



ПІДВИЩЕННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА РАХУНОК ТУРИЗМУ

Ю. Бараш, кафедра «Облік і оподаткування»,
Т. Чаркіна, кафедра «Економіка та менеджмент»,
Л. Марценюк, кафедра «Економіка та менеджмент»

Дніпровський національний університет залізничного транспорту ім. В. Лазаряна

У статті запропонований підхід щодо інноваційного розвитку пасажирських компаній від впровадження туристичних перевезень широкими коліями України з урахуванням послуг, що надаються туристичним компаніям і операторам для подальшого використання рухомого складу у залізничному туризмі, до технічного обслуговування, поточних і капітальних ремонтів потягів.

На сьогодні структурні перетворення в українській економіці мають великий вплив на діяльність залізничних компаній, суттєво змінюючи механізми управління процесами їхнього функціонування й об'єктивно спонукаючи ці компанії в умовах сучасного ринку до пошуку нових креативних інструментів інноваційного розвитку з метою забезпечення стратегічних конкурентних переваг. Стратегія розвитку залізничних компаній, крім будівництва нових залізничних ліній і модернізації інфраструктури, передбачає також розробку нових видів рухомого складу, підвищення якості перевізних послуг, їхньої ефективності й безпеки. Тому перед Укрзалізницею постало важливе завдання — підвищення ефективності роботи пасажирського господарства за рахунок збільшення обсягів перевезень, оптимізації руху пасажирських поїздів, збільшення кількості денних поїздів і організації залізничних туристичних подорожей, що дозволить знизити його збитковість.

Ефективне функціонування пасажирської компанії, виконання стратегічних та тактичних завдань можливе лише за умови активізації її інноваційного розвитку.

Таким чином актуалізується проблема розробки теоретико-методологічного підґрунтя та формування науково-практичних засад інноваційного розвитку пасажирських компаній.

Таким чином, в умовах глобалізаційних змін економіки, що впливають на інноваційний розвиток пасажирських компаній, необхідно продукувати креативні методи та форми їх розвитку. Одним із таких стратегічних економічно доцільних напрямків є організація залізничного туризму.

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.

На рис. 1 показано також підпорядкування менеджменту вищого рівня Укрзалізниці одночасно Кабінету Міністрів України та Міністерству Інфраструктури, оскільки це питання остаточно не вирішено. Утворення

