

Ю. Бараш, д. е. н., професор, завідувач кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності,
Л. Марценюк, к. е. н., доцент кафедри економіки та менеджменту,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

До джерел, які в перспективі зможуть надати додатковий дохід ПАТ «Укрзалізниця», безумовно слід віднести залізничний туризм.

Після розпаду Радянського Союзу суттєво скоротилися обсяги перевезень пасажирів по залізницях України. Кількість пасажирських вагонів, яка залишилася в інвентарному парку Укрзалізниці, становила 11,5 тис. од., але парк пасажирського рухомого складу потребує щорічної закупівлі нових вагонів, оскільки кожного року вибувають вагони, які відслужили свій термін служби (28 років).

Враховуючи відсутність інвестицій після 1992 року, пасажирські вагони майже не закупуються. Щоб частково вирішити цю проблему, термін служби пасажирському рухомому складу дозволили збільшити до 41 року за умови проведення капітально-відновлювального ремонту (КВР), або капітального ремонту першого об'єму. За останні 25 років Укрзалізницею було закуплено близько 600 вагонів та 13 швидкісних поїздів, у той же час у колишньому СРСР щорічно для України закуплялось 350–400 пасажирських вагонів.

Проблемами та перспективами розвитку залізничного транспорту та туризму займалися багато вітчизняних та іноземних науковців, але що стосується питань розвитку туристичних перевезень саме вузькоколійними залізницями, то цю тему майже не розкрито. Більшість робіт є або оглядовими, або пов'язані з конкретним напрямком розвитку залізниць або конкретним видом туризму. Вважаємо, що тематику визначення потенційної кількості туристів, зокрема, тих, які будуть користу-

ватися послугами залізничного транспорту, у сучасній науковій літературі розкрито ще недостатньо, тому тема дослідження є актуальною.

Після 2013 року в Криму та на території Донбасу, яка не контролюється силами АТО, залишилося багато пасажирського рухомого складу, який не працює на території Укрзалізниці. Зараз загальна

кількість пасажирських вагонів у парку Укрзалізниці становить близько 4,5 тис. од., і це недостатньо для перевезення звичайних пасажирів. Тому Укрзалізниця майже повністю припинила туристичні перевезення і виконує незначну частину трансферних перевезень туристів у звичайних застарілих вагонах, які не придатні для залізничного туризму.

Табл. 1. Порівняння обсягів робіт, які залізничний і повітряний транспорт та екскурсійні автобуси виконують при виробництві туристичного продукту (джерело: [5] з доробкою Марценюк Л. В.)

Вид транспорту, який виконує туристичні перевезення	Перевищення обсягів робіт повітряним транспортом та екскурсійними автобусами проти залізничного транспорту за роками, рази		
	2013	2014	2015
Залізничний туризм	1,00	1,00	1,00
Повітряний туризм	51,00	90,00	161,00
Автомобільний туризм	1,71	1,06	2,20

Табл. 2. Кількість туристів, що обслуговувалися туроператорами та турагентами у 2013–2015 роках (джерело: [5])

Обслуговування туристів юридичними та фізичними особами	Кількість перевезених туристів у 2013–2015 роках, осіб		
	2013	2014	2015
Юридичні особи			
Усього обслуговано туристів, з них:	2 810 614	2 216 957	1 814 827
В'їзні (іноземні) туристи	134 297	16 618	14 550
Виїзні туристи	2 240 427	1 925 344	1 498 412
Внутрішні туристи	435 890	274 995	301 865
Фізичні особи-підприємці			
Усього обслуговано туристів, з них:	346 544	208 132	204 749
В'їзні (іноземні) туристи	2940	452	609
Виїзні туристи	241 948	159 929	148 978
Внутрішні туристи	101 656	47 751	55 162

За звітними даними Державної служби статистики України [5], у 2013–2015 роках загальна вартість туристичних перевезень, які виконуються залізничним транс-

портом, значно поступаються повітряному транспорту (від 51 до 161 рази) та екскурсійним автобусам (від 1,71 до 2,2 рази), (табл. 1). При цьому вартість обсягу робіт по пе-

ревеженню туристів залізничним транспортом складає відповідно: у 2013 році — 28679,3 тис. грн, у 2014 році — 17290,9 тис. грн та у 2015 році — 14386,8 тис. грн.

