

УДК 338.48 (477)

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

РОЗРАХУНОК ВИТРАТ ТА ПРИБУТКУ НА УТРИМАННЯ ТА ОБСЛУГОВУВАННЯ ВУЗЬКОКОЛІЙНОЇ ТУРИСТИЧНОЇ ЛІНІЇ

Martseniuk L. V., Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, c. Dnipropetrovsk

The Calculation of Costs and Profits for the Maintenance and Servicing of Narrow-Gauge Tourist Lines

Анотація.

Залізничні туристичні перевезення є дуже популярними у багатьох країнах світу. Своїм власникам туристичні залізниці приносять неабиякі доходи. Вважаємо, що в Україні є необхідні передумови розвитку туристичної діяльності, а саме: велика кількість об'єктів історико-культурного та рекреаційного значення, багата історія та традиції. Також є розвинена транспортна мережа, яка потребує модернізації та достатня кількість готелів та ресторанів, які теж потребують вкладання коштів задля підвищення рівня сервісу, що надаються туристам.

Метою статті є розробка методичного підходу для розрахунку собівартості туристичних перевезень, який базується на врахуванні усіх витрат на утримання, експлуатацію і ремонт залізничної інфраструктури, рухомого складу та витрат туристичної компанії на закупівлю харчів і напоїв для обслуговування туристів у поїздах, проживання у готелях і апартаментах з урахуванням сніданку, а також на проведення екскурсій і трансфер туристів, що дозволить суттєво підвищити точність перспективних розрахунків туристичної залізничної компанії.

В результаті запропонованих автором заходів очікується зростання пасажиропотоку на залізниці, підвищення іміджу українських залізниць, залучення додаткових коштів на оновлення застарілої інфраструктури та рухомого складу, створення нових робочих місць.

Summary.

Railway transportation travel is very popular in many countries. Tourist railway brings considerable income. We believe that in Ukraine there are prerequisites of tourism activities, among them a large number of historical and cultural and recreational values, rich in history and tradition. There is also a well-developed transport network, a sufficient number of hotels and restaurants that require investing to improve the level of service provided to tourists.

The article is to develop a methodical approach to calculating the cost of tourist traffic, based on consideration of all expenses for the maintenance, operation and repair of railway infrastructure, rolling stock and the cost of travel company for the purchase of food and beverages for tourist services in trains, stay in hotels and apartments with considering the breakfast, as well as excursions and shuttle tourists will significantly increase the accuracy of calculations promising tourist railway company.

As a result of the proposed measures one can expect increase of passenger traffic on the railroad, image improvement of the Ukrainian railways within the country and abroad, attraction of additional funds to renew the outdated infrastructure and rolling stock, restoration of the objects of cultural and historical significance, creation of new jobs, and restraining of migration processes in western Ukraine.

Ключові слова: залізниця; турист; залізничний туризм; пасажирські перевезення; туристичний поїзд; витрати

Keywords: railway; tourist; railway tourism; passenger transportation; tourist train; costs

Вступ

Проблемами та перспективами розвитку та удосконалення організації туристичної індустрії займалися досить багато вітчизняних [1-10] та іноземних [11-15] науковців, а ось темі розвитку залізничних вузькоколіїних ліній в Україні в контексті розвитку залізничного туризму поки що обмежена кількість дослідників. Тому дослідження в цьому напрямку є дуже актуальними, адже перевезення є невід'ємною частиною туристичної подорожі, і саме залізничний транспорт, на думку автора, є найбільш зручним засобом пересування.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Як було вказано раніше, питанням розвитку залізничного туризму в Україні присвячено доволі обмежену кількість наукових публікацій. Особливо вважаємо за потрібне виділити внесок Дергоусової А.О., яка багато уваги приділила класифікації видів туризму, серед яких окремо виділено залізничний туризм. [3].

Автор в результаті аналізу обсягів пасажирських перевезень в Україні приходить до висновку, що в зв'язку із падінням обсягів перевезень в розпорядженні «Укрзалізниці» залишається вільний рухомий склад, за допомогою якого можливо було б організовувати залізничні подорожі. Але ми так не вважаємо, тому що для організації залізничного туризму потрібен сучасний, який відповідає європейським вимогам, рухомий склад.

Автори В.Г. Кузнецов, П.О. Пшінько, І. В. Кліменко, А. В. Гуменюк, С. М. Загорулько у своїй науковій роботі визначили перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття. Зокрема, робочою групою було зроблено аналіз технічного стану Боржавської вузькоколіїної залізниці для реалізації проекту відновлення ефективного функціонування гірських залізниць шириною колії 750 мм в Карпатському регіоні з подальшою можливістю їх приєднання до розгалуженої міжнародної туристичної мережі. У рамках виїзних оглядів експертною групою встановлено, що об'єкти колійного господарства, пасажирської інфраструктури, рухомого складу та допоміжних виробництв, задіяних у функціонуванні вузькоколіїної залізниці, знаходяться в занедбаному стані та потребують значних оновлень і капітального ремонту. Але маршрути проходження пасажирських поїздів залишаються придатними для участі в проекті розвитку залізничного туризму України [6].