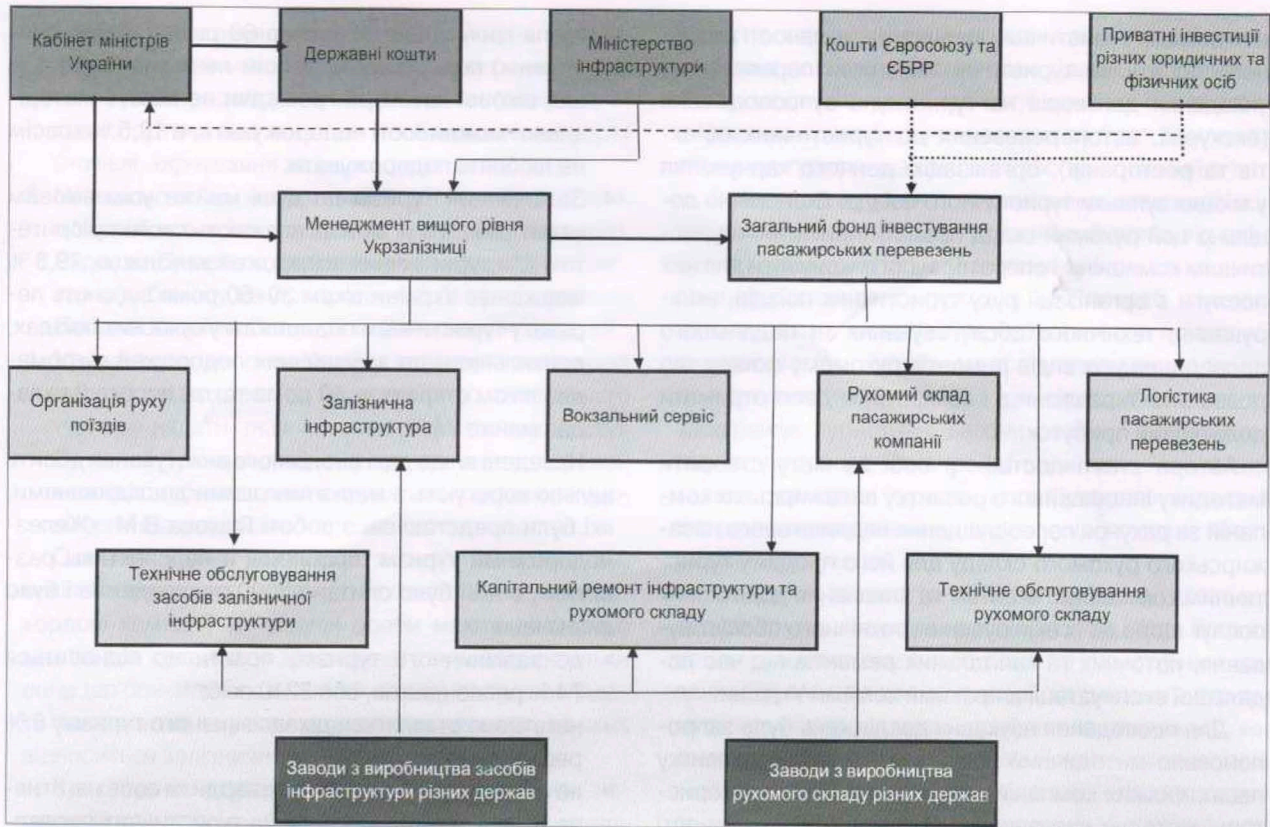


Рисунок 1 — Схема управління пасажирськими перевезеннями Укрзалізниці

загального фонду фінансування (інвестування) розвитку пасажирських перевезень запропоновано за принципами Євросоюзу, що зараз можливе для Укрзалізниці. 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 депо Укрзалізниці також потребують суттєвих змін, оскільки функціонування одночасно трьох самостійних незалежних компаній з перевезення пасажирів (пасажирська, швидкісна та приміська) призвела до чіткого розмежування зон обслуговування цими компаніями.

В господарському кодексі України зараз відсутнє поняття пасажирської компанії, але де-факто пасажирська компанія вже більше року існує в АТ «Українська залізниця» і має певні функції.

Зараз в АТ «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 більше 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 ре-

мону). Термін поїздки обмежений комфортними умовами подорожі, але в основному не перевищує 5 годин.

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

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 змінювати підхід до інноваційного розвитку пасажирських компаній. Скорочення кількості поїздів локомотивної тяги 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, укладення договорів на туристичне супроводження (екскурсії, автоперевезення до туристичних об'єктів та ресторанів), організацію денного харчування у місцях зупинки туристичного поїзда. Економічно доцільно цей рухомий склад продати приватним туристичним компаніям і операторам та виконувати для них послуги з організації руху туристичних поїздів, екіпування, технічного обслуговування та подальшого проведення усіх видів ремонтів рухомому складу, що дозволить Укрзалізниці і конкретним депо отримати додатковий прибуток.

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 екіпування, технічного обслуговування, поточних та капітальних ремонтів під час подальшої експлуатації широкими колями України.

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

В останні роки АТ «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 дуже дорогий.

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 — 28 років, можуть бути переобладнані капітально-відновлювальним ремонтом для комфортного перевезення туристів. Але на це потрібні додаткові кошти та наявність попиту на залізничний туризм.

Відсутність реальних статистичних даних, які характеризують попит населення України в залізничному туризмі, спонукали авторів провести анкетування щодо визначення попиту на туристичні подорожі залізничним транспортом. Аналіз анонімного анкетування виявив такі результати:

1. Найбільше в Україні подорожує молодь віком до 30 років, питома вага якої становить 45 %. Крім того, 12 % молодих громадян не мають матеріальної можливості подорожувати, а 1,33 % зовсім не люблять подорожувати.
2. Громадяни віком від 30 до 60 років (38,1 % опитуваних) 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 (16,9 % опитуваних) подорожують зовсім не активно. 54,4 % цієї вікової категорії громадян не мають матеріальної можливості подорожувати, а 10,5 % зовсім не люблять 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 дані анонімного анкетування досить щільно корегують з маркетинговими дослідженнями, які були представлені в роботі Газкова В.М. «Железнодорожный туризм: проблемы и перспективы развития», в якій було опитано 3000 респондентів і було визначено:

- до залізничного туризму позитивно відносяться 74 % респондентів, або 2210 осіб;
- 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 пригосподницький вид туризму, 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 відпочинок біля моря або річок (пляжний туризм).

