

ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД К ОПРЕДЕЛЕНИЮ КОЛИЧЕСТВА ТУРИСТОВ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПОЛЬЗОВАТЬСЯ УСЛУГАМИ ТУРИСТИЧЕСКИХ ТРАНСПОРТНЫХ КОМПАНИЙ

Лариса Марценюк,

доцент кафедры Экономики и менеджмента,

*Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта
имени академика В. Лазаряна*

Theoretical and methodical approach to definition of the number of tourists who can use the services of tourism transport companies

Annotation. The author proposes a new methodological approach to the determination of the number of potential prospective tourists. It is based on the coefficient group, taking into account certain factors that are directly related to the tourism industry.

Keywords: transport, tourism, tourist traffic, infrastructure, railway

Вступление. В последние десятилетия в мировом сообществе наблюдается тенденция стремительного развития индустрии туризма. Отдельное место среди всех видов путешествий занимает железнодорожный туризм [3]. По мнению автора, Украина имеет достаточный историко-культурный потенциал для развития железнодорожного туризма, однако, пока остро стоит проблема обновления и развития инфраструктуры как железнодорожного транспорта, так и тяготеющих к железной дороге объектов туристической отрасли [5].

В новых рыночных условиях, особенно учитывая процедуру акционирования украинских железных дорог, которая произошла в октябре 2015 года, возникла необходимость в новой методике прогнозирования количества туристов, желающих пользоваться полным комплексом туристических услуг, смотровыми путешествиями и трансфером на несколько лет.

Проблемы туристической деятельности и туристических путешествий подробно рассмотрены в работах украинских ученых: В. В. Абрамова [1], Е. С. Алешинского [6], Ю. С. Бараша [2], В. Г. Гуляева [4], В. Г. Кузнецова [7], И. М. Писаревского [8], П. А. Пшинько [7], В. И. Стрельца [9], Н. В. Черненко [10], и мировых ученых: Р. Батлера, Х. Кима, Н. Лейпера, С. Медлик и др. Они изучали вопросы внедрения туристических поездов на железных дорогах, развития и обновления инфраструктуры, возможности повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта и соответственно роста доходности пассажирского хозяйства за счет развития железнодорожного туризма.

Однако в их работах не затронуты вопросы прогнозирования потенциально-го количества туристов в том или ином регионе, никем из вышеперечисленных авторов не предложена универсальная методика прогнозирования количества туристов.

Целью статьи является разработка новой методике прогнозирования количества туристов, желающих пользоваться полным комплексом туристических услуг, смотровыми путешествиями и трансфером на несколько лет.

Изложение основного материала. Регионы Украины могут пользоваться спросом как отечественных так и зарубежных туристов из разных стран мира, желающих путешествовать железнодорожным транспортом (рис. 1). Условно их можно разделить на пять основных потоков, каждый из которых имеет свой туристический потенциал.

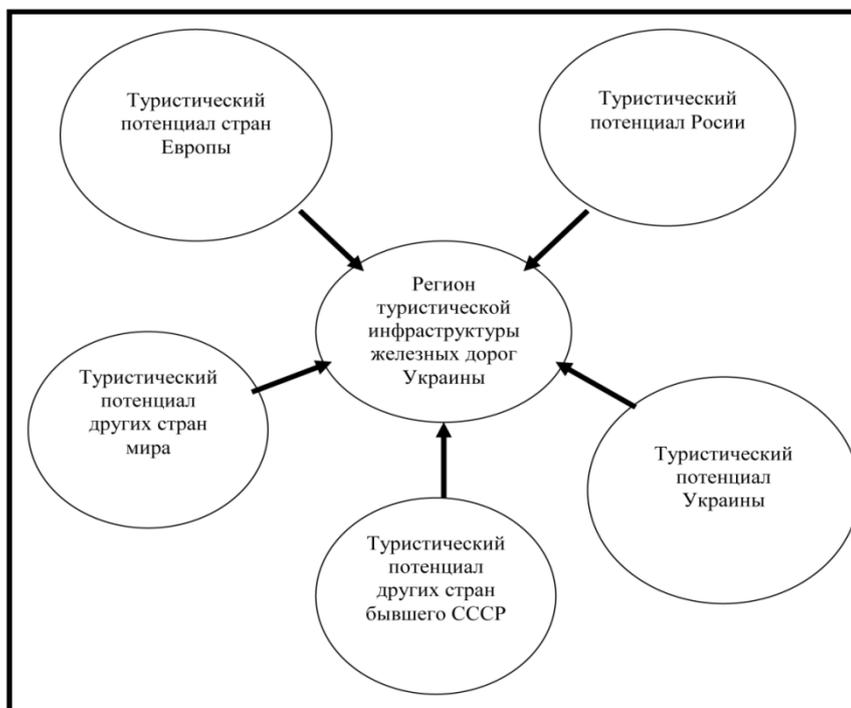


Рис. 1 — Модель перспективного спроса туристов из разных стран и регионов мира на туристические железнодорожные путешествия