Ми вважаємо, що перспективними в плані розвитку залізничного туризму є також інші маршрути, адже при плануванні туристичних залізничних маршрутів потрібно враховувати не тільки залізничну, а й туристичну інфраструктуру (наявність готелів, ресторанів, об'єктів культурно-масового відвідування).

Хаустова В.Є., Горбатова Є.Ф. відзначають, що туристичні об'єкти все ще залишаються незатребуваними із-за низького рівня розвитку інфраструктури туристичних послуг, а інфраструктура не відновлюється із-за незацікавленості інвесторів, адже держава жодним чином не стимулює їх. Серед напрямів покращення ситуації на українському ринку туристичних послуг автори пропонують: відновлення інфраструктури, розвиток соціальних туристичних програм, удосконалення інформаційної політики, реконструкцію туристичних об'єктів та інші [10].

Вважаємо, що перелік необхідних кроків з боку держави повинні очолити закони щодо стимулювання розвитку туристичної діяльності.

В.О. Стойка запропонував розширити поняття «туристичні інвестиції». На відміну від існуючого сприйняття інвестицій тільки в якості довгострокових вкладень капіталу з метою отримання прибутку, автор наголошує на комплексному значенні туризму і відповідно – інвестицій в цю галузь для забезпечення сталого розвитку національної економіки та

формування її конкурентних переваг, розширення спектру інвестицій. Автор зробив висновок, що успішний розвиток туристичної галузі взагалі неможливий без активного впливу держави на умови її функціонування, в Україні ж на даний час управління інвестиціями ґрунтується на розподілі повноважень між загальнодержавними та регіональними рівнями державного управління, тому воно має доповнюватися координацією діяльності громадських організацій та активною співпрацею з потенційними інвесторами, у тому числі іноземними. Для забезпечення належного фінансування державою, стимулювання розвитку в'їзного та внутрішнього туризму автор пропонує створення системи регіональних туристичних комплексів.

Автор пропонує по-новому трактувати поняття «туристичні інвестиції» як всі види майнових та інтелектуальних цінностей, що вкладаються в об'єкти підприємницької та інших видів діяльності, у результаті якої отримуються прибуток та економічне зростання в масштабах суспільства або досягається соціальний позитивний ефект та пропонує розрізняти за об'єктами вкладення реальні, фінансові, інноваційні, інтелектуальні та освітні інвестиції [9].

Підтримуємо, що ключовим питанням ефективного управління інвестиціями в туристичній галузі є створення позитивного іміджу України, відновлення довіри зі сторони вітчизняних та іноземних інвесторів. Ідея створення туристичних регіональних комплексів є непоганою, але можуть виникати труднощі при кооперації підприємств, суміжних з туризмом галузей, приватної та державної форми власності в контексті розподілу майбутньої вигоди. Керівники різних підприємств можуть просто не знайти спільну мову, не бажаючи поступитися своїми інтересами заради загальної ідеї та інших.

Як бачимо, є достатньо проблем, що стримують розвиток залізничного туризму в Україні – від хронічної нестачі коштів до низького рівня сервісу у порівнянні з європейськими країнами. Вважаємо, що для залучення інвестицій на розвиток об'єктів туристичної та залізничної інфраструктури потрібно розробити економічно обґрунтований проект, який би привабив потенційних інвесторів.

Мета

Метою статті є розробка методичного підходу для розрахунку собівартості туристичних перевезень, який базується на врахуванні усіх витрат на утримання, експлуатацію і ремонт залізничної інфраструктури, рухомого складу та витрат туристичної компанії на закупівлю харчів і напоїв для обслуговування туристів у поїздах, проживання у готелях і апартаментах з урахуванням сніданку, а також на проведення екскурсій і трансфер туристів, що дозволить суттєво підвищити точність перспективних розрахунків туристичної залізничної компанії.

Виклад основного матеріалу

Для розрахунку економічної ефективності діяльності залізничної туристичної компанії необхідно визначити алгоритм, за яким будуть розраховані усі її витрати (утримання й експлуатація залізниці, рухомого складу, власні витрати компанії, договірні зобов'язання з контрагентами за схемою (рис. 1) та такими складовими витрат: витрати на оплату праці; відрахування на соціальні заходи; матеріали, запасні частини, паливо, електроенергія; електроенергія для технологічних цілей; паливо для технологічних цілей; витрати з оплати розрахунків за ремонт тепловозів та вагонів; оплата тарифу та інші витрати, що пов'язані з транспортуванням тепловозів та вагонів у ремонт та з ремонту; розрахунки за договорами з контрагентами та інші витрати.

За тими ж складовими розраховані власні витрати офісу туристичної компанії з урахуванням розрахунків з контрагентами за закупівлю харчів напоїв, проведення екскурсій, трансферних перевезень та оплату проживання туристів у готелях або апартаментах.

Розрахунок фонду заробітної плати наведений в табл. 1 за двома групами: працівники, що обслуговують діяльність вузькоколійної залізниці та рухомого складу; працівники туристичної компанії, які займаються безпосередньо забезпеченням туристів харчуванням у поїздах, ночівлею в місцевих готелях, харчуванням у ресторанах, екскурсіями, відпочинком та ін.

