

ІННОВАЦІЙНИЙ РОЗВИТОК ПАСАЖИРСЬКИХ КОМПАНІЙ ЗА РАХУНОК ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Ю. С. Бараш,

*д. е. н., проф., проф. кафедри «Облік, аудит та інтелектуальна власність»,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка*

В. Лазаряна, м. Дніпро

Л. В. Марценюк,

*к. е. н, доцент, доцент кафедри «Економіка та менеджмент»,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка*

В. Лазаряна, м. Дніпро

Т. Ю. Чаркіна,

*к. е. н, доцент кафедри «Економіка та менеджмент»,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка*

В. Лазаряна, м. Дніпро

INNOVATIVE DEVELOPMENT OF PASSENGER COMPANIES ACCORDING TO THE CARRIAGE OF TOURISM TRANSPORTATION

U. S. Barash,

*Professor of the Department «Accounting, auditing and intellectual property»,
Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V.*

Lazaryan, Dnipro

L. V. Martseniuk,

*Associate Professor of the Department «Economics and management»,
Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V.*

Lazaryan, Dnipro

T. Y. Charkina,

*Associate Professor of the Department «Economics and management»,
Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after academician V.*

Lazaryan, Dnipro

Автори статті поставили собі за мету створити методуку інноваційного розвитку пасажирських компаній за рахунок переоснащення надлишкового пасажирського рухомого складу для його продажу туристичним компаніям і агентам та виконання додаткових послуг щодо до їх екіпірування, технічного обслуговування, поточних та капітальних ремонтів під час подальшої експлуатації. Запропоновано методичний підхід інноваційного розвитку пасажирських компаній, який базується на використанні методик визначення економічної ефективності туристичних перевезень по вузьких коліях та визначення витрат на виконання капітально-відновлювального ремонту пасажирських вагонів.

В роботі проаналізовано попит на туристичні перевезеннями залізничним транспортом, визначено джерело фінансування розвитку залізничного туризму, запропоновано економічні розрахунки щодо інноваційного розвитку пасажирських компаній після впровадження залізничного туризму.

Запропоновано нове термінологічне визначення поняття пасажирська залізнична компанія та науковий підхід, щодо інноваційного розвитку пасажирських компаній від впровадження туристичних перевезень по широким коліям України з урахуванням послуг, що надаються туристичним компаніям і операторам від капітально-відновлювального ремонту пасажирських вагонів для їх подальшого використання у залізничному туризмі та екіпірування, технічного обслуговування, поточних, капітальних ремонтів рухомого складу в період його подальшої експлуатації.

Реалізація даного методичного підходу дозволить керівництву ПАТ «Українська залізниця» продавати надлишковий рухомий склад після його капітально-відновлювального ремонту туристичним компаніям та агентам для організації залізничного туризму та отримання додаткового прибутку за рахунок надання комплексу послуг при експлуатації туристичних поїздів.

Ключові слова: *пасажирські перевезення, інноваційний розвиток, парк вагонів, рухомий склад, залізничний туризм, економічна ефективність, вагони локомотивної тяги, рухомий склад, вагонні депо, поточні і капітальні ремонти.*

The purpose of the article is the creation of a methodology for the innovative development of passenger companies through the re-equipment of surplus passenger rolling stock for sale to tourist companies and agents, as well as the implementation of additional services on equipment and maintenance of wagons, current and major repairs. The authors proposed a methodical approach to the innovative development of passenger companies, based on the methods used to determine the economic efficiency of tourist transportation on narrow roads and to determine the cost of capital repair and repair of passenger cars.

The paper analyzes the demand for travel by rail, identifies the source of funding for the development of rail tourism, proposes economic calculations for the innovative development of passenger companies after the introduction of rail tourism.

A new terminological definition of the concept of a passenger railway company, as well as a scientific approach to the innovative development of passenger companies from the introduction of tourist transportation across the wide ranges of Ukraine taking into account the services is offered.

The implementation of this methodical approach will allow the management of PJSC "Ukrainian Railways" to sell surplus rolling stock to tourist companies and agents for the organization of rail tourism. As a result, it is possible to generate additional income by providing a range of services for the operation of tourist trains.

