

Л. В. Марценюк,

к. е. н., доцент кафедри економіки та менеджменту, Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, м. Дніпропетровськ

ПІДВИЩЕННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ ЗА ДОПОМОГОЮ ВПРОВАДЖЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ

L. Martsenyuk,

Dep. "Economics and Management",

Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, c. Dnipropetrovsk

IMPROVING THE COMPETITIVENESS OF RAIL TRANSPORT UKRAINE BY IMPLEMENTING RAILWAY TOURISM

У високорозвинених країнах саме туризм є однією із галузей, завдяки якій до бюджету надходить значна частина коштів. Зокрема, останнім часом великою популярністю користується залізничний туризм, завдяки якому туристи можуть комфортно та в межах своїх фінансових можливостей подорожувати світом. Враховуючи погіршення політико-економічної ситуації в Україні, доходи громадян суттєво знизилися. В результаті кількість туристів, виїжджаючих за кордон, різко впала. Аби зайняти вільний час громадян, потрібно зацікавити їх подорожувати Україною, а для цього необхідно вирішити низку питань починаючи із законодавчої бази і закінчуючи оновленням інфраструктури.

Мета статті полягає в обґрунтуванні необхідності підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту за допомогою розвитку залізничного туризму в Україні. Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності туристичної галузі у сфері пасажирських залізничних перевезень, теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності залізничного туризму й управління туристичними потоками.

У статті запропоновано узагальнюючий показник для оцінки конкуренції туристичних перевезень різними видами транспорту, який враховує коефіцієнти, що характеризують шкідливий вплив на довкілля, зручність та комфортність туристичної подорожі, обсяг інвестицій на утримання та розвиток транспортної інфраструктури та рухомого складу, частку ринку, яку займає кожний вид транспортних перевезень, що дозволить туроператорам вибирати найбільш ефективний вид подорожі.

Крім того, вперше запропоновано створення управлінських пасажирських туристичних компаній різних форм власності, які будуть центром узгодження усіх ланок, які задіяні в процесі надання туристичного продукту.

У результаті виконання поставлених завдань мають бути досягнуті наступні результати: підвищення іміджу українських залізниць, зростання обсягів пасажирських перевезень, збереження об'єктів національної наукової і культурно-історичної спадщини, які одночасно використовуються як об'єкти туристичного показу, формування біля цих об'єктів необхідної туристичної інфраструктури. Автором запропоновано новий узагальнюючий показник для оцінки конкуренції туристичних перевезень різними видами транспорту, який враховує коефіцієнти, що характеризують шкідливий вплив на довкілля, зручність та комфортність туристичної подорожі, обсяг інвестицій на утримання та розвиток транспортної інфраструктури та рухомого складу, частку ринку, яку займає кожний вид транспортних перевезень, що дозволить туроператорам вибирати найбільш ефективний вид подорожі. Крім того, вперше запропоновано створення управлінських пасажирських туристичних компаній різних форм власності, які будуть центром узгодження усіх ланок, які задіяні в процесі надання туристичного продукту. Раціонально застосовані заходи за запропонованими автором напрямками управління туристичними потоками дозволять суттєво підвищити надходження до бюджету країни від внутрішнього туризму.

In developed countries tourism is just one of the areas through which the budget goes much of the funds. Recently very popular railway tourism. Deterioration the political and economic situation in Ukraine, incomes declined. As a result, the number of tourists who travel abroad plummeted. To take your free time citizens need them interested Ukraine travel. It is necessary to solve many issues, ranging from legislation and ending upgrade infrastructure.

The purpose of the article is a justification for increasing the competitiveness of rail transport through the development of railway tourism in Ukraine. Theoretical and methodological basis of the study are problems of systematic analysis of the competitiveness of the tourism industry in passenger rail transportation.