Источник: Разработка автора

Наибольший потенциал у Украины, поскольку в последние годы происходит переориентация ее жителей на отдых в Западной Украине вместо курортов Крыма, Египта, Турции из-за резкого падения курса гривны, что привело к снижению покупательской способности украинского населения.

Существенно снизилось количество отдыхающих граждан России, из-за обоюдного негативного отношения россиян и украинцев в связи с политическими событиями, произошедшими на протяжении 2014–2015 годов. Туристический потенциал туристов из России резко снизился. Еще существует определенный интерес к туристическим поездкам в Украину со стороны туристов из других стран бывшего СССР, но этот поток также значительно снизился после аннексии Крыма, однако при всем этом отмечается незначительный спрос на туристические путешествия в Закарпатский и Львовский регионы.

В то же время появился больший интерес к туристическим путешествиям в Украине со стороны граждан европейских стран, особенно из Польши, Чехии, Словакии, Венгрии и Румынии, которые имеют с Украиной общую границу. Пятый поток туристов из других стран мира, желающих путешествовать по железным дорогам Украины, только лишь начинает развиваться. Но военные действия на Донбассе и аннексия Крыма существенно уменьшают спрос на эти путешествия из-за боязни иностранцев пересекать границу Украины. Такие существенные изменения, которые происходят на туристическом рынке Украины, требуют досконального учета всех показателей, влияющих на определение туристического потенциала самой Украины и ее основных поставщиков.

На туристический потенциал любой страны мира влияет общее количество, возрастная структура и мобильность ее населения, жизненный и культурный уровень жителей, а также их спрос на туристические путешествия (рис. 2). Но не все слои населения отдают предпочтение железнодорожному транспорту, поэтому в формуле 1 показаны коэффициенты, учитывающие только ту часть населения страны, которая желает путешествовать и отдыхать с использованием поездов.

Наибольшее количество туристов, желающих путешествовать железнодорожным транспортом, находится в самой Украине. В последние годы регионом повышенного спроса стали узкоколейные железные дороги Закарпатья. В этот регион в развитие железнодорожной и сопутствующей туристической инфраструктуры планируют вкладывать средства украинские и зарубежные бизнесмены.

На количество туристов, желающих ознакомиться с Украиной, влияют многие факторы, основными из которых являются: военные события и общественный порядок в стране, взаимоотношения между странами, из которых прибывают туристы, уровень полученных туристических услуг и др. Дальнейшие исследования по определению перспективной численности туристов, которые будут пользоваться услугами железнодорожных туристических компаний и ее контрагентами, автор предлагает выполнять по формуле (1):

$$PKT = \sum_i^s K_{NK_i} \times K_{пт} \times K_{пу} \times K_{мо} \times K_{ст} \times K_{смк} \times K_{рпг} \times K_{вгс} \times K_{жрт} \cdot K_{жру}, \quad (1)$$

где K_{NK_i} — количество населения любой страны, чел.;

$K_{пт}$ — коэффициент, учитывающий годовой спрос на туристические путешествия в любой стране мира, доля. Определяется по результатам статистического анализа каждой страны отдельно;

$K_{пу}$ — коэффициент, учитывающий годовой спрос на туристические путешествия иностранцев именно в Украине, доля. Определяется по результатам статистического анализа каждой страны отдельно;

K_{mo} — коэффициент, учитывающий интерес туристов к конкретному региону Украины, доля. Определяется по результатам статистического анализа каждой страны отдельно;

K_{zt} — коэффициент, учитывающий спрос на туристические путешествия железнодорожной инфраструктурой, доля. Определяется по результатам статистического анализа каждой страны отдельно;

$K_{смк}$ — коэффициент, учитывающий отношения между туристами страны контрагента и Украины, доля. Определяется по результатам статистического анализа каждой страны отдельно;