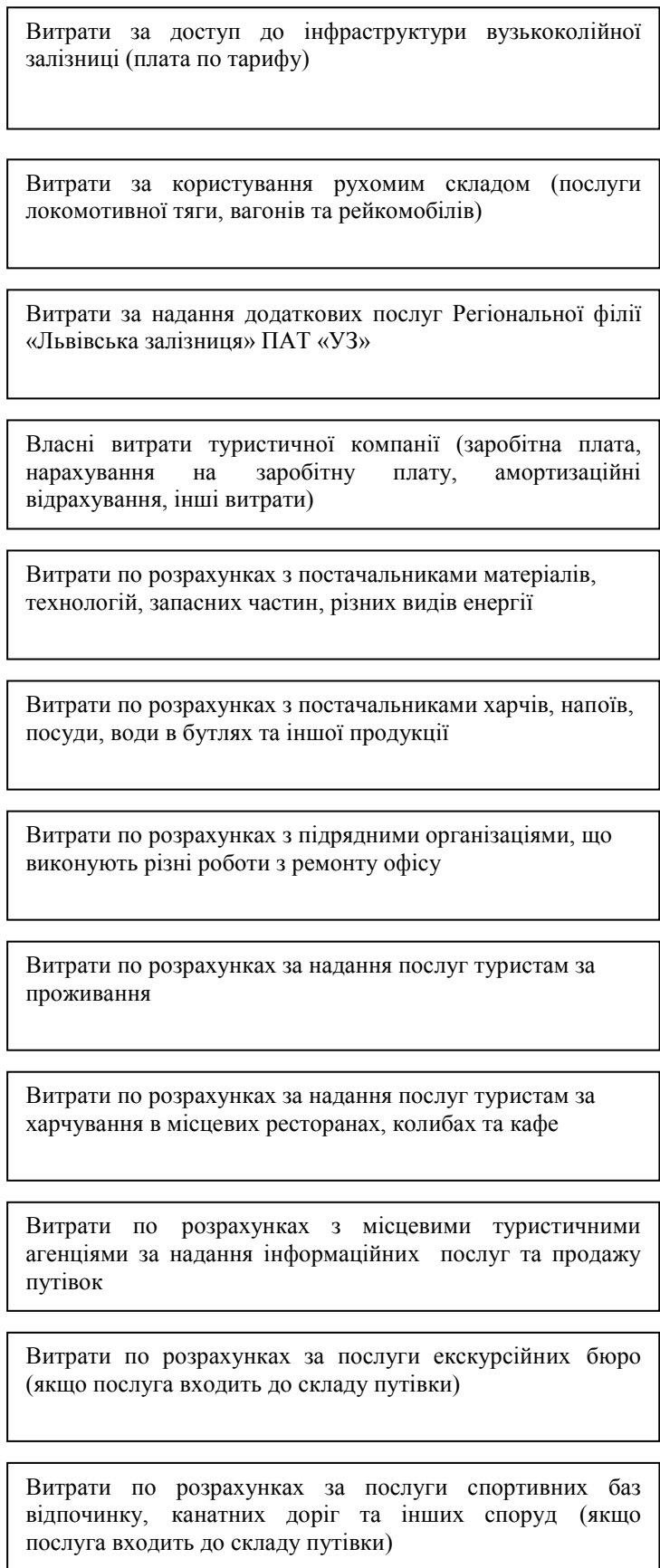


Рис. 1 – Алгоритм розрахунку витрат на організацію туристичних залізничних перевезень вузькоколійною залізницею.

Розрахунок витрат на оплату праці та відрахувань на соціальні заходи. Фонд оплати праці запропоновано розрахувати протягом року по кількості робітників, що будуть задіяні у

технологічному процесі роботи залізниці та в офісі туристичної компанії, з урахуванням персонального посадового окладу кожного працівника.

Таблиця 1 – Розрахунок фонду заробітної плати туристичної компанії, з урахуванням працівників залізничного транспорту.

Найменування професій	Заробітня плата, грн	Кількість робітників, од.	Фонд заробітної плати, грн	Фонд заробітної плати, дол.
Працівники залізничного транспорту				
Машиністи тепловозів	6 000	12	864 000	34 560
Водії рейкомобілів	5 000	8	480 000	19 200
Бригадир поїзда	4 500	5	270 000	10 800
Стюарди	3 500	11	462 000	18 480
Слюсар-електрик	3 500	5	210 000	8 400
Дизель-моторист	3 500	5	210 000	8 400
Бармен	4 000	5	240 000	9 600
Офіціант	3 000	6	216 000	8 640
Екіпірувальник	3 000	10	360 000	14 400
Заправник палива	3 000	4	144 000	5 760
Ремонтник рухомого складу	4 000	10	480 000	19 200
Ремонтник колії	4 000	10	480 000	19 200
Ремонтник зв'язку та автоблокування	3 500	6	252 000	10 080
Робітник матеріально-технічного забезпечення	3 500	4	168 000	6 720
Робітник пасажирського господарства	3 500	4	168 000	6 720
Квиткові касири	3 000	2	72 000	2 880
Охоронник	2 500	6	180 000	7 200
Разом		113	5 256 000	210 240
Робітники офісу залізничної туристичної компанії				
Директор	7 000	1	84 000	3 360
Заступник директора	5 500	2	132 000	5 280
Головний бухгалтер	4 000	1	48 000	1 920
Бухгалтер	3 200	2	76 800	3 072
Касир	2 800	1	33 600	1 344
Маркетолог	4 000	3	144 000	5 760
Постачальник	4 000	3	144 000	5 760
Комірник	3 000	1	36 000	1 440
Начальник відділу кадрів	4 000	1	48 000	1 920
Робітник договірної відділу	3 800	3	136 800	5 472
Секретар	2 500	1	30 000	1 200
Водії	3 500	2	84 000	3 360
Прибиральник	2 000	1	24 000	960
Завідувач господарства	3 500	1	42 000	1 680
Ремонтник	3 000	2	72 000	2 880
Разом		25	1 135 200	45 408
Всього		138	6 391 200	255 648