In the article the summary measure for assessing competition of tourist traffic in different modes. It takes into account factors that characterize the impact on the environment, ease and comfort of a travel, investment for maintenance and development of transport infrastructure and rolling stock, the market share occupied by each type of transport. This will enable tour operators to choose the most effective type of trip.

The first time the creation of the management of passenger travel companies of different ownership.

As a result to be achieved the following results: improving the image of Ukrainian railways, the growth in passenger traffic. Rationally applied measures will significantly increase the country's revenue from domestic tourism.

Ключові слова: конкурентоспроможність, залізничний туризм, туристичний потік, туристичний маршрут, туристичний поїзд, залізничний тур.

Key words: competitiveness, tourist flow, tourist route, tourist train, narrow gauge railway.

ВСТУП

Залізничний транспорт завжди відігравав визначну роль в економіці України. В умовах переходу до ринкової економіки задля підвищення конкурентоспроможності залізнична галузь потребує реформування.

Адже, згідно зі статистичними даними, залізниця зберегла лідерство у сфері вантажоперевезень (на них припадає більше 80% вантажообігу), а ось у сфері пасажирських перевезень на їхню частку припадає лише близько 37% пасажирообороту. Лідером поки що є автомобільний транспорт (майже половина усіх пасажироперевезень).

Роль залізничного транспорту в туристичній індустрії на сьогодні поки що досить скромна. Точний підрахунок кількості туристів серед пасажирів потягів не ведеться. Але відповідно до ринкових досліджень на міжміських маршрутах серед основних цілей поїздок домінує "відвідування родичів і друзів". На другому місці — ділові і лише на третьому — туристичні поїздки.

Залучення додаткового пасажиропотоку можливе шляхом кардинального покращення умов проїзду, розширення спектра послуг, доступних тарифів.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Особливості розвитку туристичної індустрії досліджено в працях Ю.С. Бараша, А.М. Близнюка, Л.Г. Богуша, Л.І. Давиденко, В.Ф. Данильчука, В.Ф. Кифяка, Н.Й. Конішевої, М.П. Мальської, Т.М. Ореховської, Ф.Е. Поклонського, І.В. Смаля, Т.І. Ткаченко, В.І. Цибуха, І.М. Школи. Але в їх працях недостатня увага приділена розвитку саме залізничному туризму, на якому акцентує свою увагу автор.

ПОСТАНОВКА ЗАВДАННЯ

В Україні є значний потенціал для розвитку залізничного туризму, проте він недостатньо розвинений. Форми залізничного туризму є маловідомими для вітчизняних туристів, тому до них сформоване або інертне або негативне ставлення.

Необхідно прийняти заходи по залученню інвесторів для забезпечення прискореного розвитку сфери туризму, перетворення її у високоєфективну, інтегровану у світовий ринок галузь на основі широкого використання інноваційних технологій обслуговування споживачів при взаємодії держави, бізнесу та кінцевих споживачів.

МЕТА

Метою досліджень даної роботи є обґрунтування необхідності розвитку залізничного туризму, а також розробка узагальнюючого показника для оцінки конкуренції туристичних перевезень різними видами транспорту.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

На відстані до 5 км вигідно переміщатись пішки або велосипедом, від 5 до 500 км — автомобілем, від 30 до 1500 км — залізницею. Авіація доцільна на відстанях не менших, ніж 500 км. Відповідно виникає конкуренція між різними видами транспорту за перевезення пасажирів.

Отже, бачимо, що найзручніший транспорт для групових перевезень туристів є залізниця. Її перевага і в зручності, і в незалежності від погодних умов, і в доступних тарифах. Автотранспорт є не дуже зручним для довготривалих подорожей, авіатранспорт відлякує потенційних

клієнтів вартістю квитків, а морської — небезпечністю подорожі і навіть "морською хворобою".

В організації залізничного туризму потрібно застосовувати системний підхід. Узгодження потребують багато ланок, які задіяні в процесі надання туристичного продукту.

