

УДК: 65.01:656.224

DOI: 10.31891/2307-5740-2020-288-6-34

ЧАРКІНА Т. Ю.

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна, Україна

МЕТОДИЧНІ АСПЕКТИ ОЦІНЮВАННЯ ЕФЕКТИВНОСТІ РЕАЛІЗАЦІЇ ПРОЄКТІВ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

В умовах поглиблення системної кризи функціонування пасажирського комплексу залізничного транспорту України виникає гостра потреба в оптимізації його діяльності і диверсифікації портфелю сервісних послуг. Зважаючи на світовий досвід розвитку залізничних компаній і приймаючи до уваги розвиненість залізничної мережі та вагомий туристичний потенціал країни запропоновано в якості перспективного напрямку розвитку пасажирського комплексу залізничного транспорту України впровадження послуг залізничного туризму. Розглянуто успішну практику розвитку залізничного туризму у світі і вітчизняний досвід реалізації проєктів активізації туристичних залізничних перевезень.

З огляду на обмеженість заходів, реалізованих пасажирським комплексом залізничного транспорту для розвитку залізничного туризму в країні, обґрунтовано доцільність визначення перспективних інструментів активізації процесів зростання туристичних залізничних перевезень з точки зору надання комплексної послуги, що включає як основну (транспортне обслуговування), так і спектр супутніх (додаткових) послуг, впровадження яких сприятиме нарощенню обсягів реалізації послуг залізничного туризму і відповідно генеруванню додаткових фінансових потоків від їх надання. Ґрунтуючись на цьому автором для отримання додаткового доходу пасажирським комплексом залізничного транспорту від туристичних перевезень запропоновано впровадження нових видів послуг: послуги гарячого харчування, яка буде надаватися за класами поїздів «люкс», «стандарт», «економ», і організацію готельного бізнесу на ключових вокзалах АТ «Укрзалізниця».

Для оцінювання ефективності реалізації проєктів розвитку залізничного туризму, зокрема з точки зору прибутковості їх впровадження, запропоновано використання удосконаленої формули розрахунку додаткового доходу від туристичних залізничних пасажирських перевезень, яка включає коефіцієнти рентабельності послуг гарячого харчування і проживання в готелях. Дану методику покладено в основу методичного підходу до оцінювання ефективності реалізації проєктів розвитку залізничного туризму в Україні, який, на відміну від існуючих, передбачає розрахунок системи показників оцінювання результативності впровадження комплексу інструментів, спрямованих на розширення спектру сервісних послуг залізничного транспорту і формування персоналізованих сервісних пропозицій для ключових сегментів користувачів послуг залізничного туризму.

Ключові слова: додатковий дохід, залізничний транспорт, пасажирські перевезення, залізничний туризм, послуга гарячого харчування, послуга готельного бізнесу.

CHARKINA T.

Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Ukraine

METHODOLOGICAL ASPECTS OF EVALUATING THE EFFECTIVENESS OF RAILWAY TOURISM DEVELOPMENT PROJECTS IN UKRAINE

In the context of the deepening systemic crisis in the functioning of the passenger railway transport complex in Ukraine, there is an urgent need to optimize its activities and diversify its service portfolio. Taking into account the world experience in the development of railway companies and taking into account the development of the railway network and the significant tourist potential of the country, the introduction of railway tourism services is proposed as a promising direction for the development of the passenger complex of railway transport in Ukraine. The article considers the successful practice of developing railway tourism in the world and the domestic experience of implementing projects to activate tourist railway transportation.

Taking into account the limited measures implemented by the passenger complex of railway transport for the development of railway tourism in the country, the expediency of identifying promising tools for activating the growth processes of tourist railway transportation in terms of providing a comprehensive service, including both the main (transport service) and the range of related (additional) services, the introduction of which will contribute to increasing the volume of sales of railway tourism services and, accordingly, generating additional financial flows from their provision. Based on this, the author proposed the introduction of new types of services to generate additional income for the passenger complex of railway transport from tourist transportation: hot food services, which will be provided in the classes of trains "luxury", "standard", "economy", and the organization of hotel business at key stations of JSC "Ukrzaliznytsya".