Для обслуговування туристів у поїздах запропонована бригада працівників, в яку входять: бригадир поїзда, два стюарди, слюсар-електрик, дизель-моторист, бармен та офіціант. Таких бригад запропоновано 5 по одній на кожний поїзд з урахуванням явочного коефіцієнту та графіку курсування поїзда. Для перевезення туристів по об'єктам туристичної

інфраструктури передбачена бригада з машиніста та його заступника, по одній на кожний поїзд з урахуванням явочного коефіцієнту та графіку курсування поїзда. Для перевезення туристів в 6-ти рейкомобілях передбачено вісім водіїв, які також працюють за певним графіком протягом року.

Для екіпірування, обслуговування та ремонту туристичних поїздів у депо Берегове додатково до існуючої кількості робітників запропоновано прийняти на роботу: екіпірувальників, заправників палива та ремонтників рухомого складу. Утримання залізничної колії, засобів зв'язку та автоблокування, обслуговування туристів та пасажирів вузькоколійної залізниці передбачено штат ремонтників, робітників матеріально-технічного забезпечення, працівників пасажирського господарства, квиткових касирів та охоронників. З урахуванням 25 працівників офісу туристичної компанії штат працівників, що буде обслуговувати вузькоколійну залізницю складе – 138 осіб (табл. 1).

Після того, як розраховано фонд оплати праці можна визначити загальну величину відрахувань на соціальні заходи, які складають 22 % від величину фонду (1).

$$255,648 \cdot 22 / 100 = 56,242 \text{ тис. дол. США} \quad (1)$$

Розрахунок амортизаційних відрахувань.

Для визначення величини амортизаційних нарахувань, що включаються до собівартості туристичних перевезень, необхідно спочатку розрахувати інвестиції, які необхідно вкласти в будівництво залізничної інфраструктури, офісу туристичної компанії, на закупівлю вузькоколійних поїздів і рейкомобілів.

Таблиця 2 – Розрахунок інвестицій на будівництво вузькоколійної залізниці та закупівлю рухомого складу.

Найменування об'єктів	Вартість одиниці, тис. грн	Кількість одиниць	Загальна вартість, тис. грн	Загальна вартість, тис. дол. США
Вузькоколійна залізниця (нове будівництво)	6 250	139	868 750	34 750
Вузькоколійна залізниця (реконструкція)	5 500	62	341 000	13 640
Разом вартість вузькоколійної залізниці			1 209 750	48 390
в тому числі:				
кабельна лінія автоматики та зв'язку	307	201	61 607	2 464
зупиночні пункти	1 498	11	16 476	659
верхнє будівництво колії	2 250	145	326 250	13 050
земляне полотно	5 555	145	805 425	32 217
вагон 2-го класу	3 500	10	35 000	1 400
вагон 1-го класу	4 000	5	20 000	800
вагон-буфет	6 000	5	30 000	1 200
спеціальний вагон	6 250	5	31 250	1 250
Локомотив	25 000	5	125 000	5 000
Рейкомобіль	3 500	6	21 000	840
Разом			1 472 000	58 880

Розрахунок вартості залізничної колії з урахуванням засобів зв'язку, автоблокування, зупиночних пунктів та пасажирських павільйонів, визначався за допомогою укрупнених показників проектно-вишукувального інституту Київдіпротранс, з урахуванням вартості одного км будівництва нової вузькоколійної лінії. Вартість рухомого складу визначалася за

прогнозними даними спеціального конструкторського бюро ДНУЗТ, а рейкомобілів за даними закордонних фірм. Вказані вартості наведені у табл. 2 і складають 58 880 тис. дол. США.

Розрахунок амортизаційних відрахувань визначається залежно від вартості окремих об'єктів інфраструктури, рухомого складу та з урахуванням їх амортизаційних термінів служби і зведено у табл. 3.

Таблиця 3 – **Розрахунок амортизаційних відрахувань.** (Перший пусковий комплекс).

