залізничну магістраль. Можна також добудувати вузькоколійну лінію на ділянці Іршава – Лисичово, що дасть можливість розвитку вказаного регіону.

На першому етапі будівництва пропонується придбати 6 рейкомобілів та 5 туристичних поїздів, які будуть складатися з 2 вагонів другого класу, 1 вагона першого класу, вагона-ресторану, технічного вагона та поїзного локомотива. При цьому запропонована наступна організація руху рухомого складу вузькими коліями. На маршруті Свалява – Лисичово – Міжгір'я буде організовано протягом одного дня три рейси рейкомобілів по 24 місць в кожному. За рік передбачається не менше 750 таких рейсів [18].

На дводенному маршруті Свалява – Мукачеве – Іршава – Хмільник – Берегове (другий етап будівництва) та у зворотному напрямку передбачається орієнтовно 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 посадкових місця. На цьому напрямку будуть задіяні два рухомих склади, які будуть курсувати через день.

Маршрут Берегове – Хмільник – Виноградів – Хуст – Міжгір'я – Лисичово – Свалява розраховано на 3 доби. На цьому напрямку передбачається також використання вузькоколіїних поїздів з п'яти вагонів, які мають 64 посадочних місця. На маршруті Свалява – Лисичово – Міжгір'я перевезення туристів можна проводити рейкомобілі групами кількістю 16 або 24 чол. (залежатиме від виду рейкомобіля). Вони одночасно виконують перевезення туристів як залізницею, так і автомобільними дорогами, що дуже зручно, оскільки не треба пересідати з поїзда на мікроавтобуси. Якщо кількість туристів зросте, то на заданому маршруті можна впровадити курсування туристичних поїздів з трьох вагонів (у тому числі два вагони другого класу, тобто, підвищеної комфортності). Планується будівництво туристичної вузькоколіїної залізниці розділити на три пускових комплекси:

1. Перший пусковий комплекс – це масштабна реконструкція існуючої залізниці на маршруті Берегове – Хмільник – 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 цьому етапі вже передбачено запуск руху трьох рейкомобілів, що рухатимуться за маршрутом Міжгір'я – Лисичово – Свалява та одного туристичного поїзда з чотирьох вагонів другого класу, вагона-буфету та спеціального вагона.

3. На третьому пусковому комплексі вже закінчується обкатка ділянка Виноградів – Хуст – Вучкове – Міжгір'я, при цьому починається попередній

рух 6 рейкомобілів на всіх напрямках маршруту та попереднє курсування ще 3 туристичних вузькоколіїних поїздів, що складатимуться з п'яти вагонів другого класу, вагона-буфету та спеціального вагона [14]. Після закінчення будівництва першої черги вузькоколіїної залізниці планується постійне курсування 7 туристичних поїздів та 6 рейкомобілів за визначеними вище маршрутами, при чому очікується дохід від перевезення туристів у обсязі 10746 тис. дол. США на рік (умовні розрахунки).

Таблиця 3.3 – Розрахунок прогнозованої кількості туристів у Закарпатському регіоні, що потенційно можуть користуватися послугами залізниці

Маршрут	К-ість місць у рухомо- му складі, од.	Тип рухомого складу	К-ість рухо- мого складу, од.	К-ість рейсів за рік, од.	Коефі- цієнт запов- нення рухо- мого складу	Загаль- на к-ість туристів , од.
Свалява–Лисичово– Міжгір'я	24	Рейкомобіль	3	250	0,9	16 200
Трансферні перевезення пасажирів між станціями та готелями, включаючи працівників та місцеве 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	-	-	-	-
Берегове–Хмільник– 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	34 560
Разом						81 000

Для розрахунку економічної діяльності компанії, що буде займатися залізничним туризмом, після завершення першого етапу будівництва необхідно визначити алгоритм, за яким будуть враховані основні витрати туристичної компанії, а саме: запропоновано 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. З урахуванням вказаного прогнозного потоку туристів можна розрахувати дохід залізничної компанії від туристичних та трансферних перевезень (див. табл. 3.4) [18].

Таблиця 3.4 – Розрахунок загального доходу туристичної компанії після першої черги будівництва вузькоколіїної туристичної залізниці

Маршрут	Загальна кількість туристів, од.(за даними табл. 3.3)	Середня вартість проїзду, грн	Загальний дохід на маршруті, грн	Загальний дохід на маршруті, дол.
Свалява – Лисичово – Міжгір'я	16200	500	8100000	324000
Трансферні перевезення туристів між станціями та готелями, включаючи працівників та місцеве населення	30240	80	2419200	96768
Берегове – Хмільник – Виноградів – Хуст – Міжгір'я – Лисичово – Свалява	34560	2400	82944000	3317760
Разом	81000	–	93463200	3738528

Для розрахунку економічної ефективності діяльності залізничної туристичної компанії необхідно врахувати всі її витрати (див. табл. 3.5).