To assess the effectiveness of railway tourism development projects, in particular from the point of view of profitability of their implementation, it is proposed to use an improved formula for calculating additional income from Tourist Railway Passenger Transportation, which includes profitability coefficients for hot food services and hotel accommodation. This methodology is the basis of a methodological approach to evaluating the effectiveness of railway tourism development projects in Ukraine, which, unlike existing ones, provides for the calculation of a system of indicators for evaluating the effectiveness of implementing a set of tools aimed at expanding the range of railway transport services and forming personalized service offers for key segments of users of railway tourism services.

Keywords: additional income, railway transport, passenger transportation, railway tourism, hot food service, hotel business service.

Постановка проблеми. Стійкий та ефективний розвиток пасажирського комплексу залізничного транспорту України є необхідною умовою підвищення якості життя населення і забезпечення соціально-економічного розвитку країни. Однак, незважаючи на важливу роль пасажирського комплексу залізничного

транспорт в досягненні економічного прогресу та забезпеченні соціальної стабільності в країні, на сьогодні його діяльність ускладнена рядом невирішених протягом багатьох років проблем. Технічно виснажена інфраструктура, насамперед, залізничне полотно (станом на початок 2020 р. близько 10,1 тис. км колій потребували капітального ремонту та реконструкції), критично зношений рухомий склад (з 550 од. пасажирських локомотивів в експлуатації знаходиться близько 330 од., 335 од. – віком понад 30 років; понад 87 % пасажирських вагонів експлуатується понад 28 років, рівень їх зносу досягає 92,6 %) значно обмежують можливості пасажирського комплексу залізничного транспорту України щодо покращення якості послуг і утримання стійких конкурентних позицій як на вітчизняному, так і міжнародному транспортному ринку.

Аналіз роботи пасажирського господарства АТ «Укрзалізниця» свідчить про те, що щороку пасажирські перевезення завдають близько 10 млрд грн збитків. Щомісячний рівень останніх у зв'язку з погіршенням епідеміологічної ситуації і посиленням карантину зріс як мінімум у півтора-два рази, що, з одного боку, викликано скороченням кількості поїздів, а з іншого – введенням обмежень щодо населеності вагонів на рівні 50 % [1]. Компенсація збитків, у свою чергу, покладається на сегмент вантажних перевезень залізничної компанії, доходи якого поряд з цим виступають джерелом фінансування процесів оновлення та модернізації пасажирського рухомого складу з метою виконання пасажирською компанією соціальних функцій. З огляду на зазначене слід констатувати поглиблення системної кризи в пасажирському господарстві АТ «Укрзалізниця», що обумовлює гостру потребу розроблення ефективних механізмів та інструментів забезпечення його сталого зростання.

Аналіз публікацій та досліджень інших науковців з теми дослідження. На сьогодні стан пасажирського господарства АТ «Укрзалізниця» є досить складним, що, на думку вчених, в значній мірі обумовлено низьким рівнем використання потенціалу оптимізації діяльності та диверсифікації напрямів забезпечення його сталого розвитку. Дослідження значної кількості наукових праць за даною тематикою дає змогу дійти висновку, що нині науковцями не достатньо уваги приділено питанню розвитку залізничного туризму в Україні і оцінюванню його значущості для підвищення доходності пасажирського комплексу залізничного транспорту. Вивченню особливостей розвитку залізничного туризму в країні присвячено наукові публікації таких вчених як Є. Альошинський, Ю. Бараш, А. Дергоусова, Л. Марценюк, Г. Примаченко та ін. [2-5]. Вченими доведено, що розвиток залізничних туристичних перевезень в Україні сприятиме отриманню додаткового доходу пасажирським комплексом АТ «Укрзалізниця» і зниженню фінансової нестабільності його функціонування. Однак, поряд з цим поза увагою вчених залишилося формування методичного базису оцінювання ефективності реалізації проектів розвитку залізничного туризму в Україні.

Метою статті є обґрунтування доцільності впровадження послуги туристичних перевезень на залізничному транспорті і формування методичного підходу до оцінювання дохідності від реалізації запропонованих заходів у залізничній галузі.

Виклад основного матеріалу. Функціонування пасажирського комплексу залізничного транспорту сьогодні супроводжується системною кризою в галузі і посиленням зовнішніх загроз його стабільному розвитку. Зважаючи на збитковість пасажирських перевезень і виконання пасажирською компанією низки соціальних зобов'язань, на сучасному етапі вкрай важливого значення набуває розширення існуючого спектру послуг за рахунок освоєння нових напрямів обслуговування суспільства, зокрема забезпечення розвитку залізничного туризму. Останній з огляду на природні, культурні та історичні багатства України і загалом розвинену залізничну мережу має значний потенціал для розвитку і дозволить забезпечити акумулювання значних фінансових потоків компанією.