За терміном подорожі по залізничним коліям 25 % респондентів віддають перевагу одноденним туристичним поїздам, нетривалими поїздам до 2–3 діб цікавиться 37 % респондентів, багатоденними поїздами в туристичних поїздах цікавляться 19 % опитаних. При цьому 19 % респондентів не змогли позитивно відповісти на дане питання.

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 додатковий прибуток АТ «Українська залізниця», турагентам, туроператорам та суб'єктам, що здійснюють туристичну діяльність, а також місцевим органам влади.

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

1. Залізничний туризм в Україні за останні 25 років майже зник. 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 все ж існує попит на туристичні подорожі. Зараз відбувається переорієнтація напрямків туристичного бізнесу на пріоритетний розвиток регіонів Західної України, Одеській та Запорізькій областей.
4. Майже в усіх регіонах України розвинута залізнична мережа, яка дозволить за допомогою залізничного туризму надати значний обсяг туристичних послуг. Сучасний рухомий склад для туристичних подорожей можна придбати за кошти приватних компаній за умови організації державно-приватного партнерства.

Останній пункт висновків авторів 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.

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

1. АТ «УЗ» продає за певні кошти надлишкові пасажирські вагони, що приписані до вагонного депо і термін служби яких вичерпано, приватним компаніям та особам;
2. За замовленням власників цих вагонів за окрему плату депо виконує їм капітально-відновлювальний ремонт для комфортних туристичних перевезень широкими залізничними коліями.
3. АТ «УЗ» за окремими договорами з туристичними операторами або турагентами 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. 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.
5. 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, кафе 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 депо отримати додатковий дохід від виконання таких операцій: капітально-відновлювальний ремонт пасажирських вагонів для потреб залізничного туризму; екіпірування туристичного поїзда або окремих вагонів, їх технічне обслуговування на замовлення туристичної компанії або туристичного агента; забезпечує туристичні вагони своїми провідниками під час подорожі; виконує усі види поточних та капітальних ремонтів туристичного рухомого складу за окремими замовленнями туристичної компанії або туристичного агента.

Реалізація даного методичного підходу дозволить продавати надлишковий рухомий склад після його капітально-відновлювального ремонту туристичним компаніям та агентам для організації залізничного туризму та отримувати додатковий прибуток за рахунок надання комплексу послуг при експлуатації туристичних поїздів.

Слід додати, що у сучасних умовах господарювання слід постійно продукувати управлінські рішення щодо інноваційного розвитку з урахуванням зростаючої нестабільної ситуації зовнішнього середовища, постійної «боротьби» з конкурентами та з урахуванням змін внутрішнього середовища, шляхом формування сукупності перспективних планів і завдань, які необхідно виконати для досягнення поставлених цілей.

На основі цього розроблено стратегію інноваційного розвитку пасажирських компаній (рис. 2), сутність якої полягає у формуванні комплексу впорядкованих регулюючих аналітичних і управлінських заходів, спрямованих на генерування декомпенсаційних регуляторів зменшення або усунення наслідків негативного впливу дестабілізуючих факторів зовнішнього оточення та внутрішнього середовища діяльності пасажирських компаній за результатами визначення рівня сприйняття інноваційності пасажирськими компаніями.

Це зумовлює необхідність визначення соціально-економічних передумов розвитку залізничного туризму та дозволяє перманентно оцінювати інноваційну активність пасажирських компаній у часі та просторі на різних стадіях життєвого циклу компаній та адаптувати сучасні інноваційні розробки туристичної галузі з метою розвитку залізничного туризму.

Реалізація стратегії інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму потребує залучення інвестицій. Джерелами інвестування можуть виступати власні кошти компанії, залучені фінансові ресурси та безоплатні чи благодійні внески.

Пасажирські компанії повинні мати добре обґрунтовану стратегію інноваційного розвитку, сутність якої полягає у формуванні заходів щодо адаптування до передбачених та непередбачених обставин.