Такий різниці між трьома основними видами транспорту, що виконують туристичні перевезення в Україні, є два пояснення:

- повітряний транспорт значно дорожче за тарифами на перевезення та виконується на дуже велику відстань;
- туристичні перевезення у межах України не користуються попитом серед громадян України.

Аналіз таблиці 2 показав, що за останні три роки (2013–2015) кількість туристів, які бажають подорожувати, суттєво знижується (рис. 1). Це пояснюється зубожінням українського населення, падінням курсу національної валюти, військовими подіями, негативним туристичним рейтингом країни.

З таблиці 2 та рисунка 1–3 випливає, що за три звітних роки кількість туристів в Україні зменшилася на 1 137 582 тис. осіб, або на 36% в основному за рахунок виїзного туризму, який знизився на 834 985 тис. осіб. Після анексії Криму та проведення АТО на Донбасі кількість іноземних туристів скоротилася майже у 9,1 рази, а в межах України в 1,51 рази.

З огляду на сказане вище, можна зробити такі висновки:

- звітні роки є критичними для України, що призвели до суттєвого скорочення усіх трьох видів туризму, особливо скоротився виїзний туризм, для якого залізничний транспорт виконує трансферні послуги;
- так як життєвий рівень населення за звітні роки падає, в Україні слід розвивати внутрішній туризм, оскільки він значно дешевше ніж виїзний і для цього необхідно більше впроваджувати материкові види туристичних подорожей — залізничний туризм та екскурсійні автомобільні перевезення;
- оскільки автомобільний туризм забруднює навколишнє середовище, створює багато небезпечних

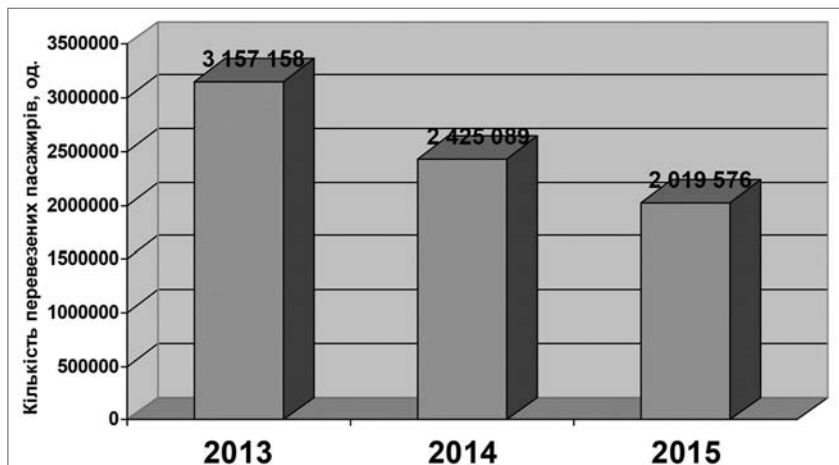


Рис. 1. Загальна кількість туристів, які були обслужовані в Україні та закордонних країнах за 2013–2015 роки (джерело: [5])