Розвиток залізничного туризму в Україні має значну історію, початок якої покладено ще в 60-х рр. ХХ ст. Територією Радянського простору того часу курсувало декілька туристичних поїздів, які в середньому обслуговували понад 2 тис. осіб. У подальшому на початку 80-х рр. було введено рейсові регулярні поїзди, а також поїзди, призначені виключно для обслуговування організованих груп пасажирів-туристів. Найбільш активного розвитку сфера залізничного туризму набула починаючи з середини 80-х рр., коли територією Радянського Союзу курсувало близько 1600 спеціальних рейсів тривалістю від 1 до 32 днів. Це були як тематичні внутрішньодержавні маршрути, так і зарубіжні маршрути (такими послугами користувалося близько 650 тис. осіб щорічно).

Одним із найпопулярніших маршрутів у Радянському Союзі була «Трансоюзна залізнична подорож», яка розпочиналася в місті Владивосток і проходила через Сибір, Москву, Ригу, Галлінн, Вільнюс, Київ та Крим. Користувалися попитом і маршрути стародавніми російськими, українськими, кавказькими та прибалтійськими містами. Окрім внутрішньосоюзних подорожей на комерційних поїздах організовувалися поїздки і за кордон. Туристсько-екскурсійні бюро займалися і організацією одноденних комерційних поїздів, таких як «Сніжинка», «Лижник», «Турист» тощо. Частка залізничного транспортного обслуговування в загальній структурі додаткових послуг становила понад 40 % із залученням 180 тис. осіб персоналу. І досі курсують такі відомі поїзди, як «Транссибірський поїзд», що прямує з Москви до Монголії, «Блакитний поїзд», що прямує з Кейптауну в Преторію, «Шотландський королівський», маршрут якого проходить через шотландські високігір'я. Однак, у результаті розпаду Радянського Союзу розвиток

залізничного туризму було дещо призупинено. Як найбільш успішний проєкт організації залізничного туризму в Україні виділяють маршрут, створений Центром ділового співробітництва «Джерело», що організував маршрути комерційного поїзда шанувальників залізничного транспорту [5].

На міжнародному рівні сьогодні активно реалізуються проєкти щодо розвитку та популяризації послуг залізничного туризму. Одним із найбільш масштабних проєктів є ініціатива TopRail, започаткована у 2016 р. International union of railways, і спрямована на просування послуг залізничного туризму. Остання реалізується за рахунок налагодження тісної співпраці зацікавлених сторін, зокрема бізнес-суб'єктів у сфері пасажирського залізничного транспорту і туристичних компаній та їх клієнтів з метою заохочення користування послугами залізничного туризму. При цьому слід зазначити, що залізничний туризм є привабливим для всіх категорій населення незалежно від віку, країни проживання, вподобань, і надає для всіх значні можливості для відпочинку.

Як приклади реалізації ініціативи залізничного туризму на світовому рівні слід навести: поїзди як туристичні продукти (туристичні або круїзні поїзди), такі як Orient Express, Bernina Express, Transcantábrico, Shiki-Shima та ін.; поїзди, які рухаються мальовничими маршрутами, серед яких Тибетський поїзд, Hironnelles («Ластівка»), Транссибірська магістраль та ін.; поїзди, що забезпечують мобільність туристів, і пов'язані з основними послугами: міський туризм, екотуризм, історично-культурний, винний, гастрономічний та ін.; історичні залізниці, наприклад паровози тощо. Так, наприклад, в Іспанії вже протягом багатьох років курсують два туристичних поїзди Al-Andalus оператора Renfe і El Transcantábrico, що експлуатується Державною компанією вузької колії (Feve). Завдяки лібералізації ринку туристичних залізничних перевезень їх перелік у 2017 р. поповнився туристичним поїздом компанії ALSA Rail з регламентом руху «шість днів на тиждень» на маршруті між Мадридом і містом Сан-Лоренсо-де-Ель-Ескоріаль. Запущений на регулярній основі в 2017 р. туристичний проєкт став першим залізничним сполученням, що здійснюється незалежним оператором на інфраструктурі державної компанії Adif [6].