Джерело: Розробка автора

Найменування об'єктів	Вартість об'єктів, тис. дол. США	Амортизаційний термін служби	Загальна вартість, тис. дол. США
кабельна лінія автоматики та зв'язку	2 464	25	99
зупиночні пункти (павільйони та офіс)	659	50	13
верхнє будівництво колії	13 050	30	435
земляне полотно	32 217	80	403
вагон 2-го класу	1 400	28	50
вагон 1-го класу	800	28	29
вагон-буфет	1 200	28	43
спеціальний вагон	1 250	28	45
локомотив	5 000	30	167
рейкомобіль	840	10	84
Разом	58 880		1 366

Вартість матеріалів, запасних частин, палива та електроенергія на утримання, експлуатацію і ремонт інфраструктури залізничного транспорту та рухомого складу

Вартість матеріалів, запасних частин та електроенергії для технологічних нужд визначена у відсотках до вартості амортизаційних відрахувань:

- для обслуговування верхньої будови колії – 2 %
 $828 * 0,2 = 165,6$ тис. дол. США;
- для обслуговування земляного полотна – 2 %
 $488 * 0,2 = 97,6$ тис. дол. США;
- для обслуговування кабельних ліній – 2,5 %
 $128 * 0,25 = 32,0$ тис. дол. США;
- для обслуговування зупиночних пунктів та будівель – 3 %
 $13 * 0,3 = 3,9$ тис. дол. США;
- для обслуговування рухомого складу (вагонів, локомотивів та рейкомобілів) – 11 %
 $418 * 0,11 = 45,98$ тис. дол. США.

Разом $165,6 + 97,6 + 32 + 3,9 + 45,98 = 345,08$ тис. дол. США

Вартість палива для експлуатації рухомого складу

- для обслуговування локомотивів кількість палива вираховується від денної норми споживання 35 літрів, кількості локомотивів – 5, вартості солярки – 0,80 дол. США та кількості днів курсування на рік – 120.

$35 * 5 * 0,80 * 120 = 16,800$ тис. дол. США;

- для обслуговування рейкомобілів кількість палива вираховується від денної норми споживання 20 літрів, кількості рейкомобілів – 5, вартості бензину – 0,90 дол. США та кількості днів курсування на рік – 250.

$$20 * 6 * 0,90 * 250 = 27,000 \text{ тис. дол. США}$$

Разом витрати на паливо протягом року будуть становити – 43,800 тис. дол. США

Розрахунки за договорами з контрагентами та інші витрати

1. Витрати за надання додаткових послуг Регіональною філією «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ» протягом року (поточні види ремонту та мийка рухомого складу) прийняті на рівні 7 % від вартості рухомого складу;

$$10490 * 0,02 = 209,800 \text{ тис. дол. США}$$

2. Власні витрати туристичної компанії по розрахунках з постачальниками харчів, напоїв, посуду, води в бутлях та іншої продукції для постачання у вагони-буфети, або вагони-ресторани. Ці витрати розраховані з огляду на те, що туристи будуть під час подорожі витрачати на харчі та напої в середньому близько – 85 грн (або 3,4 дол США) на день подорожі. При торгівельній націнці 30% вартість товару на одного туриста в день складе – 2,6 дол. США.

На трьохденному туристичному маршруті Берегове – Хмельник – Виноградів – Хуст - Міжгір'я – Лисичого – Свалява на якому за рік запропоновано перевезти 34 560 туристів, вартість товару для харчування у вагонах-буфетах та вагонах-ресторанах складе:

$$34\,560 * 3 * 2,6 = 269,568 \text{ тис. дол. США}$$

Якщо до цієї суми додати вартість посуду, серветок, рушників, спеціального одягу для офіціантів та бармена то загальна сума складе близько 298 тис. дол. США.

3. На власні витрати туристичної компанії по розрахунках з підрядними організаціями, що виконують різні роботи з ремонту офісу щорічно необхідно майже 13 тис. дол. США.

4. Власні витрати туристичної компанії по розрахунках за надання послуг туристам із проживання в готелях або апартаментах з урахування сніданку можна розрахувати залежно від кількості туристів та середньої вартості проживання в готелях 2-3 зірочки, або апартаментах зі сніданком – 12 дол. США.

На трьохденному туристичному маршруті Берегове – Хмельник – Виноградів – Хуст – Міжгір'я – Лисичого – Свалява на якому за рік запропоновано перевезти 34 560 туристів і лише дві зупинки в готелі або апартаментах за ціною 12 дол. США, вартість проживання складе: $34\,560 * 2 * 12 = 829,440$ тис. дол. США

5. Власні витрати туристичної компанії по розрахунках за послуги екскурсійних бюро (якщо послуга входить до складу путівки) розраховувалися за умови вартості екскурсій на день 1,5 дол. США та оплату туристичних автобусів – 1,5 дол.

На трьохденному туристичному маршруті Берегове – Хмельник – Виноградів – Хуст - Міжгір'я – Лисичого – Свалява на якому за рік запропоновано перевезти 34 560 туристів, вартість екскурсій та автобусів складе:

$$34\,560 * 3 * 3 = 311,040 \text{ тис. дол. США}$$

Таблиця 4 – Розрахунок витрат на утримання, експлуатацію та ремонт туристичної залізничної компанії

Найменування витрат	Величина витрат, тис. дол. США	Відсоток від загальної суми витрат, %
Фонд заробітної плати	255,648	6,86
Відрахування на соціальні заходи	56,242	1,51
Амортизаційні відрахування	1 366,000	36,64
Вартість матеріалів, запасних частин, електроенергії	345,080	9,26
Вартість палива	43,800	1,17
Розрахунки з регіональною філією "Львівська залізниця"	209,800	5,63
Закупівля харчів та посуду	298,000	7,99
Ремонт офісу	13,000	0,35
Проживання туристів у готелях або апартаментах	829,440	22,25
Вартість екскурсій та автобусів	311,040	8,34
Разом	3 728,050	100,00

Аналізуючи дані табл. 4 можна заключити, що основну левову долю витрат складають амортизаційні відрахування – 36,64 %. На цей показник впливати майже неможливо, оскільки він залежить від вартості будівництва залізничної вузькоколійної лінії та кількості рухомого складу, який буде експлуатуватися на залізниці. Можна на залізниці експлуатувати застарілий рухомий склад після його оновлення. Але це позначиться на терміні його експлуатації. Звідси випливає головний висновок організації туристичних перевезень по новим або реконструйованим залізницям – значні інвестиції можуть відвернути потенційних інвесторів від вкладання грошей.