Таблиця 3.5 – Розрахунок інвестицій на будівництво вузькоколійної залізниці та закупівлю рухомого складу

Об'єкт	Вартість одиниці, тис. грн.	Кількість	Загальна вартість, тис. грн	Загальна вартість, тис. дол. США
Вузькоколійна залізниця (нове будівництво)	6250	139 км	868750	34750
Вузькоколійна залізниця (реконструкція)	5500	62 км	341000	13640
Разом вартість вузькоколійної залізниці			1209750	48390
У тому числі:				
кабельна лінія автоматики та зв'язку	307	201 км	61607	2464
зупинні пункти	1498	11 км	16476	659
верхня будова колії	2250	145 км	326250	13050
земляне полотно	5555	145 км	805425	32217
Вагон 2-го класу	3500	10 од.	35000	1400
Вагон 1-го класу	4000	5 од.	20000	800
Вагон-буфет	6000	5 од.	30000	1200
Спеціальний вагон	6250	5 од.	31250	1250
Локомотив	25000	5 од.	125000	5000
Рейкомобіль	3500	6 од.	21000	840
Всього			1472000	58880

Прибуток туристичної компанії від організації залізничних подорожей визначається як різниця між доходом компанії та її витратами і складе 10,479 тис. дол. США:

$$\Pi = 3\,738,528 - 3\,728,050 = 10,479.$$

При цьому рентабельність діяльності компанії, що організовуватиме туристичні подорожі вузькоколійкою, становитиме:

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

За показником чистого доходу інвестиції у проєкт з будівництва вузькоколійної туристичної залізниці окупляться орієнтовно за 9 років.

Для проведення оптимізації туристичних перевезень слід визначити точку беззбитковості перевезень. Загальна сума умовно-постійних витрат залишається незмінною, а функції умовно-змінних витрат, реального доходу та маржинального доходу є лінійними залежно від обсягу перевезень туристів. Кожна з статей витрат віднесена до умовно-змінних або умовно-постійних витрат. Умовно-постійні витрати в свою чергу поділялися на: умовно-постійні витрати, які враховують туристичні перевезення в цілому та умовно-постійні витрати, які залежать від структури туристичного поїзда. До умовно-змінних витрат віднесені витрати, які прямо пропорційні кількості перевезених туристів і пов'язані з: харчуванням туристів під час подорожі у вагоні-буфеті і ресторані; витратами на проживання у готелях з харчуванням туристів у місцевих ресторанах; обслуговуванням туристів на туристичних об'єктах, базах відпочинку з урахуванням автобусних трансферів та ін. До умовно-постійних витрат, які враховують туристичні перевезення в цілому віднесені витрати, що пов'язані з утриманням, обслуговуванням, ремонтом інфраструктури вузькоколійної залізниці, іншої інфраструктури та рухомого складу. До умовно-постійних витрат, які залежать від структури туристичного поїзда, відносяться витрати, що пов'язані з екіпіруванням, утриманням та обслуговуванням пасажирських вагонів: заробітна плата на екіпірування, утримання, обслуговування та ремонт пасажирських вагонів; нарахування на зарплату; матеріали на екіпірування, утримання, обслуговування та ремонт пасажирських вагонів; інші (див. рис. 3.7) [18].