Досить поширеним серед туристів є і маршрут «Грандіозний залізничний тур Швейцарією» (Grand Train Tour of Switzerland) протяжністю 1280 км. Поїздка цим маршрутом надає змогу туристам побачити надзвичайні панорамні види і визначні пам'ятки Швейцарії. Залізничною компанією пропонується на вибір декілька комплексних програм [7]: «Original» («Оригінальний», тривалістю від 8 днів); «Classic» («Класичний», тривалістю від 7 днів); «Top Attractions» («Кращі пам'ятки», тривалістю від 5 днів); «Glaciers & Palm Trees» («Льодовики і пальми», тривалістю від 4 днів); «Stunning Waters» («Приголомшливі води», тривалістю від 4 днів); «Hidden Treasures» («Приховані скарби», тривалістю від 3 днів). Окрім того, для зручності туристів створено додаток Swiss Travel Guide, створений для спрощення планування подорожі Швейцарією. Так званий «музей-додаток» містить понад 500 визначних пам'яток і дозволяє сформувати індивідуальний маршрут залежно від обраних місць за допомогою інтегрованої карти. Також, додаток містить перелік купонів-знижок, які можна активувати в додатку, а купити вже безпосередньо на місці, надає доступ до інтерактивних карт залізничних вокзалів, контактних телефонів бюро знахідок, довідкових служб за розкладом, поліції SBB в будь-який час, тощо.

На противагу світовому досвіду Україною потенціал розвитку залізничного туризму не використовується належним чином. Лише в останні роки здійснено певні кроки на шляху розвитку залізничного туризму, зокрема з точки зору його розуміння як складової транспортного обслуговування туристичних потоків. Так, наприклад, першим кроком АТ «Укрзалізниця» до нарощення туристичних перевезень стало зниження вартості послуги попереднього бронювання квитків для групових замовлень з 200 до 80 грн. Також, слід вказати на впровадження системи знижок на проїзд швидкісними поїздами категорії «Інтерсіті», зокрема у вагонах першого класу (розмір знижки досягає 15 %). У 2021 р. заплановано модернізацію пасажирського рухомого складу, зокрема капітальний ремонт 50 вагонів з урахуванням вимог пасажирів і забезпечення їх комфорту під час поїздки [8].

З огляду на обмеженість заходів, реалізованих пасажирським комплексом залізничного транспорту для розвитку залізничного туризму в країні, важливого значення на сьогодні набуває визначення перспективних інструментів активізації процесів зростання туристичних залізничних перевезень з точки зору надання комплексної послуги, що включає як основну (транспортне обслуговування), так і спектр супутніх (додаткових) послуг, впровадження яких сприятиме нарощенню обсягів реалізації послуг залізничного туризму і відповідно генеруванню додаткових фінансових потоків від їх надання.

Загалом на законодавчому рівні туристичний продукт визначено як попередньо розроблений комплекс туристичних послуг, який поєднує не менше ніж дві такі послуги, що реалізується або пропонується для реалізації за загальною ціною, до складу якого можуть входити послуги перевезення, розміщення, інші туристичні послуги, не пов'язані з перевезенням і розміщенням (послуги з організації об'єктів відвідувань), послуги з організації конференцій, семінарів, інших заходів, реалізація характерних та супутніх туристичних послуг, реалізація сувенірної продукції тощо) [9].

Отже, зважаючи на це, туристичні послуги, які будуть надаватися пасажирським комплексом залізничного транспорту, повинні бути максимально адаптовані під запити сучасного споживача і характеризуватися відповідно широким спектром індивідуалізованих пропозицій, які задовольнятимуть найвимогливіших пасажирів. Насамперед, необхідно забезпечити диференціацію туристичних пропозицій

залежно від типу туристичного поїзду. Для зручності останні можуть бути поділені на класи «люкс», «стандарт», «економ».

Так, поїзди класу «люкс» можуть мати в наявності лише вагони СВ. Останні набувають поширення в умовах карантину, коли пасажери готові платити за безпеку, а також можливість спокійно відпочити чи попрацювати наодинці. Поїзди класів «стандарт» та «економ» можуть включати вагони-купе нового покоління або після капітального ремонту. Оскільки в будь-якому випадку ключовими вимогами пасажирів до якості туристичної послуги є комфорт, безпека подорожі, культура сервісного обслуговування, наявність доступу до інтернету, різного роду медіаресурсів в онлайн- та офлайн-форматах.