$K_{вгс}$ — коэффициент, учитывающий военные события и общественный порядок в Украине, доля. Определяется по результатам статистического анализа каждой страны отдельно;

$K_{ртп}$ — коэффициент, учитывающий уровень туристических услуг и комфорта в Украине, доля. Определяется по результатам экспертного анализа и Интернет-анализа отдельных туристов;

$K_{жр}$ — коэффициент, учитывающий жизненный уровень страны, из которой прибыли туристы, доля;

$K_{пт}$ — коэффициент, учитывающий жизненный уровень жителей Украины, доля;

S — количество стран, которые являются основными поставщиками туристов в Украину, ед. Для практических расчетов S не может превышать 20 стран. Все указанные коэффициенты имеют значения меньше единицы, и их величина должна определяться отдельно для каждой страны.

Кстати, предложенный метод определения прогнозного количества туристов не всегда дает необходимый результат, поскольку указанные выше коэффициенты рассчитываются в некоторых странах, а в некоторых областях Украины местные власти не имеют даже реальных отчетных данных о количестве отдыхающих в регионе.

Кроме указанного выше методического подхода в перспективных районах, не имеющих существующей, или развитой туристической инфраструктуры, автор предлагает другой научный подход расчета туристического потенциала.

Рассчитать прогнозное количество отдыхающих в районе тяготения таких железных дорог очень трудно, так как не до конца спрогнозирована туристическая инфраструктура указанного района, а именно количество: гостиниц, баз отдыха, туристических городков, ресторанов, местных достопримечательностей, музеев и др. Кроме того, от вместимости туристической инфраструктуры зависит количество работающих и местных жителей, которые будут пользоваться железной дорогой как средством проезда на работу и трансфером.



Рис. 2 — Основные факторы, влияющие на определение количества туристов, которые могут пользоваться железнодорожным транспортом и окружающей туристической инфраструктурой для заданного региона Украины.

Источник: Разработка автора

Без досконального исследования указанного региона невозможно спрогнозировать количество туристов, которые будут пользоваться туристической инфраструктурой в районе железной дороги, поскольку часть этих туристических потоков будет переориентирована и задействована в новом проекте.

В этом случае перспективное количество туристов, которые будут пользоваться узкоколейной железнодорожной линией и туристической инфраструктурой нового района можно определять по формуле (2).

$$\text{ПКТ} = (\text{ПКВГ} + \text{ПКОЕ}) \cdot K_{\text{тур.р.ч}} + \text{ПКПР} \cdot K_{\text{пр.р.ч}} + \text{ПКММ}, \quad (2)$$

где ПКВГ — прогнозируемое количество туристов, которые в течение года будут пользоваться местными отелями, частными апартаментами и железнодорожным трансфером, чел.;

ПКОЕ — прогнозируемое количество туристов, которые в течение года будут пользоваться железнодорожными обзорными экскурсиями, чел.;

ПКПР — прогнозная численность работающих рабочих, которые в течение года будут пользоваться железной дорогой, чел.;

ПКММ — прогнозное количество местных жителей, которые в течение года будут пользоваться железной дорогой, определяется в зависимости от численности населения, проживающего в зоне тяготения, с учетом коэффициента, который учитывает долю населения региона, которое будет пользоваться этой железной дорогой, чел.;

$K_{тур.р\dot{u}ч}$ — прогнозный коэффициент, учитывающий колебания количества туристов в течение года;

$K_{р.р\dot{u}ч}$ — прогнозный коэффициент, учитывающий колебания количества работающих рабочих в течение года.

В свою очередь, прогнозируемое количество туристов, которые в течение года будут пользоваться железнодорожными обзорными экскурсиями на первый период 1–2 года, можно определить по количеству смотровых маршрутов, по которым будут проводиться экскурсии, количества специальных железнодорожных поездов на каждом из них (3)

$$ПКОЕ = \sum_{y=1}^m ПКП_y^i \cdot n_{сеп}^i \cdot ПКМ_y \cdot m_y, \quad (3)$$

где $ПКП_y^i$ — количество туристических железнодорожных поездов на y — м маршруте за один день, ед.;

$n_{сеп}^i$ — средняя расчетная населенность i -того туристического поезда на y — м маршруте за год, чел.;

$ПКМ_y$ — количество обзорных туристических маршрутов в прогнозном году, ед.;

m_y — среднее количество рабочих дней i -го туристического железнодорожного поезда на y -м маршруте на прогнозный год, дней.