Keywords: *passenger transportation, innovative development, car fleet, rolling stock, railway tourism, economic efficiency, locomotive traction cars, rolling stock, car depot, current and capital repairs.*

Вступ

На сьогоднішній день пасажирський залізничний транспорт перебуває на межі своїх можливостей у задоволенні попиту населення на транспортну послугу [7]. Наявні резерви і ресурси не дозволяють не лише розвиватись, а й забезпечувати стає функціонування.

Для поліпшення роботи пасажирського господарства у 2017 році була остаточно сформована нова схема управління пасажирськими перевезеннями Укрзалізниці (рис. 1), яка передбачала суттєве зменшення кількості працівників Департаменту пасажирських перевезень,

утворення окремої пасажирської компанії на рівні Укрзалізниці з філіями на кожній залізниці та одночасною ліквідацією пасажирських служб. До цієї компанії включено усю пасажирську залізничну інфраструктуру, що існувала на залізницях і приймала участь у пасажирських перевезеннях, крім швидкісних та приміських. Ця нова пасажирська компанія об'єднала в собі такі функції: вокзальний сервіс; утримання, експлуатація та технічне обслуговування рухомого складу (вагони локомотивної тяги, що не входять до сфери управління швидкісної та приміської компаній); логістика пасажирських перевезень, що об'єднує обслуговування пасажирських перевезень; капітальний та капітально-відновлювальний ремонт пасажирських вагонів локомотивної тяги; утримання пасажирської залізничної інфраструктури; участь у складанні угод на розробку та поставку нових видів рухомого складу.

На рис. 1 показано також підпорядкування менеджменту вищого рівня: Укрзалізниці одночасно Кабінету Міністрів України та Міністерству Інфраструктури, оскільки це питання остаточно не вирішено. Утворення загального фонду фінансування розвитку пасажирських перевезень запропоновано за принципами Євросоюзу. А саме: кошти у розвиток пасажирських перевезень можуть вкладати не тільки вітчизняні структури та урядові організації, а й закордонні компанії, фізичні особи, фінансові структури Євросоюзу та інших країн. З цього приводу функції існуючих вагонних депо також потребують суттєвих змін, оскільки поява одночасно трьох самостійних незалежних компаній з перевезення пасажирів призвела до чіткого розмежування зон обслуговування цими компаніями.

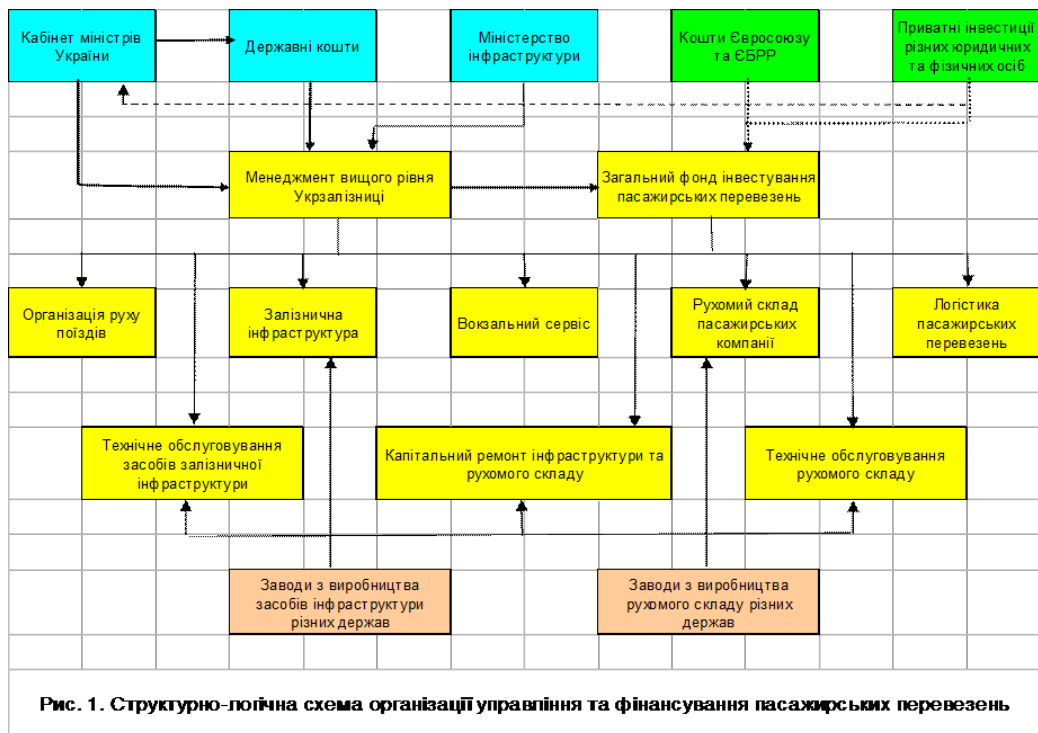


Рис. 1. Структурно-логічна схема організації управління та фінансування пасажирських перевезень