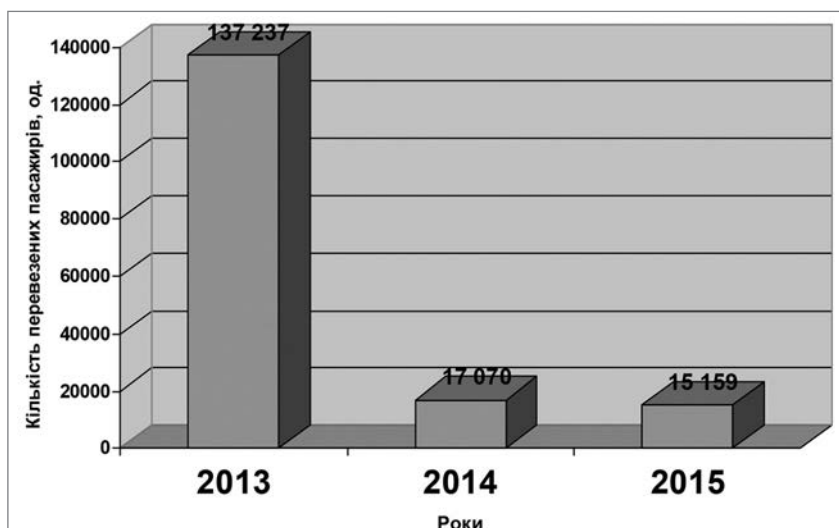


Рис. 2. Кількість іноземних туристів, які були обслужовані в Україні за 2013–2015 роки (джерело: [5])

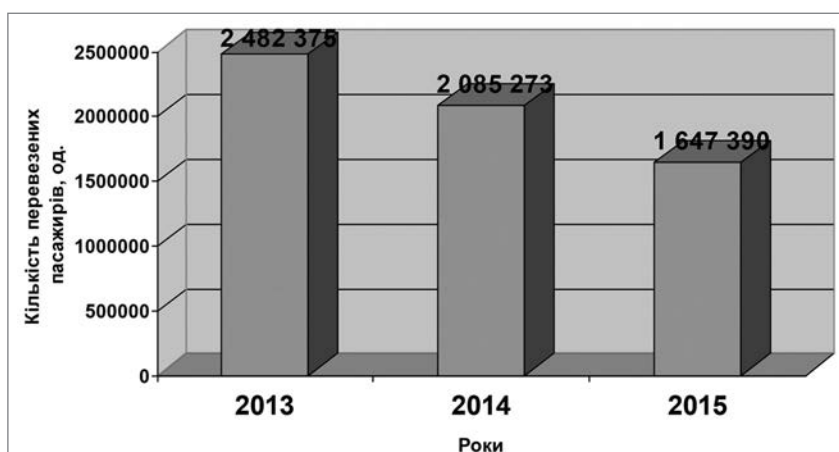


Рис. 3. Кількість виїзних туристів, які були обслужовані іншими країнами за 2013–2015 роки (джерело: [5])

ситуацій, особливо в зимовий період, не може забезпечити туристів зручними та комфортними перевезеннями і додатково потребує проживання в готелях, в Україні слід більше уваги приділити залізничному туризму, який

майже не має вказаних вище недоліків.
У той же час залізничний туризм має свої недоліки:
— він потребує більше коштів на організацію, закупівлю сучасних пасажирських вагонів (один ва-

гон коштує до \$1 млн, в той же час неновий екскурсійний автобус — до \$50 тис.);
— менш мобільний (потребує трансферних перевезень оскільки не може підвести туристів у деякі райони України).

Табл. 3. Кількість туристів, які відвідали Україну, та кількість українців, які подорожували за межі України у 2015 році

Країна, мешканці яких відвідали Україну у 2015 році	Кількість туристів, осіб	Країни, до яких часто подорожують мешканці України	Кількість туристів, осіб
Туркменія	2 869	Туреччина	432 037
Російська федерація	1 619	Єгипет	396 139
Німеччина	1 241	Греція	83 826
Сполучені штати Америки	1 190	Об'єднані Арабські Емірати	80 908
Азербайджан	1 075	Болгарія	68 239
Білорусь	894	Кіпр	47 437
Велика Британія	867	Іспанія	36 476
Республіка Молдова	575	Шрі-Ланка	29 251
Литва	394	Польща	28 038
Польща	306	Чорногорія	24 584
Туреччина	242	Італія	22 966
Грузія	227	Чехія	21 858
Ізраїль	232	Угорщина	17 871
Румунія	134	Франція	16 517
Італія	127	Таїланд	16 345
Нідерланди	119	Німеччина	14 104
Латвія	119	Австралія	11 102
Швейцарія	108	Російська федерація	11 066
		Грузія	10 487
		Словаччина	10 118

Табл. 4. Результати анонімного анкетування громадян щодо вибору виду транспорту для туристичних подорожей у межах материкової України (джерело: розробка Марценюк Л. В.)