Для тривалих подорожей, особливо для поїздів типу люкс, обов'язковою умовою є наявність вагону-ресторану, де можна замовити повноцінний сніданок, обід та вечерю, або ж добре налагоджену систему замовлення харчування. Важливою також є наявність вагона-автомобілевоза, що надасть можливість пасажирам продовжити поїздку на автомобілі.

Окрім вище перерахованих послуг, які надаватимуться пасажирам у туристичних потягах, отримати додаткові доходи пасажирському комплексу залізничного транспорту можливо від реалізації місць у комфортабельних готелях, які доцільно відкрити поблизу вокзалів, що знаходяться на шляху прямування туристичного потягу і зосереджені в містах, обраних для тривалих туристичних екскурсій. Окрім безпосередньо пасажирів, які скористалися туристичними залізничними перевезеннями, готелями зможуть скористатися й інші пасажери, які бажають відпочити до чи після поїздки.

Готелі також можуть бути розділені за класами «економ», «стандарт», «комфорт» як за рахунок виділення окремих корпусів, так і в межах однієї будівлі за поверхами. Вимогливим пасажирам, які потребують поряд з основною унікальних послуг, можна запропонувати номери з зимовим садом, виходом на дах і комфортною зоною для приймання їжі з можливістю замовлення різних страв та напоїв. Ця зона може бути повністю ізольованою та мати басейн, або сауну для різної пори року, ванні кімнати та два санвузла.

Інший поверх або корпус матиме номери тільки для класу «стандарт». Такі номери матимуть одну або дві кімнати, балкон або лоджію, а також можуть включати камін або зелену зону. У свою чергу, номери класу «економ», які будуть розміщені на іншому поверсі або в окремому корпусі, можуть бути меншого розміру, без камінів та зелених зон, але з дотриманням всіх інших умов обслуговування, обладнані санвузлами та ванною кімнатою.

Обов'язково всі номери різних класів повинні бути оснащені системою «клімат-контроль» для тривалого знаходження у приміщенні та циркуляції повітря, ліфтами для подачі їжі, якщо виникне потреба не контактувати з персоналом та іншими мешканцями. Усі номери повинні мати окремий вихід на вулицю, для запобігання зайвих контактів, а також рамки для дезінфекції. І головне – це висока якість отриманих послуг. Остання представляє собою відповідність наданих послуг очікуваним або встановленим стандартам. Критерій оцінки якості наданої послуги для споживача – це ступінь його задоволення, тобто відповідність отриманого та очікуваного. Критерій ступеня задоволення клієнта – це бажання повернутися ще раз і поради це зробити своїм друзям і знайомим [10], [11].

Такий готель також може мати крамниці та магазини, для вимогливих клієнтів – ресторан або власну пекарню. Кожен клієнт готелю зможе замовити собі сніданок: від кави з випічкою до вишуканої ресторанної страви і ексклюзивного десерту. Це може стати візитною картою готелів АТ «Укрзалізниця» і сприяти отриманню додаткового доходу.

З огляду на перспективність розвитку залізничного туризму в Україні, слід оцінити і рівень згенерованих пасажирською компанією доходів від реалізації такого роду проєкту. Беручи за основу методику оцінювання прибутку АТ «Укрзалізниця» [12], отриманого від виконання таких операцій як капітально-відновлювальний ремонт пасажирських вагонів для потреб залізничного туризму (КВР), екіпування туристичного поїзда (ЕТО), забезпечення туристичних вагонів своїми провідниками під час подорожі (ЗПР) і виконання усіх видів ремонтів туристичного рухомого складу за окремими замовленнями туристичної компанії (ПКР), слід поряд з цим звернути увагу і на прибутковість таких супутніх сервісів як надання послуг харчування в поїздах (ПГХ) і розміщення пасажирів у власних готелях пасажирського комплексу залізничного транспорту (ПГ).