В господарському кодексі України зараз відсутнє поняття пасажирської компанії але де факто пасажирська компанія протягом року вже існує у ПАТ «Українські залізниці» і має певні функції. Юридично слід узаконити це поняття. Пропонується таке визначення пасажирської залізничної компанії.

Пасажирська залізнична компанія - це структурне об'єднання, що входить до складу ПАТ «Українська залізниця», або працює самостійно як незалежна юридична особа, з метою якісної організації пасажирських перевезень у власному або орендованому рухомому складі та виконанні таких функцій: вокзальний сервіс, утримання, експлуатація та технічне обслуговування рухомого складу, логістика пасажирських перевезень, поточний та капітальний ремонт пасажирських вагонів, утримання пасажирської залізничної інфраструктури. Набір виконавчих функцій для приватних самостійних компаній може коливатися залежно від договірних відносин з ПАТ «УЗ».

Зараз в ПАТ «Українська залізниця» можна виділити три види пасажирських компаній залежно від швидкості руху поїздів та зон курсування.

Швидкісна компанія організує перевезення пасажирів у спеціальному рухомому складі (в основному, розподіленої тяги) зі швидкостями до 140-160 км/год. за умови терміну поїздки не більш 8 год. Збільшення цього терміну дебатуються.

Приміська пасажирська компанія займається перевезеннями пасажирів у міській, приміській, регіональних та міжрегіональних зонах (на кілька суміжних областей) переважно у моторвагонному рухомому складі та вагонах локомотивної тяги (після капітального ремонту). Термін поїздки обмежений комфортними умовами подорожі, але в основному не перевищує 5 год.

Пасажирська компанія займається перевезеннями пасажирів у вагонах локомотивної тяги зі швидкостями до 100-130 км/год. на всій території України та за кордоном у відкритих, купейних та спальних вагонах.

Цей розподіл зон курсування поїздів спонукає до зміни структури парку пасажирських вагонів. Перспективний розвиток пасажирських перевезень потребує зміни кількісної та якісної структури вказаних парків. В Україні вкрай необхідні швидкісні перевезення, які поступово будуть замінювати певну частину пасажирського парку локомотивної тяги на швидкісні поїзди (корейського, чеського та вітчизняного виробництва). В цьому разі кількість вагонів третьої групи буде поступово зменшуватися та якісно поліпшуватися.

Але відсутність коштів на розвиток пасажирських перевезень буде вимагати від ПАТ «УЗ» змінювати підхід до інноваційного розвитку пасажирських компаній. Скорочення кількості поїздів локомотивної тяги у кожному з них потребує реконструкцію приписного парку вагонів залежно від терміну експлуатації та нормативного строку служби рухомого складу. Для цього надлишковий реконструйований рухомий склад потрібно використовувати за іншим напрямком, наприклад, для організації туристичних перевезень. Цей вид залізничного туризму - вимога часу, оскільки є додатковим джерелом для отримання прибутку. Але він потребує не тільки реконструкцію пасажирських вагонів, а й проведення додаткових логістичних досліджень з визначення популярних туристичних маршрутів, наявності реального попиту на туристичні залізничні перевезення, укладання договорів на туристичне супроводження, організацію денного харчування у містах зупинки туристичного поїзда. Економічно доцільно цей рухомий склад продати приватним туристичним компаніям і операторам та виконувати для них послуги з організації руху туристичних поїздів, екіпірування, технічного обслуговування та подальшого проведення усіх видів ремонтів рухомому складу, що дозволить ПАТ «УЗ» і вагонним депо отримати додатковий прибуток.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Ця проблема з наукової точки зору була розглянута у статтях та дисертаційних дослідженнях науковців УкрДУЗТ та ДНУЗТ: Дергоусової [5], Марценюк [1-3, 6, 8], Бараша [1-3], Скалозуба [9], Чаркіної [1, 3], але реальних економічних розрахунків для інноваційного розвитку пасажирських компаній, що будуть обслуговувати туристичні перевезення по широкій колії ще не було.