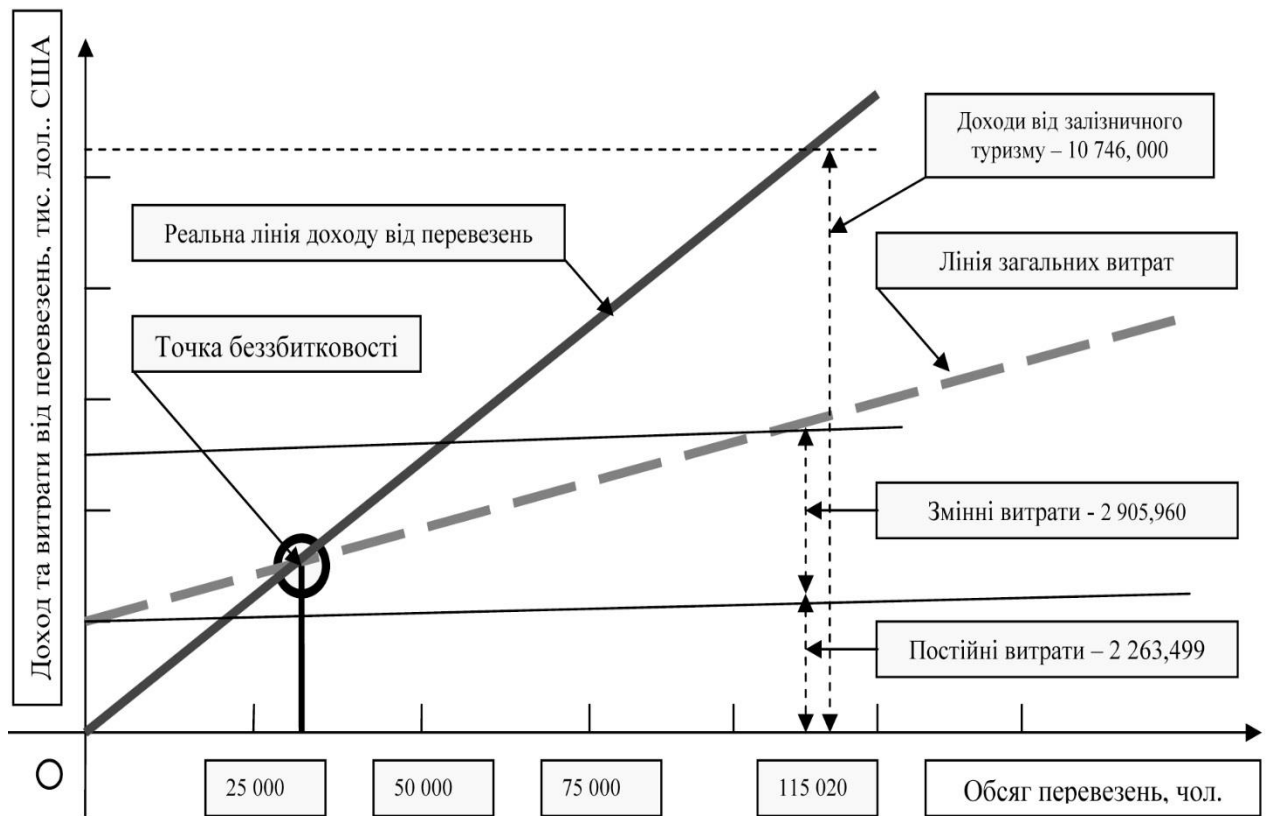


Рис. 3.7 – Графік беззбитковості туристичних перевезень

На горизонтальній осі наносимо прогнозні значення кількості перевезених туристів – 11 020 тис. чол. З даної точки будуємо вгору відрізок паралельно вертикальній осі, значення якого дорівнює умовно-постійним витратам – 2263,499 тис. дол. США. Потім угору додаємо відрізок, значення якого дорівнює змінним витратам – 2905960 тис. дол. США. Побудований загальний відрізок дорівнює загальним витратам від перевезення туристів у розрахунковому році – 5169,459 тис. дол. США. Через дану точку та точку перетину лінії постійних витрат з вертикальною віссю проводимо лінію загальних витрат (пунктир). Якщо провести з точки нуля до точки, що дорівнює значенню доходів від перевезень прогнозної кількості туристів, то отримаємо лінію умовних доходів від перевезень. Точка перетину лінії доходу з лінією загальних витрат на перевезення є точка беззбитковості, тобто точка, в якій величина доходів від перевезень туристів дорівнює

значенню величині загальних витрат (позначена кільцем) – 3103,038 тис. дол. США та відповідає – 33216 туристів на рік [18].

Розглянуто можливі варіанти залучення залізничного пасажирського туристичного рухомого складу за напрямками його використання. Виокремлено, що туристичні потяги можуть використовуватися як туристичний засіб, а також можуть бути використані як засіб організації трансферних перевезень. При цьому запропоновано організувати туристичні подорожі різної тривалості, в залежності від структури поїзда – більш тривалі подорожі передбачають використання більш комфортного рухомого складу.

В якості залучення коштів в розбудову залізниці, в тому числі туристичної, запропоновано використати таку популярну в світі та доволі ефективну форму залучення приватних інвестицій – концесію. Проаналізовано можливі види концесійних угод на транспорті, проаналізовано позитивний досвід розвинених країн, окреслено переваги та недоліки концесійних угод на транспорті, узагальнено можливі ризики для запровадження концесії на залізниці для різних стейкхолдерів.

ВИСНОВКИ

Туристична діяльність в світі стрімко розвивається. Населення нашої планети стає все більш мобільним завдяки новим технологіям, швидкому обміну інформацією. Ця мобільність надає можливість особам розвиватися, адже кожна особистість прагне розвиватися в напрямках, що їй імпонують.

У кваліфікаційній роботі досліджено види туризму. Виокремлено, що туризм може бути освітній, оздоровчий, релігійний, культурний, діловий, гастрономічний, подієвий, екстремальний, індивідуальний, груповий та будь-який інший, але об'єднує всі ці подорожі єдина характеристика туризму – це пересування від місця свого проживання до іншого місця перебування чи відвідування без здійснення діяльності, що передбачає отримання грошової винагороди. Тобто, в процесі туристичної діяльності людина відпочиває, а не заробляє кошти.

Доведено, що більшість туристичних подорожей в своєму складі обов'язково мають такий компонент, як транспортні перевезення. Зазвичай турист пересувається з пункту А в пункт Б декількома видами транспорту.