До логістичної схеми взаємодії можна віднести організаційне, правове, виробниче забезпечення та сервіс.

Системний підхід організації туристичних маршрутів повинен включати попереднє обслуговування, безпосередньо організацію самого туристичного продукту та післятуристичне обслуговування. На попередньому етапі клієнт — потенційний турист, насамперед, повинен отримати достовірну та повну інформацію щодо різних туристичних продуктів. Мова йде і про сам маршрут, про його тривалість, вартість, можливість знижок, щодо виду рухомого складу, рівня сервісу, організацію харчування та ночівлі, тощо. Далі, якщо клієнт обрав певний маршрут та придбав квиток, він має право отримати в повному обсязі ті послуги, що були заявлені управлінською пасажирською туристичною компанією. Під час подорожі клієнт повинен бути доставлений до місця призначення із забезпеченням безпеки, необхідного комфорту та сервісу. Післятуристичне обслуговування полягає в забезпеченні комфорту до місця прибуття, а також наданні додаткових послуг управлінською пасажирською туристичною компанією, наприклад, замовлення їжі, виклик таксі тощо [2].

Схема взаємодії управлінської пасажирської туристичної компанії із клієнтом-туристом буде виглядати наступним чином: клієнт обирає туристичний маршрут, а компанія пропонує пакет послуг, де вже буде все узгоджено із залізницею, страховою компанією, власниками інфраструктурних об'єктів в місцях зупинки туристичного потягу, пунктів організації їжі, екскурсійних бюро та з іншими учасниками. Пакети послуг можуть бути не тільки стандартними: бізнес, стандарт та економ класу, вони можуть бути також сімейними, груповими, повторними. Тобто, повинна бути гнучка система знижок, яка приведе туриста до управлінської пасажирської туристичної компанії знову і знову.

Отже, для початку організації, а згодом і стрімкого зростання туристичних потоків залізницею, потрібна узгоджена дія усіх ланок єдиного логістичного ланцюга пасажирських перевезень. Більшість ділянок логістичної системи пасажирських є, за сутністю, закладами сервісу, де послуги безпосередньо пов'язані з пасажиром. Тому критерієм оцінювання рівня взаємодії всіх ланок логістичного ланцюга з обслуговування пасажиропотоку має стати надання послуг за допомогою найефективнішого способу з погляду витрат і забезпечення вимог пасажирів.

Для оцінювання якості послуг доцільно використати порівняння очікувань покупця із фактично наданими. Мета функціонування логістичної системи обслуговування пасажиропотоку полягає в організації управління таким чином, щоб звести до мінімуму відмінності між очікуваним і фактичним рівнями якості послуг.

Транспортні подорожі розглядаються як самостійний вид туризму. Транспортні подорожі — це подорожі організованих груп туристів при наявності путівок за розробленими маршрутами з використанням різних транспортних засобів [5].

Транспортні туристичні подорожі класифікуються за наступними ознаками: вид транспорту, траса маршруту

(лінійна, кільцева, радіальна, комбінована), тривалість та сезонність.

При плануванні подорожі турист враховує безпеку, швидкість, комфорт подорожі; вартість; умови харчування; рівень шуму, вібрацій; умови для сну і відпочинку [4].

Наукова новизна та практична значимість

Для вибору найбільш ефективного виду подорожі потрібно врахувати узагальнюючий показник для оцінки конкуренції туристичних перевезень різними видами транспорту, який враховує коефіцієнти, що характеризують шкідливий вплив на довкілля, зручність та комфортність туристичної подорожі, обсяг інвестицій на утримання та розвиток транспортної інфраструктури та рухомого складу, частку ринку, яку займає кожний вид транспортних перевезень.

Як ми вже вказали раніше, в межах України найбільш зручно користуватися залізницею, а саме: спеціальними туристичними поїздами (це мають бути "готелі на колесах" зі спальними вагонами, вагонами-ресторанами, панорамними вагонами з прозорим дахом). Подорожі можуть бути як одноденні, "вихідного дня", так і довгі (понад п'ять днів). На щастя, наша держава має достатній природний та історико-культурний потенціал для організації різноманітних турів [3].