Другим складовим у рейтингу витрат є витрати на проживання у готелях та апартаментах з урахуванням сніданку – 22,25 %. Цей показник можна зменшити лише частково або повністю. По-перше можна вибирати для проживання туристів дешеві готелі або апартаменти. По-друге можна не включати до вартості путівки ранкові сніданки. По-третє можна взагалі не включати до вартості путівки проживання в готелях та апартаментах туристів. Але перелічені заходи не впливають на загальні витрати туристів та одночасно спотворюють імідж фірми.

Третім за величиною витрат є витрати на матеріали, запасні частини та електроенергію на технологічні цілі – 9,26 %. Величина цих витрат напряду залежить від вартості будівництва інфраструктури вузькоколійної залізниці та рухомого складу. Четвертими, п'ятими та шостими за рейтингом є витрати на заробітну плату з урахуванням відрахувань на соціальні заходи (8,37 %), на екскурсії по визначним пам'ятним містам, оплата автобусів для перевезень (8,34 %) та витрати на закупівлю харчів і напоїв для забезпечення туристів під час подорожі (7,99 %).

Інші витрати за табл. 4 складають разом всього 7,15 %, що майже не впливають на загальну величину витрат з утримання, експлуатації та ремонту туристичної інфраструктури, рухомого складу та офісу залізничної компанії.

Прибуток туристичної компанії від організації залізничних подорожей визначається як різниця між доходом компанії – 3 738,528 тис. дол. США, який розраховано в іншій науковій статті автора, та її витратами. (табл. 4) і складе – 10,479 тис. дол. США (2)

$$\Pi = 3\,738,528 - 3\,728,050 = 10,479 \quad (2)$$

При цьому рентабельність діяльності туристичної компанії складе – 2,81 % (3).

$$P = 10,479 / 3728,050 * 100 = 2,81 \% \quad (3)$$

Для туристичної діяльності це дуже низька рентабельність, яка пояснюється значними інвестиціями на першому етапі будівництва та низькими цінами на туристичні послуги. Можна запропонувати такі заходи щодо підвищення прибутковості туристичних перевезень:

1. Підвищити вартість путівки на маршруті Берегове – Хмельник – Виноградів – Хуст – Міжгір'я – Лисичого – Свалява до 2 400 грн, що дозволить отримати рентабельність лише на рівні 7,7 %, але це може призвести до втрати частини потенційних клієнтів.

2. Збільшити кількість вагонів 2-го класу у туристичних поїздах до 3-х і залучити додаткових туристів на вказаному вище маршруті. Розглянемо детальніше цей варіант оптимізації діяльності туристичної залізничної компанії. В табл. 5 окремою строчкою (виділено жирним курсивом) показані розрахунки додаткової кількості туристів. Вона склала 13 500 чол.

Таблиця 5 – Розрахунок прогнозної кількості туристів, при зміні структури туристичного поїзду на один вагон 2-го класу

Найменування маршруту	Кількість місць у рухомому складі, од.	Тип рухомого складу	Кількість рухомого складу, од.	Кількість рейсів за рік, од.	Коефіцієнт заповнення рухомого складу	Загальна кількість туристів, од.
Свалява- Лисичово- Міжгір'я	24	Рейкомобіль	3	250	0,9	16 200
Трансферні перевезення пасажирів між станціями та готелями включаючи робітників та місцеве населення	24	Рейкомобіль	3	600	0,7	30 240
Берегове-Хмельник-Виноградів-Хуст-Міжгір'я-Лисичово-Свалява	64	Поїзд з 2-х вагонів 2-го класу та 1-го вагону першого класу	5	120	0,9	34 560
Берегове-Хмельник-Виноградів-Хуст-Міжгір'я-Лисичово-Свалява	25	Додаткові 5 вагонів 2-го класу	5	120	0,9	13 500
Разом						94 500

Додатковий дохід від перевезення 13500 туристів при вартості путівки 2400 грн складе:

$$13\,500 * 2\,400 / 25 = 1296,000 \text{ тис. дол. США}$$

Новий дохід за умови включення по одному вагону 2-го класу у кожний туристичний поїзд складе:

$$3\,738,528 + 1\,296,000 = 5\,034,528 \text{ тис. дол. США}$$

Розрахунки величини зміни витрат по кожному елементу наведені нижче:

Зміна заробітної плати майже не помітна, оскільки додатково включені до явочного списку робітників лише 1 стюард з окладом 3 500 грн, 1 ремонтник вагонів з окладом 4 000 грн та 1

екіпірувальник рухомого складу. Разом ці додаткові витрати за рік становлять 5,040 тис. дол. США.