В цьому контексті, зважаючи на результати доробок вітчизняних та іноземних науковців, автором обґрунтовано, що в межах материка туристам зручніше всього пересуватися автомобільним та залізничним транспортом, адже автомобільна та залізнична мережа більше розгалужені, аніж авіаційне сполучення чи тим паче водне. Наголошено, що залізничний туризм – це вид економічної діяльності, що пов'язаний з наданням комплексу туристичних послуг з перевезення туристів у сучасних туристичних поїздах на визначений термін поїздки широкою та вузькою колією в поєднанні з іншими послугами, які надаються юридичними та фізичними особами, що займаються туристичним обслуговуванням. Не останню роль у виборі туриста на користь залізничного транспорту повинен відігравати і фактор безпеки пересування, адже саме безпеку сучасний турист обирає на першому місці, а вже потім все інше – швидкість, якість, тривалість, комфорт, тощо. В цьому контексті саме

залізничний транспорт має значну перевагу у порівнянні з іншими видами транспорту, адже є одним із найбезпечніших.

Розроблено напрями впровадження залізничного туризму в Україні, адже саме цей вид туризму позиціонується як нішевий туристичний сектор. Розвиток і популяризація залізничного туризму в формі залізничних маршрутів і поїздок може допомогти Україні урізноманітнити свої туристичні пропозиції. Швидке впровадження та активізація залізничного туризму як важливого альтернативного туристичного продукту допоможе державним установам і приватним залізничним операторам максимізувати доходи. В даний час Укрзалізниця не займається організацією класичних туристичних перевезень залізницею, адже елементарно не має відповідного сучасного рухомого складу для здійснення таких подорожей. Сучасні пасажери потребують підвищеного комфорту, адже вони мають досвід користування пасажирськими поїздами підвищеної комфортності в інших країнах і тепер прагнуть отримати такі ж послуги у вітчизняній залізничній галузі. Фахівці Українського державного університету науки і технологій розробили проекти туристичних вагонів різного призначення, які можна використовувати в складі туристичних поїздів, що курсуватимуть широкою та вузькою колією.

Доведено, що Укрзалізниця під час організації залізничного туризму повинна: забезпечити комфортні умови перевезення туристів сучасним рухомим складом; організувати харчування туристів під час подорожі у вагонах-ресторанах; організувати ночівлю туристів у комфортних купе під час подорожі; організувати дозвілля туристів під час подорожі у вагонах-ігротеках (дискотека); організація екскурсій до туристичних об'єктів; організувати харчування туристів у кав'ярнях; організувати ночівлю в готелях, якщо екскурсія до туристичних об'єктів цього потребує; організувати трансферні перевезення туристів; організувати потужну рекламну компанію для підвищення попиту на залізничний туризм; організувати трансферні перевезення груп туристів залізничним транспортом для подорожей, які організовані також іншими туристичними операторами та

туристичними агентами. Наголошено, що послуги сфери залізничного туризму достатньо різноманітні, вони не обмежуються суто лише перевезеннями залізничним транспортом, адже залізничний туризм – це сукупність різноманітних послуг з перевезення, проживання, харчування, дозвілля, розваг, екскурсійне обслуговування та інше, що отримують туристи-пасажери безпосередньо в пасажирському туристичному потязі та за межами нього, впродовж конкретної поїздки. в Україні вузькоколійні маршрути 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 України, активна популяризація подорожей залізничним транспортом, приведення до ладу залізничної інфраструктури, оновлення пасажирського рухомого складу та підвищення рівня сервісу – першочергові завдання. Важливо вивести дискусію про майбутнє національних вузькоколійок на новий рівень аби не допустити втрати цих унікальних мініатюрних залізниць, та використати їхній потенціал, адже у виграші будуть усі: від звичайного місцевого жителя до держави в цілому.

Проаналізовано, що серед основних тенденцій в світі туристичної індустрії сучасності можна виділити наступні: надання переваги внутрішньому туризму, значне збільшення витрат на внутрішні подорожі, збільшення тривалості подорожей, суттєве підвищення інтересу до природних локацій (розвиток екотуризму), підтримка локальних виробників, збільшення активності молоді та стрімке її адаптування під нові умови подорожей. Серед головних туристичних трендів – збільшення сумарної тривалості подорожей.

Доведено, що саме при організації залізничного туризму можливо запропонувати туристам подорожі на будь-які смаки – короткострокові або довгострокові, бюджетні або шикарні, а також те, що цей вид туризму сприятиме розвитку внутрішнього туризму в Україні та підвищенню психологічної стабільності громадян України, які постраждали внаслідок війни.

ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Про Рекомендації парламентських слухань на тему: «Розвиток туристичної індустрії як інструмент економічного розвитку та інвестиційної привабливості України» : Постанова Верховної Ради України від 13.07.2017 № 1460-VIII. Режим доступу: [http:// zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1460-19](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1460-19) (дата звернення: 01.12.2022)
2. Балака Є. І., Сіваконева Г. О. Організаційний аспект відродження та розвитку залізничного туризму на основі кластеризації. *Технологічний аудит та резерви виробництва*. 2014. № 1/2(15). С. 41–44.
3. Бейдик О. О. Методологія та методика аналізу рекреаційно-туристських ресурсів України : автореф. дис. ... д-ра геогр. наук. Київ, 2004. 24 с.
4. Борщ В. Н. Разработка маркетинговой стратегии продвижения транспортных услуг на рынках железнодорожных и авиаперевозок : автореф. дис. ... канд. экон. наук. Волгоград, 2013. 26 с.
5. Гайворонська вузькоколіїрка отримала найсучаснішу пасажирську платформу в Україні. Режим доступу: <https://gre4ka.info/suspilstvo/70298-haivoronska-vuzkokoliika-otrymala-naisuchasnishu-pasazhyrsku-platformu-v-ukraini-foto> (дата звернення: 01.12.2022)
6. Гладышева Э. Г. Повышение функционального потенциала экономического инструментария управления структурными подразделениями ОАО «РЖД» : автореф. дис. ... канд. экон. наук. Ростов-на-Дону, 2013. 24 с.
7. Гордиенко Т. В. Проблемы и перспективы развития железнодорожного туризма на Слобожанщине. Развитие индустрии туризма и гостеприимства в контексте трансграничного сотрудничества : материалы научно-практ. конф. (Белгород) / отв. ред. О. К. Слинкова. Белгород : ООО «ЭПИЦЕНТР», 2014. С. 94–100.

8. Гудкова В. П. Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки : дис. ... д-ра екон. наук. Київ, 2015. 498 с.
9. Дейнека О. Г. Наукові підходи до диверсифікації підприємств залізничного транспорту. *Вісн. економіки транспорту і промисловості*. 2012. № 38. С. 163–165.
10. Дергоусова А. О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму: дис. ... канд. екон. наук. Харків : УкрДАЗТ, 2012. 216 с.
11. Державна служба статистики України. Режим доступу: <https://ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 01.12.2022)
12. Звіт про науково-дослідну роботу «Розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом в Україні». Номер держреєстрації 0115U002424 / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. Дніпропетровськ, 2015. 2016.
13. Зорин В. И., Квартальнов В. А. Туристический терминологический словарь. Москва : Сов. спорт, 1999. 384 с.
14. Ильина Е. Н. Организация железнодорожных путешествий : учебно-метод. пособие. Москва : Сов. спорт, 2003. 104 с.
15. Каверин О. В. Экономическое обоснование системы взаимоотношений участников рынка железнодорожных пассажирских перевозок в дальнем следовании : автореф. дис. ... канд. екон. наук. Москва, 2012. 23 с.
16. Карась О. С. Развитие транспортной инфраструктуры Украины в условиях активизации международного туризма : автореф. дис. ... канд. екон. наук. Тернопіль, 2013. 24 с.
17. Максимов В. В. Совершенствование механизма государственно-частного партнерства при реализации проектов транспортной инфраструктуры : дис. ... канд. екон. наук. Москва, 2009. 178 с.
18. Марценюк Л. В. Організація залізничного туризму в Україні : монографія / Дніпропетр. нац. ун-т залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна.

Дніпро, 2017. 351 с.

19. Меркулова М. Е. Государственно-частное партнерство в региональной экономике депрессивного типа : дис. ... канд. экон. наук. Иваново, 2013. 210 с.

20. Морозова Анастасія. Ціна комфорту: як модернізувати парк пасажирських вагонів «Укрзалізниці»? URL: <https://www.radiosvoboda.org/a/yak-modernizuvaty-krzaliznytsyu/31442449.html> (дата звернення: 01.12.2022)

21. Найбільша у Європі вузькоколійна залізниця конкурує з автомобілем. URL: https://auto.24tv.ua/naibilsha_u_yevropi_vuzkokoliina-zaliznytsia_konkuruie_z_avtomobilem_n38823 (дата звернення: 01.12.2022)

22. Олег Худзияк. Вузькоколіїні залізниці: шлях в нікуди чи новий етап розвитку? URL: https://cfts.org.ua/blogs/vuzkokoliyni_zalznitsi-shlyakh_v_nikudichi_noviy_etap_rozvitku__440 (дата звернення: 01.12.2022)

23. Остап'юк Н. І. Державне регулювання розвитку туристичної галузі в Україні : автореф. дис. ... канд. экон. наук. Харків, 2011. 23 с.

24. Офіційний сайт Укрзалізниці. URL: <https://www.uz.gov.ua/> (дата звернення: 01.12.2022)

25. Перекрестова Ю. Н. Управление транспортным обеспечением внутреннего и въездного туризма на региональном уровне : дис. ... канд. экон. наук. Москва, 2002. 185 с.

26. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнєцов, П. О. Пшінько, І. В. Кліменко та ін. *Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна*. 2015. № 4(58). С. 23–33.

27. Позинзов П. В. Экономические механизмы привлечения инвестиций в экономику региона на основе государственно-частного партнерства : дис. ... канд. экон. наук. Москва, 2011. 194 с.

28. Родзинка Полісся. Чи відродять унікальну вузькоколіїнку на Рівненщині. URL: <https://www.rbc.ua/ukr/travel/izyuminka-polesya-vozrodyat->

unikalnuyu-uzkokoleyku-1656933770.html (дата звернення: 01.12.2022)

29. Романов С. А. Совершенствование организационно-экономического механизма управления туристскими транспортными услугами : автореф. дис. ... канд. экон. наук. Москва, 2009. 25 с.

30. ТОП-5 вузькоколієв України: романтика минулого. Режим доступу: <https://my.rv.ua/turizm/top-5-vuzkokolliyok-ukrayini-romantika-minulogo/> (дата звернення: 01.12.2022)

31. Ходжаева Н. А. Развитие системы менеджмента железнодорожного туризма в Узбекистане : автореф. дис. ... канд. экон. наук. Ташкент, 2012. 22 с.

32. Цибух В. І. Туризм в Україні на зламі тисячоліть. *6 континентів*. 2000. № 5. С. 3.

33. Школа І. М., Козменко В. М. Міжнародні економічні відносини. Чернівці : Рута, 1996. 203 с.

34. Шульгіна Л. М. Маркетинг підприємств туристичної галузі : автореф. дис. ... д-ра экон. наук. Київ, 2006. 38 с.

35. Akbulut G., Artvinli E. Effects of Turkish railway museums on cultural tourism. *Proc. Soc. Behav. Sci.* 2011. Vol. 19. Pp. 131–138.

36. Amato C., Bevilacqua G., Ravagnan C. The abandoned railway heritage: From problem to opportunity for the regeneration of minor historic centres. *Smart Innov. Syst. Technol.* 2021. Vol. 178. Pp. 1735–1745.

37. Auriol E., Picard P. A theory of BOT concession contracts. *Journal of Economic Behavior & Organization*. 2013. Vol. 89. Pp. 187–209.

38. Beltramo R., Peira G., Bonadonna A. Creating a tourism destination through local heritage: The Stakeholders' priorities in the Canavese Area (Northwest Italy). *Land*. 2021. Vol. 10. P. 260.

39. Branco J., Bartholomeu D., Junior P., Filho J. Evaluation of the economic and environmental impacts from the addition of new railways to the brazilian's transportation network: An application of a network equilibrium model. *Transport Policy*. 2020. № 6. P. 25–37.

40. Browne J. R. Along the Old Ghan Line: A Guide to Discovering the Old Ghan Railway. Adelaide, Australia, 2020. 283p.
41. Bubelíny O., Kubina M., Varmus M. Railway Stations as Part of Mobility in the Smart City Concept. *Transportation Research Procedia*. 2021. Vol. 53. Pp. 274–281.
42. Casson M. World's First Railway System: Enterprise, Competition, and Regulation on the Railway Network in Victorian Britain. Oxford : University Press, 2009. 342 p.
43. Chelyadinova N. Economic aspects of public-private partnership in the railway transport of Ukraine. *Economist*. 2011. Vol. 3. Pp. 59–60.
44. Cinelli I., Anfuso G., Privitera S., Pranzini E. An Overview on Railway Impacts on Coastal Environment and Beach Tourism in Sicily (Italy). *Sustainability*. 2021. Vol. 13. P. 7068.
45. Dang L., von Arx W. How can rail use for leisure and tourism be promoted? Using leisure and mobility orientations to segment Swiss railway customers. *Sustainability*. 2021. Vol. 13. P. 5813.
46. Dickinson J. E., Lumsdon L. Slow Travel and Tourism. 1st ed. Routledge: London, 2010. Pp. 1–232.
47. Evans A. K. B., Gough J. V. Tourism and the railways in Scotland: The Victorian and Edwardian experience. In *The Impact of the Railway on Society in Britain: Essays in Honour of Jack Simmons*. London : Routledge, 2003. Pp. 199–210.
48. Flash Eurobarometer 463. Europeans' Satisfaction with Passenger Rail Services / European Commission. Brussels, 2018.
49. Giachino C., Pattanaro G., Bertoldi B., Bollani L., Bonadonna A. Nature-based solutions and their potential to attract the young generations. *Land Use Policy*. 2021. Vol. 101. P. 54–82.
50. Gross S., Klemmer L. Rail in Introduction to Tourism Transport. CABI : Wallingford, UK, 2014. Pp. 105–129.
51. Han W., Liu S., Chen H., Optimal concession contracts for landlord

port authorities under incomplete information. *Transport Policy*. 2020. Vol. 96. Pp. 113–127.