Ресурси, що пропонують туристам, поділяються на види: природні блага, об'єкти показу та дозвілля. При цьому при розробці схеми туристичного маршруту потрібно врахувати той факт, що за обмежений термін при мінімізації витрат часу на переміщення між основними пунктами маршруту потрібно охопити якнайбільше об'єктів показу задля задоволення пізнавальної мети.

Якщо подивитися на світовий досвід організації залізничного туризму, то можна сказати, що він розквітає. Дуже популярною і престижною розвагою (незважаючи на вартість в три тисячі доларів за добу) серед туристів є подорож у "п'ятизірковому готелі на колесах" у Південній Африці, що з'єднує Преторію з портом Кейптаун. Траса має довжину 1600 км.

Трохи дешевше — приблизно за тисячу доларів за добу у Великій Британії туристам пропонують подорож на поїзді "Роял Скотсмен" (англ. — Королівський шотландець) в напрямку "Лондон — Глазго — Лондон".

Інтенсивний розвиток швидкісного руху залізниць у Європі надав "друге дихання" розвитку туристичної залізничної індустрії. Нині в межах основних європейських країн (Італії, Франції, Іспанії, Німеччині, Великої Британії) подорожі між столицями та туристичними центрами зручніше здійснювати поїздом, ніж автобусом чи літаком.

Подорожі залізницею перетворилися на своєрідний спорт для окремих ентузіастів. Так, американець Джон Белінджер став найактивнішим залізничним мандрівником, проїхавши 76 500 миль обома американськими континентами. Янкі Дж. Брендзі за один календарний рік відвідав 498 станцій, здійснивши подорож довжиною 21 500 миль.

Швидкісний залізничний рух активно використовують у практичній організації масових перевезень туристів у розвинутих країнах. Першою країною, яка впровадила швидкісні залізниці, є Японія, де побудовано перший супершвидкісний потяг "Bullet Train" у 1964 р. Він курсував на лінії, що з'єднує Токіо, Осаку, Окіяму та має протяжність 775 км. Нині тут курсує новий "Хікарі", швидкість руху якого досягає 260 км/год [7].

В Європі швидкісні залізниці запровадили пізніше, коли запустили швидкісний "ІнтерСітіЕкспрес". У 1997 р. після модернізації його швидкість збільшилася до 360 км/год. Швидкісні залізниці діють сьогодні у Франції — потяг "TGV", що об'єднує Париж із Марселем (4 години), Ліоном (2), Нантом (2), Бордо (3 годин); в Італії — швидкісна залізниця "Пендоліно" (Мілан-Рим — 4 години); в Іспанії — AVE на трасі Мадрид-Севілья (500 км за 2 години) [6].

Серед найпопулярніших трансконтинентальних залізничних маршрутів — легендарний "Східний експрес" трасою Лондон — Париж — Афіни — Стамбул. Уперше він був запущений у 1883 р., тоді поїздка з Парижа до Константинополя тривала 81 год 40 хв, а назад — 77 год 49 хв. Нині це суперрозкішний потяг. На вечерю пасажири йдуть лише в смокінгах та вечірніх сукнях; їм пропонують вишукану їжу та розважальну програму. Сучасна подорож у "Східному експресі" — це незабутні враження як від потягу, так і від краєвидів [8].

Швидкісний рух запроваджено в останні роки і в Україні. Нині такі траси з'єднують Київ із Харковом, Дніпро-

петровськом, Хмельницьким, Кам'янець-Подільським. На черзі інші крупні міста. Спеціальний туристичний потяг у старовинному стилі недавно запровадив його приватний власник у Карпатах [1].