Вікова категорія громадян	Кількість опитаних	Частота здійснення туристичних подорожей протягом року					Приоритетний вид транспорту, який опитуваний обрав для здійснення наступних подорожей	
		1 раз	До 3-х разів	Більше 3-х разів	Людина не любить подорожувати	Людина не має можливості подорожувати	Сучасний туристичний поїзд	Екскурсійний автобус
До 30 років	318	127	83	52	5	51	244	74
30–60 років	174	60	46	30	5	33	137	37
Старше 60 років	87	23	15	6	6	37	69	18
Разом	579	210	144	88	16	121	450	129

Представляє значний інтерес аналіз складу іноземних туристів, які бажають проводити туристичні подорожі в Україні. Країни-прихильниці, громадяни яких відвідали Україну у 2015 році, представлені в табл. 3, також в табл. 3 представлені країни, до яких подорожували українці.

Вищенаведені дані показують, що в Україну їдуть відпочивати, в основному, представники колишнього СНД та деяких країн Євро-союзу, що розташовані поблизу кордону. В той же час громадяни України віддають перевагу подорожам в країни, де є морські курорти на різні смаки та задля знайомства з європейською культурою.

Відсутність реальних статистичних даних, які характеризують попит населення України в залізничному туризмі, спонукали автора дослідження Марценюк Л. В. провести анкетування щодо визначення попиту на туристичні подорожі залізничним транспортом. Була розроблена анкета і розіслана у різні регіони України.

Анкетування проводилося в період з 15 до 30 листопада 2016 року, за яким було опитано 579 осіб різних вікових категорій, статусу та матеріального забезпечення. Результати анонімного анкетування виявили такі результати (табл. 4).

На основі анкетних даних, що були проведені Марценюк Л. В., можна зробити такі попередні висновки:

- більше за всіх в Україні подорожують молоді люди віком до 30 років, відсоток яких становить майже 55%. Крім того, 16% молодих громадян не мають матеріальної можливості подорожувати, а 1,6% не люблять зовсім подорожувати;
- громадяни віком від 30 до 60 років, кількість яких складає 30% подорожують майже у два рази менше, ніж молоді; крім того, 18,9% представників даної вікової категорії не мають матеріальної можливості подорожувати;
- група громадян віком більше ніж 60 років подорожують зовсім не активно; загальна їх кіль-

кість складає всього 15%, крім того, 42,5% цієї вікової категорії громадян не мають матеріальної можливості подорожувати, а 6,8% не люблять зовсім подорожувати.

Залізничний туризм до душі майже всім віковим категоріям. 76,7% молодих громадян вважають своїм пріоритетом для туристичних подорожей залізницю, 78,7% мешканців України віком 30–60 років віддають перевагу туристичним подорожам у сучасних поїздах, а прихильність до залізничних подорожей у громадян віком більш ніж 60 років ще більше і складає 79,3%.

Наведені вище данні анонімного анкетування досить щільно корелюють з маркетинговими дослідженнями, які були представлені в роботі [2], 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 туризму, 12% бажають відпочивають 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 інтересує 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) інтересується 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 додаткового доходу ПАТ «Укрзалізниця», турагентам, туроператорам та суб'єктам, що здійснюють туристичну діяльність, а також місцевим органам влади.

Аналізуючи звітні дані Державної служби статистики України [5] за три роки, результати анонімного анкетування, проведених Марценюк Л. В. та Глазковим В. М. [2], можна зробити такі висновки:

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

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).