52. Hodoň M., Miček J., Ševčík P., Koman G., Embedded Systems for Teaching - Yrobot Evolution. *I4CS: Innovations for Community Services*. 2019. Vol. 1041.

53. Holloway M. Chapter 5 - Concessions abroad and the disciplined rule of capture. *Innovation Dynamics and Policy in the Energy Sector. Building Global Energy Markets, Institutions, Public Policy, Technology and Culture on the Texan Innovation Example*. 2021. Pp. 113–118.

54. Hughes H. The risks of lending to developing countries. *Managing International Risk*. Cambridge: Cambridge University Press, 1986. Pp. 168–176.

55. Hume J. The railway heritage and Historic Scotland. In *Conserving the Railway Heritage*. Abingdon : Taylor & Francis, 2014. Pp. 155–164.

56. Ismail F., Imran A., Khan N., Qureshi M.I. Past, present and future of ecotourism, a systematic literature review from last decade. *Stud. Appl. Econ.* 2021. Vol. 39. P. 4.

57. Jarašūnienė A., Sinkevičius G., Mikalauskaitė A. Analysis of Application Management Theories and Methods for Developing Railway Transport. *Procedia Engineering*. 2017. Vol. 187. Pp. 173–184.

58. Jiang Y., Cheng X., Zhu J., Xu Y. A consensus mechanism based on multi-round concession negotiation. *Computer Standards & Interfaces*. 2021. Vol. 74.

59. Jin H., Liu S., Sun J., Liu C. Determining concession periods and minimum revenue guarantees in public-private-partnership agreements. *European Journal of Operational Research*. 2021. Vol. 291. Is. 2. Pp. 512–524.

60. Jinyan S., Chun L., Lam W., Wong S. Design of build-operate-transfer contract for integrated rail and property development with uncertainty in future urban population. *Transportation Research Part B: Methodological*. 2019. Vol. 130. Pp. 36–66.

61. Juan Carlos García-Palomares, Javier Gutierrez, Carmen Mínguez

Identification of tourist hot spots based on social networks: A comparative analysis of European metropolises using photo-sharing services and GIS. *Applied Geography*. 2015. Vol. 63. Pp. 408–417.

62. Marson M., Maggi E., Scacchi M. Financing African infrastructure: The role of China in African railways. *Research in Transportation Economics*. 2021.

63. Ming Ming Su, Geoffrey Wall The Qinghai –Tibet railway and Tibetan tourism: Travelers’ perspectives. *Tourism Management*. 2009. 30. Pp. 650–659.

64. Murphy 1.K. K., Waxman B. Orient express. *Mark. Health Serv.* 2007. T. 27. P. 10.

65. Niu B., Zhang J. Price, capacity and concession period decisions of Pareto-efficient BOT contracts with demand uncertainty. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 2013. Vol. 53. Pp. 1–14.

66. Oliynyk K. Public-private partnership on the track. *Legal newspaper online*. URL: <https://yur-gazeta.com/publications/practice/derzhavnoprivatne-partnerstvo/derzhavnoprivatne-partnerstvo-na-koliyu.html>

67. Oliynyk T. On the issue of introducing a concession on the railway transport of Ukraine. *Ekonomika ta derzhava*. 2020. Vol. 2. Pp. 122–126.

68. Pahlevan-Sharif S., Mura P., Wijesinghe S.N. A systematic review of systematic reviews in tourism. *J. Hosp. Tour. Manag.* 2019. Vol. 39. Pp. 158–165.

69. Princz-Jakovics T., Vasvári G. Tourism focused analysis of narrow-gauge railways in Hungary. *Deturope*. 2019. Vol.11. Pp. 80–92.

70. Qiu L., Wang S. BOT projects: Incentives and efficiency. *Journal of Development Economics*. 2011. Vol. 94, Is. 1. Pp. 127–138.

71. Reinius S. W. A ticket to national parks? Tourism, railways, and the establishment of national parks in Sweden. In *Tourism and National Parks: International Perspectives on Development, Histories and Change*. London : Routledge, 2012. Pp. 184–196.

72. Šurdonja S., Giuffrè T., Deluka-tibljaš A. Smart mobility solutions –

necessary precondition for a well-functioning smart city. *Transportation Research Procedia*. 2020. Vol. 45. Pp. 604–611.

73. UIC (International Union of railways). Guidelines on How to Increase Attractiveness for Rail Tourism 2020. URL: https://toprail.org/IMG/pdf/20200331_guidelines_on_how_to_increase_attractiveness_for_rail_tourism.pdf (Accessed on 29 August 2021).

74. Vergara-Novoa C., Sepúlveda-Rojas J., Alfaro M., Soto P., Benitez-Fuentes P. Analysis of revenues, costs and average costs of highway concessions in Chile. *Transport Policy*. 2020. Vol. 95. Pp. 114–123.