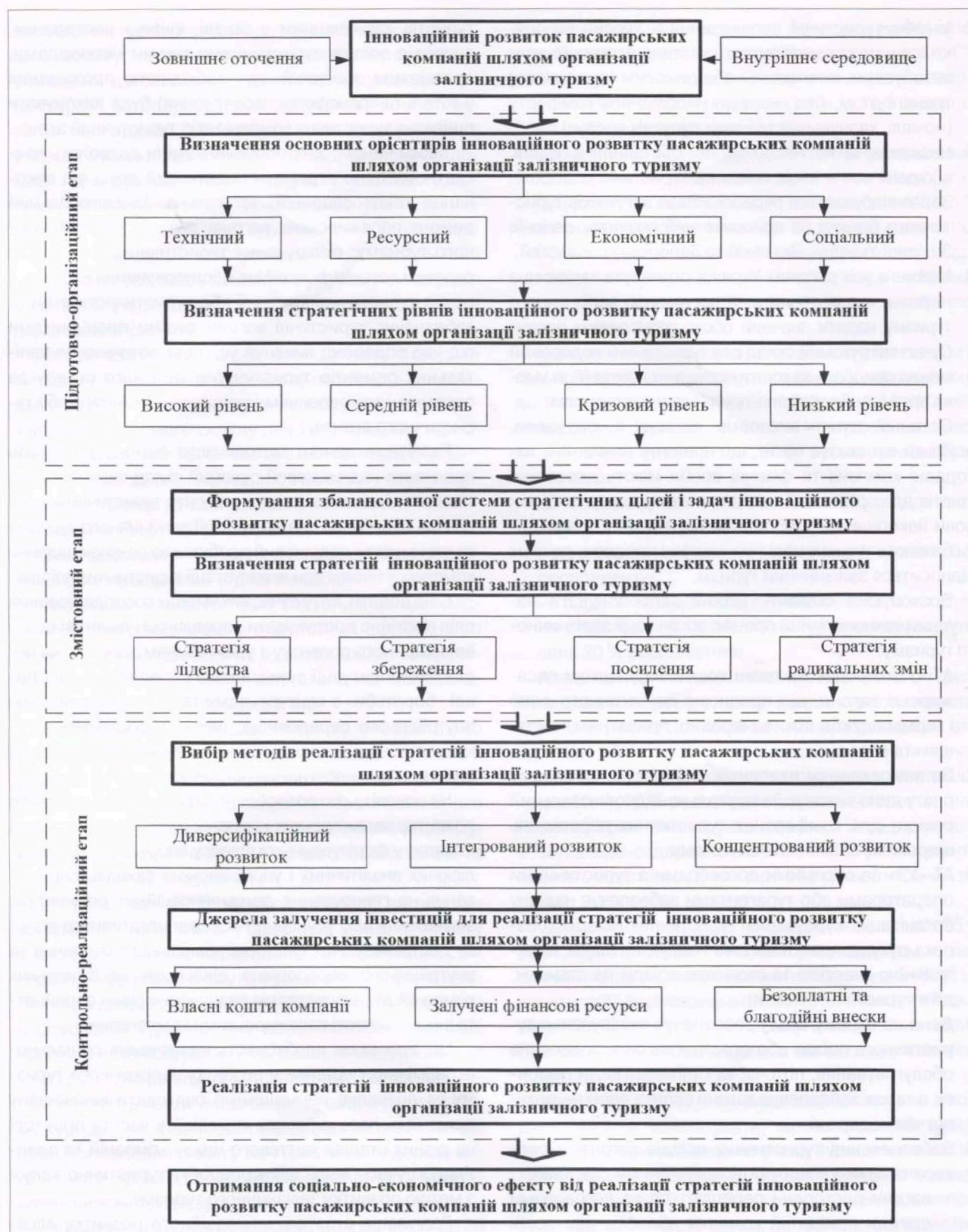


Рисунок 2 – Стратегія інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму

Тенденції сучасного розвитку економічної ситуації характеризуються високим динамізмом, активізацією структурних зрушень та загостренням конкурентної боротьби. Процеси у зовнішньому середовищі набувають ознак комплексності, взаємодоповнюваності та взаємопричинності. Отже, усі ці факти зумовлюють необхідність наукового пошуку креатив-

них механізмів і методів стратегічного інноваційного розвитку пасажирських компаній шляхом організації залізничного туризму, основою якого є інноваційність компаній, що передбачає врахування впливу і взаємозв'язку між факторами внутрішнього та зовнішнього середовища й обов'язково задовольняти попит споживачів. [10]