Мета

Автори статті поставили собі за мету створити методику інноваційного розвитку пасажирських компаній за рахунок переоснащення надлишкового пасажирського рухомого складу для його продажу туристичним компаніям і агентам та виконання додаткових послуг щодо до їх екіпірування, технічного обслуговування, поточних та капітальних ремонтів під час подальшої експлуатації по широким коліях України.

Методика

Для проведення наукових досліджень було запропоновано методичний підхід інноваційного розвитку пасажирських компаній, який базується на використанні методик визначення економічної ефективності туристичних перевезень по вузьких коліях та визначення витрат на виконання капітально-відновлювального ремонту пасажирських вагонів.

Виклад основного матеріалу

В останні роки ПАТ «Укрзалізниця» не має достатньо коштів для придбання нового пасажирського рухомого складу для виконання прибуткових туристичних перевезень. Брати кредити на закупівлю нових вагонів для туристичних поїздок проблематично, оскільки цей рухомий склад зараз в Україні не виготовляється, а за кордоном він коштує дуже багато.

В той же час надлишкові пасажирські вагони локомотивної тяги, які є у вагонних депо у зв'язку з падінням обсягів перевезень та відслужили свій термін, можуть бути переобладнані капітально-відновлювальним ремонтом для комфортного перевезення туристів. Але на це потрібні додаткові кошти та наявність попиту на залізничний туризм.

За звітними даними ПАТ «УЗ» [5], в Україні за 10 місяців 2016 року перевезено залізничними вагонами 15 529 груп, в яких було 732 872 туристів.

Відсутність реальних статистичних даних, які характеризують попит населення України в залізничному туризмі, спонукали Марценюк Л. В. провести анкетування щодо визначення попиту на туристичні подорожі залізничним транспортом. Аналіз анонімного анкетування виявив такі результати [8].

1. Найбільше в Україні подорожує молодь віком до 30 років, відсоток яких становить 45 %. Крім того, 12 % молодих громадян не мають матеріальної можливості подорожувати, а 1,33% не люблять зовсім подорожувати.

2. Громадяни віком від 30 до 60 років, кількість яких складає 38,1 % подорожують майже у два рази менше, ніж молодь. 16,5 % представників цієї вікової категорії не мають матеріальної можливості подорожувати.

3. Група громадян старших за 60 років подорожують зовсім не активно. Загальна їх кількість складає всього 16,9 %. Крім того, 54,4 % цієї вікової категорії громадян не мають матеріальної можливості подорожувати, а 10,5 % не люблять зовсім подорожувати.

4. Залізничний туризм до душі майже усім віковим категоріям. 78 % молоді вважають своїм пріоритетом для туристичних подорожей залізницю, 79,8 % мешканців України віком 30-60 років віддають перевагу туристичним подорожам у сучасних поїздах, прихильність до залізничних подорожей у громадян віком старше за 60 років також висока й складає майже 74 %.

Наведені вище данні анонімного анкетування щільно корегують з маркетинговими дослідженнями, які були представлені в роботі [4], в якій було опитано 3000 респондентів і було визначено: до залізничного туризму позитивно відносяться – 74 % респондентів, або 2210 чоловік; негативно ставляться до залізничного туризму – 6 % респондентів; не віддали переваги або підтвердили своє негативне ставлення до залізничних туристичних перевезень – 20 % респондентів. Але в той же час прихильники залізничного туризму віддають перевагу таким видам туристичних послуг: 9 % респондентів цікавить пригодницький вид туризм, 12 % – бажають проводити відпочинок під час подорожі, 18 % –бажають подорожувати з пізнавальною метою, 10 % респондентів мають інтерес до знайомства з релігійними установами, 9 % – подорожують з лікувально-оздоровчою метою і 18 % респондентів цікавить пляжний туризм.

За терміном подорожі 25 % респондентів віддають перевагу одноденним туристичним поїздкам, нетривалими поїздками до 2,3 діб зацікавлені 37 % респондентів, багатоденними поїздками в туристичних поїздах – лише 19 % опитаних.