Незважаючи на несприятливі обставини в країні (гібридна війна, зuboжіння населення, падіння курсу національної валюти, падіння обсягів туристичних послуг), 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 [5] у 2015 році найбільшу кількість днів туристи провели саме у цих областях України: Львівська обл. — 365 687; м. Київ — 227 648; Івано-Франківська обл. — 219 495; Одеська обл. — 117 787.

Майже в усіх регіонах України є розвинута залізнична мережа, яка дозволить за допомогою залізничного туризму надати значний обсяг туристичних послуг. Оскільки у ПАТ «Укрзалізниця» 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.

Одна з цілей даної роботи є розробка методичного підходу щодо визначення кількості туристів, які будуть користуватися залізничним туризмом. Цей підхід мусить враховувати туристів таким чином:

- вітчизняні громадяни, що використовують залізничний туризм у межах України (внутрішні туристи);
- іноземні громадяни, що використовують залізничний туризм у межах України (в'їзні туристи);
- вітчизняні туристи, що використовують залізничні перевезення у межах України для подальшої поїздки за кордон іншими видами транспорту (трансферні перевезення).

Зараз звітні дані Державної служби статистики України не виділяють окремо кількість туристів, які подорожують різними видами транспорту. Але кількість туристів в кожній з цих груп можна визначити орієнтовно.

При визначенні кількості вітчизняних туристів, що використовують залізничні перевезення у межах України для подальшої поїздки за кордон іншими видами транспорту (трансферні перевезення)

слід зауважити, що левова частка цих перевезень зараз виконується автомобільним транспортом для доставки туристів до аеропортів України, і цей відсоток становить майже 90%. У перспективних розрахунках долю залізничного транспорту у цих трансферних перевезеннях можна прийняти не більше 15%, оскільки тільки до аеропорту Бориспіль можна доставляти поїздом.

Визначення обсягів туристичних подорожей вітчизняними та іноземними громадянами, що використовують залізничний туризм у межах України по вузькоколіїним залізницям, має свою специфіку, оскільки і цих регіонах мало туристичних об'єктів і відсутні дані Державної служби статистики України, або вони місцевими службами статистики дуже занижені. Особливість цих розрахунків наведена у інших роботах автора [1, 3, 4].

Організація вузькоколіїного залізничного туризму потребує значних витрат на рекламу з мальовничим представленням красоти регіонів тяжіння баз відпочинку, готелів, ресторанів, колиб, спортивних споруд, видатних пам'яток, туристичних поїздів та ін. У цих умовах потрібен інший науковий підхід щодо прогнозування кількості туристів, які бажають користуватися повним комплексом туристичних послуг, оглядовими подорожами

та трансфером на кілька років поспіль.

За даними Державної служби статистики за 2015 рік, регіони України можуть користуватися попитом як вітчизняних, так і закордонних туристів з різних країн світу (рис. 4). Умовно їх можна поділити на п'ять основних потоків, кожний з яких має свій туристичний потенціал.

Основу туристичного потенціалу України складають її громадяни, оскільки в останні роки відбувається переорієнтація її мешканців на відпочинок у м. Києві, Західній Україні, Одеській та Запорізькій областях замість курортів Криму, Єгипту, Туреччини.

Суттєво знизилась кількість відпочиваючих громадян Росії у 2014–2016 рр., чому спонукало обоюдне негативне ставлення росіян та українців один до одного. Туристичний потенціал туристів з Росії став дуже малим і складає всього 1619 осіб.

Ще існує певний інтерес до туристичних подорожей в Україні з боку громадян інших країн колишнього СНД, але цей потік також суттєво знизився після анексії Криму, проте з'являється незначний попит на туристичні подорожі в Закарпатський та Львівський регіони. У 2015 році в Україні відпочивало всього 5 732 особи з країн колишнього СНД.