Відповідно зміна відрахувань на соціальні заходи становлять 1,109 тис. дол. США, або 22 % від суми додаткової заробітної плати.

Додаткова величина амортизаційних відрахувань – 25 тис. дол. США визначалася залежно від вартості 5-ти вагонів (по 3500 грн кожний) та нормативного терміну їх служби – 28 років. Вартість матеріалів, запасних частин та електроенергії на технологічні цілі для обслуговування та поточного ремонту вагонів розраховані у відсотках від вартості вагонів і становить 0,3 тис. дол. США.

Вартість додаткового палива для перевезення додаткових вагонів визначалась пропорційно питомим витратам палива на перевезення 1-го вагону і становить 8,7 тис. дол. США.

Додаткова вартість планових видів ремонту та інших послуг за договорами з регіональною філією «Львівська залізниця» ПАТ «УЗ» орієнтовно складе – 30,0 тис. дол. США.

Додаткові витрати на закупівлю харчів, посуду, проживання в готелях та колибах, вартість екскурсій та користування автобусами визначалися прямо пропорційно кількості додаткових туристів – 13 500 осіб та питомим витратам по кожній статті.

Всі подальші розрахунки нової величини витрат при зміні структури поїзда зведено у табл. 6.

Таблиця 6 – Розрахунок зміни витрат туристичної залізничної компанії при збільшенні кількості туристів

Найменування витрат	Зміна показника	Величина зміни	Додаткові витрати на збільшення кількості туристів, тис. дол. США	Первинна величина витрат, тис. дол. США	Сумарна величина витрат, тис. дол. США	Відсоток від загальної суми витрат, %
Фонд заробітної плати	Зміна зарплати	на 3 особи	5,040	255,648	260,688	6,82
Відрахування на соціальні заходи	Зміна нарахувань на зарплату	на 3 особи	1,109	56,242	57,351	1,50
Амортизаційні відрахування	Зміна кількості вагонів в поїзді	на 5 вагонів	25,000	1 366,000	1 391,000	36,40
Вартість матеріалів, запасних частин, електроенергії	Зміна матеріалів та зап. частин	на 5 вагонів	0,300	345,080	345,380	9,04
Вартість палива	Зміна кількості палива	на 5 вагонів	8,760	43,800	52,560	1,38
Розрахунки з регіональною філією "Львівська залізниця"	Зміна кількості ремонтів	на 5 вагонів	30,000	209,800	239,800	6,27
Закупівля харчів та посуду	Зміна матеріалів та зап. частин	на 13500 туристів	3,510	298,000	301,510	7,89
Ремонт офісу				13,000	13,000	0,34
Проживання туристів у готелях або апартаментах	Зміна витрат на харчування	на 13500 туристів	16,000	829,440	845,440	22,12
Вартість екскурсій та автобусів	Зміна витрат на екскурсії та автобуси	на 13500 туристів	4,050	311,040	315,090	8,24
Разом			93,769	3 728,050	3 821,819	100,00

Новий прибуток компанії при цьому буде становити:

$5\,034,528 - 3\,821,819 = 1\,212,709$ тис. дол. США, а рентабельність – 31,73 %, що є дуже позитивним результатом. Аналізуючи проведені розрахунки можна зробити висновок, що збільшення кількості вагонів в структурі туристичного поїзда суттєво сприяє прибутковості туристичної залізничної компанії.

Висновки

Наукова новизна. Набув подальшого розвитку методичний підхід щодо розрахунку собівартості туристичних перевезень, який базується на врахуванні усіх витрат на утримання, експлуатацію і ремонт залізничної інфраструктури, рухомого складу та витрат туристичної компанії на закупівлю харчів і напоїв для обслуговування туристів у поїздах, проживання у готелях і апартаментах з урахуванням сніданку, а також на проведення екскурсій і трансфер туристів, що дозволить суттєво підвищити точність перспективних розрахунків туристичної залізничної компанії.