На основі проведених вище маркетингових досліджень можна констатувати, що залізничний туризм має багато прихильників на ринку туристичних послуг і його необхідно розвивати, оскільки він надасть додаткового доходу Публічному акціонерному товариству «Українська залізниця», турагентам, туроператорам та суб'єктам, що здійснюють туристичну діяльність, а також місцевим органам влади.

Аналізуючи звітні дані Державної служби статистики України [10] за три роки, результати анонімного анкетування, проведених автором та Глазковим В. М. [4], можна зробити такі висновки:

1. Залізничний туризм в Україні за останні 25 років майже зник, оскільки Укрзалізниця та її правонаступник ПАТ «УЗ» не має достатньої кількості пасажирських вагонів придатних для туристичних подорожей. Зараз залізничний транспорт виконує лише незначні за об'ємом трансферні перевезення туристів.

2. Існуючі туристичні перевезення в Україні виконуються у межах материкової частини екскурсійними автобусами, повітряним або річковим (дуже рідко) транспортом, без надання необхідного комфорту (ночівлі, харчування та інших супутніх послуг).

3. Незважаючи на несприятливі обставини в країні, в Україні існує попит на туристичні подорожі. Зараз відбувається переорієнтація напрямків туристичного бізнесу на пріоритетний розвиток регіонів Західної України, Одеській та Запорізькій областей. За даними [11] у 2015 році найбільшу кількість днів туристи провели саме у цих областях України: Львівська обл. - 365687; м. Київ - 227648; Івано-Франківська обл. - 219495; Одеська обл. - 117787.

4. Майже в усіх регіонах України є розвинута залізнична мережа, яка дозволить за допомогою залізничного туризму надати значний обсяг туристичних послуг. Оскільки У ПАТ «УЗ» зараз не вистачає коштів на закупівлю нового сучасного рухомого складу для туристичних подорожей, його можна придбати за кошти приватних компаній за умови організації державно-приватного партнерства.

Останній пункт висновків Марценюк Л. В. є ключовим, оскільки він вказує на те, що приватні вітчизняні, закордонні компанії та фізичні особи мають достатньо коштів для організації залізничного туризму, оскільки вони накопичили їх за певний період часу, а вкладати бажають тільки у нові технологічні процеси, до яких відноситься залізничний туризм.

Результати

Враховуючи сказане, можна запропонувати наступний технологічний процес організації залізничного туризму:

1. ПАТ «УЗ» продає за певні кошти надлишкові пасажирські вагони, що приписані до вагонного депо і термін служби яким вичерпано, приватним компаніям та особам.

2. За замовленням власників цих вагонів за окрему плату вагонне депо виконує їм капітально-відновлювальний ремонт для комфортних туристичних перевезень по широкими залізничними коліями.

3. ПАТ «УЗ» за окремими договорами з туристичними операторами або тур. агентами забезпечує надійну організацію курсування туристичних поїздів (безпека руху, заправка вагонів водою, вугіллям, електричною енергією та стоянкою поїздів на станціях, де є туристичні об'єкти).

4. Вагонне депо за окрему плату забезпечує екіпірування туристичного поїзда або окремих вагонів, їх технічне обслуговування, поточні та капітальні види ремонту, а також забезпечує вагони своїми провідниками під час подорожі.

Забезпечення туристичних поїздів вагонами-ресторанами може відбуватися за різними схемами: вагони-ресторани передаються за договорами оренди приватній компанії або фізичній особі у відповідному технічному стані; вагони-ресторани за окремими договорами після ремонту та переобладнання продаються приватній компанії або фізичній особі; приватні компанії або фізичні особи можуть закупляти нові вагони-ресторани у будь-якого покупця.

Усі інші види послуг (формування туристичних груп, укладання договорів з контрагентами, забезпечення туристів харчуванням у поїзді, кав'ярнях і ресторанах, супровід поїздів туристичними гідами і стюардами, організація екскурсій, за необхідністю проживання у готелі та трансферні перевезення) буде виконувати приватна туристична компанія або туристичний агент.