РЕЗУЛЬТАТИ

У статті вперше запропоновано узагальнюючий показник для оцінки конкуренції туристичних перевезень різними видами транспорту, який враховує коефіцієнти, що характеризують шкідливий вплив на довкілля, зручність та комфортність туристичної подорожі, обсяг інвестицій на утримання та розвиток транспортної інфраструктури та рухомого складу, частку ринку, яку займає кожний вид транспортних перевезень, що дозволить туроператорам вибирати найбільш ефективний вид подорожі.

Крім того, вперше запропоновано створення управлінських пасажирських туристичних компаній різних форм власності, які будуть центром узгодження усіх ланок, які задіяні в процесі надання туристичного продукту.

ВИСНОВКИ

У контексті підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту одним із засобів досягнення мети може бути розвиток залізничного туризму. Подорожі можна організовувати за допомогою спеціальних туристичних поїздів (це мають бути "готелі на колесах" зі спальними вагонами, вагонами-ресторанами, панорамними вагонами з прозорим дахом). Подорожі можуть бути як одноденні, "вихідного дня", так і довгі (понад п'ять днів).

Враховуючи, що наша держава має достатній природний та історико-культурний потенціал для організації різноманітних турів вважаємо можливим і доцільним розробку та впровадження залізничних туристичних маршрутів на базі існуючої інфраструктури, які будуть вести до історико-культурних місць.

Література:

1. Алексіук Т. Може хтось допоможе: Заріченщина туристична: [Про розробку інноваційного туристичного продукту "Поліський трамвай" щодо вузькоколійної залізниці "Антонівка — Заріччя"] / Т. Алексіук // Полісся. — 2009. — N4/29січня/. — С. 2.
2. Вузькоколійка по Рівненщині: [про найдовшу (стошестикілометрову) вузькоколійну залізницю в Європі, яка діє в Заріченському та Володимирецькому районах на Рівненщині] // Урядовий кур'єр. — 2009. — N 214/18 листоп./ — С. 6.
3. Дем'янчук О. Туристична галузь [області] — мішок для наповнення бюджету / О. Дем'янчук // Вісті Рівненщини. — 2009. — № 39/24 верес./ — С. 7.
4. Куцевич А. Розвиток туризму — то наш порятунок, або — Не обкрадаймо самі себе: [Про можливість запровадження туризму в Заріченському районі] / А. Куцевич // Полісся. — 2005. — № 35/26 серп./ — С. 5.
5. Марценюк А. В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / А. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. — Д., 2013. — Вип. 47. — С. 24—32.
6. Нагорнюк О. Вузькоколійка. 106 кілометрів Полісся. — Рівне, 2008. — 60 с.
7. Тишковець С. Туристична подорож Заріченщиною / С. Тишковець // Полісся. — 2009. — N 28/23 лип./ — С. 2.

References:

1. Aleksiiuk, T. (2009), "Can someone help: Zarechnynschena tour", Polissia, vol. 4, pp. 2.
2. Uriadovij kur'ier (2009), "Narrow Gauge Railroad in Rivne region", Uriadovij kur'ier, vol. 18, pp. 6.
3. Dem'ianchuk, O. (2009), "Tourist industry of the region — a means to supplement the budget", Visti Rivnenschyny, Vol. 24, pp. 7.
4. Kutsevych, A. (2005), "Tourism development — is our saving or should rob yourself", Polissia, vol. 26, pp. 5.
5. Martseniuk, L. V. (2013), "Main directions of development of tourism in Ukraine Transport", Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, vol. 47, pp. 24—32.
6. Nahorniuk, O. (2008), Vuz'kokolijka. 106 kilometers of Polissia [Narrow Gauge Railway. 106 kilometers of Polissia], Rivne, Ukraine.
7. Tyshkovets', S. (2009), "Tourist trip in Zarichnenschyna", Polissia, vol. 23, pp. 2.

Стаття надійшла до редакції 06.09.2015 р.