75. Vilius N., Stasys D. The Models of Management of Railway Companies in the European Union: Holding, the German Experience. *Procedia Engineering*. 2016. Vol. 134. Pp. 80–88.

76. Weimin Z., Zhixue L., Jing Q. Using a four-step heuristic algorithm to design personalized day tour route within a tourist attraction. *Tourism Management*. 2017. Vol. 62. Pp. 335–349.

77. White L. Regional railway revival: Connecting heritage and tourism in the Spa Centre of Australia. *Railw. Herit. Tour. Glob. Perspect. Tour. Hosp.* 2022. Vol. 3. P. 78.

78. Zhang Y., Feng Z., Zhang S. The effects of concession period structures on BOT road contracts. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2018. Vol. 107. Pp. 106–125.

79. Zhang Y., Feng Z., Zhang S., Song J. The effects of service level on BOT transport project contract. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*. 2018. Vol. 118. Pp. 184–206.

80. Zheng C., Wu J., Zheng Ye S., Law R. (2020) Love Too Deep or Hard to Leve? A Study of Mobile Application Loyalty. *e-Review of Tourism Research*. 2020. 17(5). URL: Available at: <https://ertr-ojs-tamu.tdl.org/ertr/article/view/554>

ДОДАТКИ

Додаток А

Проекти туристичних вагонів, які можна використовувати в складі туристичних поїздів, що курсуватимуть широкою та вузькою колією



Модель вузькоколійного вагона 2-го класу для перевезення туристів на 25 місць



Модель вузькоколіїного вагона 1-го класу для перевезення
туристів на 14 місць



Вузькоколіїний купейний вагон 1-го класу



Вузькоколіїний вагон-буфет



Вузькоколіїний вагон-ресторан



Вузькоколіїний вагон-салон

Додаток Б

Вузькоколіїні туристичні залізниці України



Гайворонська вузькоколійка



Карпатський трамвай



Колочавська вузькоколійка



Поліський трамвай або Кукушка



Додаток В

Запропнована схема вузькоколійних туристичних залізниць
в Закарпатському регіоні України

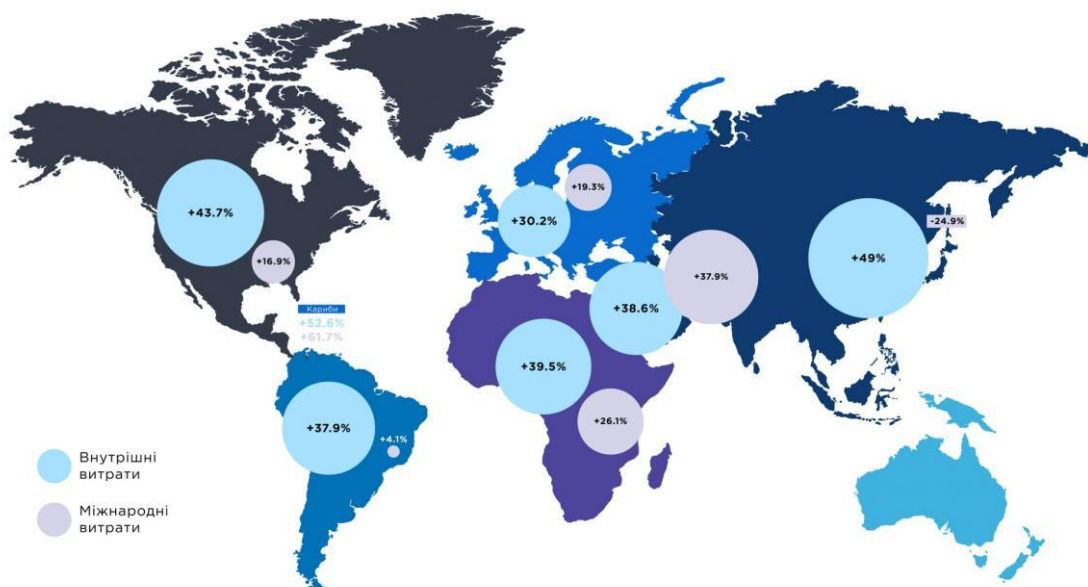


Додаток Г

Найпопулярніші атракції для відвідування туристами,
міжнародний аналіз 2021 р.

РІСТ ВИТРАТ НА ВНУТРІШНІЙ ТА МІЖНАРОДНИЙ ТУРИЗМ

ЗА ДАНИМИ WORLD TRAVEL AND TOURISM COUNCIL



НАЙПОПУЛЯРНІШІ АТРАКЦІЇ ДЛЯ ВІДВІДУВАННЯ СЕРЕД МОЛОДІ У 2021 РОЦІ

ЗА ДАНИМИ STRIP
(КІЛЬКІСТЬ ТЕГІВ У БАЗІ ДАНИХ)



Парки розваг



Зоопарки



Музеї



Акваріуми



Ботанічні сади



Гори



Визначні пам'ятки



Історичні місця



Озера



Храми

ДАРТ