Таким чином, запропоновані зміни дозволять конкретному вагонному депо отримати додатковий дохід від виконання таких операцій (Д): капітально-відновлювальний ремонт пасажирських вагонів для потреб залізничного туризму (КВР); екіпірування туристичного поїзда або окремих вагонів, їх технічне обслуговування на замовлення туристичної компанії або туристичного агента (ЕТО); забезпечує туристичні вагони своїми провідниками під час подорожі (ЗПР); виконує усі види поточних та капітальних ремонтів туристичного рухомого складу за окремими замовленнями туристичної компанії або туристичного агента (ПКР).

Слід сказати, що виконання вказаних робіт потребує певних витрат (В), Таким чином прибуток ПАТ «УЗ» у загальному виді можна розрахувати за формулою (1):

$$\Pi = Д(КВР + ЕТО + ЗПР + ПКР) - В(КВР + ЕТО + ЗПР + ПКР)$$

(1)

Вказаний прибуток Π можна розрахувати витратним способом, якщо визначити доходи по кожному виду діяльності шляхом множення загальних витрат на прогнозований коефіцієнт рентабельності K , який для туристичної діяльності може коливатися від 0,1 до 0,2.

З урахуванням сказаного формула 1 набуде виду:

$$\Pi = V(K_{ВР} * K_{кпр} + ETO * K_{ато} + ЗПР * K_{зпр} + ПКР * K_{пкр}) \quad (2)$$

Де відповідно $K_{кпр}$, $K_{ато}$, $K_{зпр}$, $K_{пкр}$ - коефіцієнти рентабельності капітально-відновлювального ремонту, екіпірування, технічного обслуговування вагонів, обслуговування подорожі провідниками, виконання поточних та капітальних ремонтів рухомого складу.

До речі, вартість усіх видів ремонту та технічного обслуговування у кожному депо різна, тому туристична компанія або туристичний агент може укласти договори там де йому економічно більш вигідно.

Наукова новизна

Запропоновано науковий підхід щодо інноваційного розвитку пасажирських компаній від впровадження туристичних перевезень по широких коліях України з урахуванням послуг, що надаються туристичним компаніям і операторам від капітально-відновлювального ремонту пасажирських вагонів для їх подальшого використання у залізничному туризмі та екіпірування, технічного обслуговування, поточних, капітальних ремонтів рухомого складу в період його подальшої експлуатації.

Практична значимість

Реалізація даного методичного підходу дозволить керівництву ПАТ «Українська залізниця» продавати надлишковий рухомий склад після його капітально-відновлювального ремонту туристичним компаніям та агентам для організації залізничного туризму та отримання додаткового прибутку за рахунок надання комплексу послуг при експлуатації туристичних поїздів.

Висновки

1. Запропоновано нове термінологічне визначення пасажирська залізнична компанія як структурне об'єднання, що входить до складу ПАТ «Українська залізниця», або працює самостійно як незалежна юридична особа, з метою якісної організації пасажирських перевезень у власному або орендованому рухомому складі та виконанні певних функцій.

2. Запропоновано науковий підхід, щодо інноваційного розвитку пасажирських компаній від впровадження туристичних перевезень по широким коліям України з урахуванням послуг, що надаються туристичним компаніям і операторам від капітально-відновлювального ремонту пасажирських вагонів для їх подальшого використання у залізничному туризмі та екіпірування, технічного обслуговування, поточних, капітальних ремонтів рухомого складу в період його подальшої експлуатації.

3. Впровадження туристичними операторами та туристичними агентами залізничного туризму в Україні дуже вигідно для ПАТ «Українська залізниця» та вагонних депо, оскільки дозволяє підвищити обсяги пасажирських перевезень, використати надлишковий застарілий рухомий склад локомотивної тяги, який зараз не працює.

4. Вагонні депо на замовлення туристичних агентів і туристичних операторів зможуть отримати додатковий прибуток за рахунок виконання спектру послуг, які стосуються оновлення рухомого складу капітально-відновлювальним ремонтом для подальшого використання його у залізничному туризмі, екіпірування цих вагонів та технічного обслуговування під час подорожі, а також за рахунок виконання в подальшому поточних та капітальних видів ремонтів.

Література.

1. Бараш Ю. С. Визначення перспективної кількості туристів, що будуть користуватися послугами залізничних туристичних компаній / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // II Міжнар. міждисциплінарна науково-практ. конф. «Сучасне співробітництво і партнерство в суспільстві». 1 липня 2016 року, Варшава.