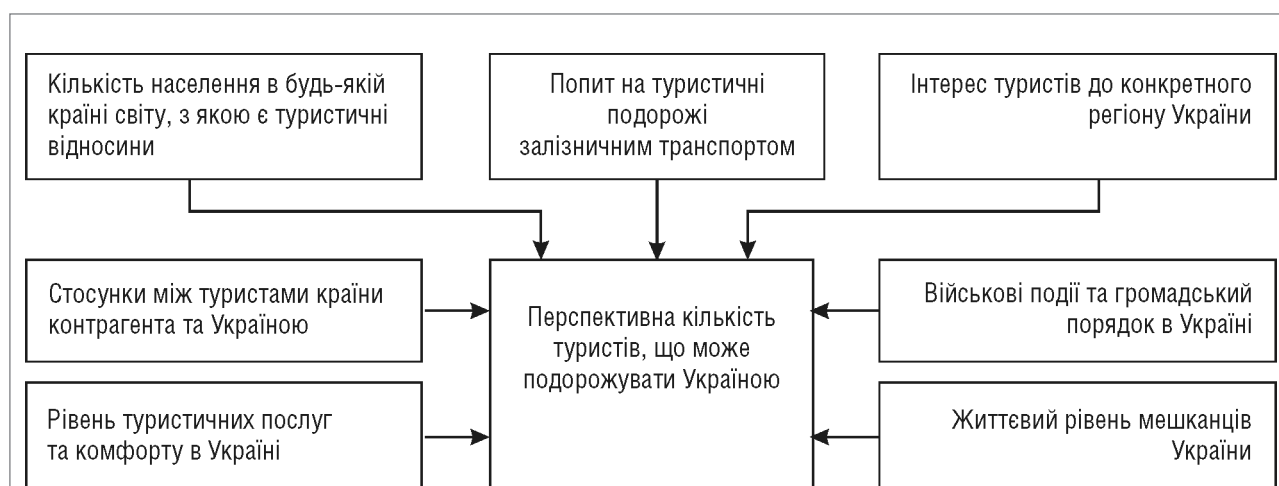


Рис. 4. Основні фактори, що впливають на попит туристів, що бажають користуватися залізничним туризмом України (джерело: розробка Марценюк Л. В.)

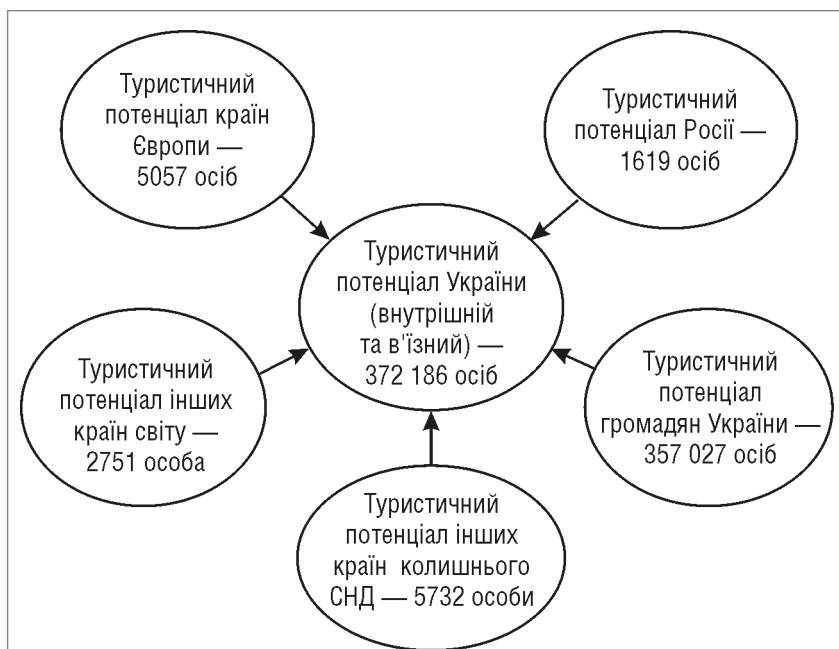


Рис. 5. Модель туристичного потенціалу України за 2015 рік для розрахунку перспективного попиту на залізничний туризм (джерело: розробка Марценюк Л. В.)