Список використаних джерел

1. Гненний О.М. Методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом. – Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.». – Дніпропетровськ, 2015. – Вип. 10. – С. 7–14.
2. Гоблик-Маркович Н.М. Підвищення інвестиційної привабливості регіону на основі формування туристичного кластеру/ Н.М. Гоблик-Маркович // Вісник Хмельницького Національного Університету. Економічні науки. – Хмельницький. – 2010. – №5, Т4 (166) – С. 76-79.
3. Дергоусова А.О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму [Текст] : дис. к.е.н.: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.О. Дергоусова. – Х. : УкрДАЗТ, 2012. – 216 с.
4. [Козубова Н. В.](#) Оцінка потенціалу внутрішнього ринку туристичних послуг : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Н. В. Козубова; НАН України, НДЦ індустр. проблем розвитку. – Харків, 2015. – 20 с.
5. Коробйова Р.Г. Потенціал розвитку залізничного туризму в Україні. – Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна, – № 20, 2015 р. – С. 70-74.
6. Кузнецов В.Г., Пшінько П.О., Кліменко І. В., Гуменюк А. В., Загорулько С. М.. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття. – Наука та прогрес транспорту. – Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. – №4(58), 2015. – С. 23-33.
7. Новіцька І.В. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України. Вісник економіки транспорту і промисловості. – № 41, 2013. – С. 114-117.
8. Остап'юк Н.І. Кон'юнктуроворні фактори туризму / Н.І. Остап'юк // Моделювання регіональної економіки : Збірник наукових праць. – Вип. 3(1). – Івано-Франківськ: Плай, 2010. – С. 127–133.
9. Стойка В.О. Актуальні проблеми та перспективи розвитку туристичної галузі як пріоритетного напрямку інвестування соціальної сфери / В.О. Стойка // Науковий вісник Чернігівського державного інституту економіки і управління. – 2011. – № 1 (9). – С. 96-104.
10. Хаустова В.Є., Горбатова Є.Ф. Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні. – Проблеми економіки. – №2, 2010 р. – С. 28-33.
11. American-rails.com [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.american-rails.com/gcry.html>
12. Rail routes in France [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://about-france.com/scenic-railways.htm>
13. [Juan Gabriel Brida](#) [Manuela Deidda](#), [Manuela Pulina](#) Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol. – [Journal of Transport Geography](#). Volume 36, April 2014, Pages 1–11.
14. Khanal B. R. Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // Tourism Economics. –2014. – 20 (1). – P. 171-194.
15. The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? / Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. // Tourism Management. –2014. – 40. – P. 126-136.

REFERENCES

1. Hnennyi O.M. Metodichni pidkhody do otsinky ekonomichnoi efektyvnosti investytsii u rozvytok turystychnykh perevezen zaliznychnym transportom [Methodological approaches to assessing the economic efficiency of investments in the development of tourist traffic by railway transport]. *Problemy ekonomiky transport* [Problems of Transport Economics], 2015, issue 10, pp. 7-14.
2. Hoblyk-Markovych N.M. Pidvyshchennia investytsiinoi pryvablyvosti rehionu na osnovi formuvannia turystychnoho klasteru [Increase of investment attractiveness of the region on the basis of tourist cluster formation]. *Visnyk Khmelnytskoho Natsionalnoho Universytetu. Ekonomichni nauky* [Bulletin of Khmelnytsk National University. Economic Sciences], 2010, no. 5, vol. 4 (166), pp. 76-79.
3. Derhousova A.O. *Formuvannia stratehii rozvytku zaliznychnoho turyzmu* Kand, Diss. [Formation of the development strategy of railway tourism. Cand. Diss.]. Kharkiv, 2012. 216 p.
4. Kozubova N.V. *Otsinka potentsialu vnutrishnoho rynku turystychnykh posluh*. Avtoreferat Diss. [Evaluation of domestic market potential of tourism services. Author's abstract.]. Kharkiv, 2015. 20 p.
5. Korobiova R.H. Potentsial rozvytku zaliznychnoho turyzmu v Ukraini [Development potential of railway tourism in Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Proc. of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2015, issue 20, pp. 70-74.
6. Kuznetsov V.H., Pshinko P.O., Klimenko I.V., Humeniuk A.V., Zahorulko S.M. Perspektyvy rozvytku zaliznychnoho turyzmu Ukrainy na vuzkokoliinykh liniiah Zakarpattia [Prospects for Ukrainian railway tourism development on Transcarpathian narrow-gauge lines.] *Nauka ta prohres transportu – Science and Transport Progress*, 2015, no. 4 (58), pp. 23-33.
7. Novitska I.V. Yevropeiskyi dosvid u rozvytku zaliznychnoho transportu i turystychnoi haluzi Ukrainy [European experience in the development of railway transport and tourism industry in Ukraine]. *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti* [Bulletin of transport and industry economics], 2013, issue 41, pp. 114-117.
8. Ostapiuk N.I. Koniunkturotvorni faktory turyzmu [Market-forming factors of tourism]. *Modeliuvannia rehionalnoi ekonomiky* [Regional economics modeling], 2010, issue 3(1), pp. 127-133.
9. Stoika V.O. Aktualni problemy ta perspektyvy rozvytku turystychnoi haluzi yak priorytetnoho napriamu investuvannia sotsialnoi sfery [Current problems and prospects of tourism industry development as a priority direction of social sphere investment]. *Naukovyi visnyk Chernihivskoho derzhavnogo instytutu ekonomiky i upravlinnia* [Scientific Bulletin of Chernihiv State Institute of Economics and Management], 2011, issue 1(9), pp. 96-104.
10. Khaustova V.Ye., Horbatova Ye.F. Problemy rozvytku turystychnoi haluzi v Ukraini [Development problems of tourism industry in Ukraine]. *Problemy ekonomiky – Economics Problem*, 2010, no. 2, pp. 28-33.
11. American-rails.com. Available at: <http://www.american-rails.com/gcry.html> (Accessed 28 April 2016).
12. Rail routes in France. Available at: <http://about-france.com/scenic-railways.htm> (Accessed 28 April 2016).
13. [Juan Gabriel Brida](#), [Manuela Deidda](#), [Manuela Pulina](#). Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol. *Journal of Transport Geography*, 2014, vol. 36, pp. 1-11.
14. Khanal B.R., Gan C., Becken S. Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis. *Tourism Economics*, 2014, no. 20 (1), pp. 171-194.

15. Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? *Tourism Management*, 2014, no. 40, pp. 126-136.