2. Бараш Ю. С. Принципи визначення витрат на туристичні перевезення по вузьким коліям / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк // Інвестиції: практика та досвід. – 2016. – № 9. – С. 13–22.

3. Бараш Ю. С. Comparison of tourist traffic by railway and automobile transport and methodical approach to determining the costs of such transportations / Ю. С. Бараш, О. М. Гненний, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // Технологический аудит и резервы производства. – 2017. – № 1/4(33). – С. 29–35.

4. Глазков В. Н. Железнодорожный туризм: проблемы и перспективы развития [Електронний ресурс] / В. Н. Глазков. – Режим доступу: <http://www.zdt-magazine.ru/publik/passagir/2006/sept09-06.htm>. (дата звернення 10.01.2017). – Назва з екрана.

5. Дергоусова А. О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму : дис. ...канд. екон. наук: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А. О. Дергоусова. – Харків : УкрДАЗТ, 2012. – 216 с.

6. Звіт про науково-дослідну роботу «Розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом в Україні». № ДР 0115U002424 / ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2015. – 2016.

7. Концепція Державної цільової програми впровадження в ПАТ «Українська залізниця» комплексної моделі пасажирського руху на період до 2021 року (Проект). — К., 2015. — 17 с.

8. Марценюк Л. В. Маркетингові дослідження щодо визначення обсягів туристичних перевезень залізничним транспортом / Л. В. Марценюк // Економіка та держава. Міжнародний науково-практ. журн. – 2016. – № 12. – С. 39–46.

9. Скалозуб В.В. Багатоетапна інвестиційна модель розвитку залізничного туризму на Закарпатті Ю. С. Бараш, В.В. Скалозуб, Л.В. Марценюк // Інвестиції: практика та досвід. – 2017. – № 14. – С. 5-13.

10. Статистична інформація Державної статистичної служби України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua> (дата звернення 04.12.2016). – Назва з екрана.

References.

1. Barash, Yu. S. Martseniuk, L. V. and Charkina, T. Yu. (2016), "Determination of the prospective number of tourists using the services of railway travel companies", II International. interdisciplinary scientific practice. conf. "Modern cooperation and partnership in society". July 1, 2016, Warsaw.

2. Barash, Yu. S. and Martseniuk, L. V. (2016), "Principles of Determining the Cost of Traveling by Narrow Circles", *Investysii: praktyka ta dosvid*, vol. 9, pp. 13–22.

3. Barash, Yu. S. Hnennyi, O. M. Martseniuk, L. V. and Charkina, T. Yu. (2017), "Comparison of tourist traffic by railway and automobile transport and methodical approach to determining the costs of such transportations", *Tehnologicheskij audit i rezervy proizvodstva*, vol. 1/4(33), pp. 29–35.
4. Glazkov, V. N. (2006), "Railway tourism: problems and development prospects", [Online], available at: <http://www.zdt-magazine.ru/publik/passagir/2006/sept09-06.htm> (Accessed 10 Jan 2017).
5. Derhousova, A. O. (2012), "Formation of the strategy of development of rail tourism", Abstract of Ph.D. dissertation, 08.00.04, Economy of management of property (for types of economic development), UkrDAZT, Kharkiv, Ukraine, p. 216.
6. Report on the research work "Development of tourist transportation by rail in Ukraine", # DR 0115U002424 / DNUZT im. akad. V. Lazariana, Dnipropetrovsk, 2015. – 2016.
7. The Concept of the State Target Program for the introduction into the PJSC "Ukrainian Railways" of a comprehensive model of passenger traffic for the period up to 2021 (Project), 2015, Kyiv, Ukraine, p. 17.
8. Martseniuk, L. V. (2016), "Marketing studies on the determination of volumes of tourist transportation by rail", *Ekonomika ta derzhava*, vol. 12, pp. 39–46.
9. Skalozub, V.V. Barash, Yu. S. and Martseniuk, L.V. (2017), " Multistage investment model of railway tourism development in Transcarpathia ", *Investytsii: praktyka ta dosvid*, vol. 14, pp. 5-13.
10. State Statistics Service of Ukraine (2016), Statistical information of the State Statistical Service of Ukraine, [Online], available at: <http://ukrstat.gov.ua> (Accessed 04 Dec 2016).