Научная новизна и практическая значимость. Автором предложен новый методический подход к определению перспективной численности потенциальных туристов, которые имеют возможность пользоваться туристическими путешествиями с использованием специального подвижного состава, основанный на использовании группы коэффициентов к существующей численности населения любой страны, которые учитывают спрос на туристические перевозки железнодорожным транспортом, интерес к конкретному региону страны, отношения между туристами из разных стран, общественный порядок и военные события в

Украине, уровень туристических услуг, жизненный уровень стран, из которых прибывают туристы и жителей Украины.

Также автором в данной статье предложен научный подход к определению перспективной численности потенциальных туристов в некоторых районах Украины, которые не имеют существующей, или развитой туристической инфраструктуры, учитывающий годовое количество туристов в зависимости от наличия мест в местных гостиницах, частных апартаментах, количества обзорных экскурсий, работающих рабочих и местных жителей, что позволит спрогнозировать количество подвижного состава, железнодорожных и автомобильных трансферов и емкость туристической инфраструктуры.

Выводы. Прогнозируемое количество туристов, которые в течение года будут пользоваться местными отелями, частными апартаментами и железнодорожным трансфером ПКВГ, может быть ориентировано рассчитано по количеству мест в гостиницах и апартаментах, которые находятся в туристической инфраструктуре, расположенной в районе тяготения железной дороги, с учетом среднегодового количества отдыхающих и коэффициента, учитывающего количество желающих воспользоваться железнодорожным трансфером.

$$\text{ПКВГ} = \left(\sum_{z=1}^r \text{КМГ}_z + \sum_{p=1}^w \text{КМА}_p \right) \cdot K_{cp} \cdot K_{non}, \quad (4)$$

где КМГ_z — количество мест в z -той гостинице, которая находится в зоне тяготения железной дороги, ед.;

КМА_p — количество мест в p -тых апартаментах, которые находятся в зоне тяготения железной дороги, ед.;

K_{cp} — коэффициент, учитывающий среднегодовое количество отдыхающих в отелях и апартаментах, доля;

K_{non} — коэффициент, учитывающий спрос туристов на пользование железнодорожным трансфером, доля.

Прогнозная численность работников отелей, ресторанов и других работников ПКПР рассчитывается в зависимости от общего количества туристов и отдыхающих с учетом коэффициента, определяемого их соотношением в пределах конкретной области.

References:

1. Abramov V., Tonokoshkur M. The history of tourism / V. Abramov. — Kharkiv, KNAME Publ., 2010. 294 p.
2. Barash Yu., Kravchenko A., Yasnetsov O. The development of railway tourism in Ukraine / Yu. Barash, A. Kravchenko, O. Yasnetsov. — [Proc. of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan «Problems of the Transport Economics»], 2014, issue 8, pp. 7–11.
3. In the world. Available at: <http://vsviti.com.ua/collections/18902>.

4. Huliaiev V. Organization of tourist traffic / V. Huliaiev. — Moscow, Finansy i statystyka Publ., 2001. 512 p.
5. Martseniuk L. Main directions of development of tourism in Ukraine Transport / L. Martseniuk. — Science and Transport Progress. Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport, 2013, no. 47, pp. 24–32.
6. Alohynskiy Ye., Balaka Ye., Sivakoneva H., Svitlychna S. Preconditions of creation of transport-logistic clusters in the framework of international transport corridors [Materials of the ninth International Scientific and Practical Conf. «Problems of Intern. Transport Corridors and a Unified Transport System of Ukraine»]. Koktebel, UkrDAZT Publ., 2013, pp. 87–89.
7. Kuznetsov V., Pshinko P., Klimenko L. Perspectives of Ukrainian railway tourism development on narrow-gauge lines of Zakarpattia / V. Kuznetsov, P. Pshinko, L. Klimenko. — Science and Transport Progress. Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport, 2015, no. 4 (58), pp. 23–33.
8. Pysarevskiy I. Tourism as a national priority. / I. Pysarevskiy. — Kharkiv, KNAME Publ., 2010. 284 p.
9. Strilets V., Yalbuhan O. Organization of railway tourism in Ukraine as a factor of increasing the profitability of the industry. / V. Strilets, O. Yalbuhan. — [Proc. of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan «Problems of the Transport Economics»], 2011, issue 2, pp. 114–117.
10. Chornenjka N. The organization of the tourism industry / N. Chornenjka —K.: Atika, 2006. — 264 p.