У той же час з'явився більший інтерес до туристичних подорожей Україною з боку європейських країн, особливо з Німеччини — 1 241 особа, Великої Британії — 867 осіб; Республіки Молдова — 575 осіб; Литви — 394 особи, Польщі — 306 осіб, Туреччини — 242 особи, Ізраїлю — 232 особи, Румунії — 134 особи. Дуже несподівано низький попит на туристичні подорожі Україною у громадян Угорщини — всього 42 особи.

П'ятий потік туристів з інших країн світу, які бажають подорожувати залізницями України, лише починає розвиватися. Але він вже значний і складає 2 751 особу. Основу цього туристичного потенціалу складають Сполучені штати Америки — 1 190 осіб, Австралія — 101 особа, Іран — 98 осіб, Японія — 95 осіб, Канада — 69 осіб та Китай — 52 особи. При цьому не слід забувати, що всі вказані потоки були б значно більшими, якби не гібридна війна та анексія Криму.

Такі суттєві зміни, які відбуваються на туристичному ринку України, потребують досконального врахування усіх показників, що впливають на визначення туристичного потенціалу самої України та її основних постачальників.

На туристичний потенціал будь-якої країни світу впливає загальна

кількість, вікова структура та мобільність її населення, життєвий та культурний рівень мешканців, а також їх попит на туристичні подорожі (рис. 5). Але не всі верстви населення дають перевагу залізничному транспорту, тому в цих дослідженнях враховується тільки та частина населення країни, яка бажає подорожувати та відпочивати з використанням сучасних туристичних поїздів. На кількість туристів, що бажають ознайомитися з Україною, впливають також фактори, основними з яких є: військові події та громадський порядок в країні, взаємні стосунки між країнами з яких прибувають туристи, рівень отриманих туристичних послуг та ін.

В останні роки регіоном підвищеного попиту стають вузькоколіїні залізниці Закарпаття. В цей регіон у розвиток залізничної та супутньої туристичної інфраструктури бажають вкладати кошти українські та зарубіжні бізнесмени.

У перспективних районах, що не мають існуючої або розвинутої туристичної інфраструктури, Марценюк Л. В. пропонує інший науковий підхід розрахунку туристичного потенціалу. Розрахувати прогнозну кількість відпочиваючих у районі тяжіння таких залізниць дуже важко, оскільки остаточно не сформо-

вана туристична інфраструктура вказаного району, а саме кількість: готелів, баз відпочинку, туристичних містечок, ресторанів, місцевих пам'яток, музеїв та ін. Крім того, від місткості туристичної інфраструктури залежить кількість працюючих та місцевих мешканців, які будуть користуватися залізницею як засобом проїзду на роботу та транспортом.

Без досконального дослідження вказаного регіону не можливо спрогнозувати кількість туристів, які будуть користуватися туристичною інфраструктурою в районі залізниці, оскільки частина цих туристичних потоків буде переорієнтовано та задіяна у новому проекті. ☞

■ Список літератури:

1. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Визначення перспективної кількості туристів, що будуть користуватися послугами залізничних туристичних компаній. II Міжнародна міждисциплінарна науково-практична конференція «Сучасне співробітництво і партнерство в суспільстві». 1 липня 2016 року, Варшава.
2. Глазков В. Н. Железнодорожный туризм: проблемы и перспективы развития // В. Н. Глазков. Режим доступу: <http://www.zdt — magazine.ru/publik/passagir/2006/sept09-06.htm>].
3. Марценюк Л. В. Розробка принципів визначення кількості перевезених пасажирів по залізничним вузьким коліям та доходів від цих перевезень. «Технологический аудит и резервы производства», № 4 (30), 2016. — С. 10–17.
4. Марценюк Л. В. Теоретико-методический подход к определению количества туристов, которые могут пользоваться услугами туристических транспортных компаний. Modern science — Modern Veda. — Прага. — Чеська Республіка. — 2016. — № 2. — С. 31–38.
5. Статистична інформація Державної статистичної служби України. Режим доступу: <http://ukrstat.gov.ua>