Загалом дохід пасажирського комплексу залізничного транспорту за кожним видом діяльності у рамках витратного методу слід розраховувати шляхом множення загальних витрат на коефіцієнт рентабельності K , що відображає прогнозне значення прибутковості. Його рівень для туристичної сфери може коливатися у межах 0,1 – 0,2 (формула 1).

$$\Pi = B(K_{\text{КВР}} \cdot K_{\text{КВР}} + ETO \cdot K_{\text{ЕТО}} + ЗПР \cdot K_{\text{ЗПР}} + ПКР \cdot K_{\text{ПКР}}), \quad (1)$$

де $K_{\text{КВР}}$ – коефіцієнт рентабельності капітально-відновлювального ремонту;

$K_{\text{ЕТО}}$ – коефіцієнт рентабельності екіпування, технічного обслуговування вагонів;

$K_{\text{ЗПР}}$ – коефіцієнт рентабельності обслуговування подорожі провідниками;

$K_{\text{ПКР}}$ – коефіцієнт рентабельності виконання поточних та капітальних ремонтів рухомого складу.

Зважаючи на розширення спектру послуг пасажирського комплексу залізничного транспорту доцільно для розрахунку прибутковості проекту розвитку залізничного туризму запропонувати ще два додаткових коефіцієнти, які враховуватимуть:

по-перше, доходи від надання послуги гарячого харчування за класами поїздів «економ», «стандарт», «комфорт», з урахуванням різного асортименту. Для реалізації цього завдання може бути сформовано декілька видів меню або так званих пакетів пропозицій харчування для кожного класу потягу. Ціна пакету, який замовляється при придбанні квитка, буде йти окремою сумою;

по-друге, доходи від готельного бізнесу (задоволення потреби в тимчасовому проживанні, як пасажирів-туристів, так і «транзитних пасажирів»). Кожен пасажир бажає отримати якісні послуги у вигляді комфортної подорожі, гарного харчування та зручного відпочинку у готелі. Якщо готель знаходиться поруч із вокзалом, то «транзитний пасажир» із задоволенням скористується такими пропозиціями, оскільки не потрібно нікуди їхати, гарні номери, з дотриманням усіх норм безпеки, хорошими стравами, залами для проведення конференцій або презентацій тощо. Крім того, при розрахунку майбутнього доходу необхідно враховувати і те, що вокзали, практично у всіх великих містах, знаходяться у центрі, а тому цими послугами можуть скористатися не тільки «транзитні пасажирів», а й усі бажаючі (гості міста, туристи та інші), що також вплине на отримання додаткового доходу.

Зважаючи на вище сказане, формула (1) набуває наступного вигляду:

$$\Pi = B(KBP \cdot K_{квп} + ETO \cdot K_{ето} + ЗПР \cdot K_{зпр} + ПКР \cdot K_{пкр} + ПГХ \cdot K_{пгх} + ПГ \cdot K_{пг}) \quad (2)$$

де $K_{пгх}$ – коефіцієнт рентабельності послуги гарячого харчування;

де $K_{пг}$ – коефіцієнт рентабельності послуги проживання в готелях.

Висновки. Для пасажирського господарства залізничного транспорту на сучасному етапі важливого значення набуває розширення існуючого спектру послуг за рахунок освоєння нових напрямів обслуговування суспільства. Зважаючи на розвинену залізничну мережу і високу туристичну привабливість країни, встановлено, що ключовим напрямом диверсифікації діяльності пасажирського комплексу залізничного транспорту є розвиток залізничного туризму. Доведено, що розвиток туристичних залізничних пасажирських перевезень сприятиме не лише генеруванню додаткового доходу АТ «Укрзалізниця» і зміцненню його фінансово-економічних позицій, але й покращенню адаптивності пасажирської компанії до нових конкурентних умов господарювання і прискоренню її виходу з соціально-економічної кризи. Наведена методика є складовою методичного підходу до оцінювання ефективності реалізації проектів розвитку залізничного туризму в Україні, який, на відміну від існуючих, передбачає розрахунок системи показників оцінювання результативності впровадження комплексу інструментів, спрямованих на розширення спектру сервісних послуг залізничного транспорту і формування персоналізованих сервісних пропозицій для ключових сегментів користувачів послуг залізничного туризму.

Література

1. В «Укрзалізниці» поскаржилися на 10-мільярдні збитки на пасажирських перевезеннях. ТСН: веб-сайт. URL: <https://tsn.ua/groshi/v-ukrzaliznici-poskarzhilisya-na-10-milyardni-zbitki-na-pasazhirskih-perevezennyah-1386999.html> (дата звернення 11.12.2020).
2. Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Туризм як засіб розширення життєвого простору людини. Антропологічні виміри філософських досліджень, 2017. Вип. 11. С. 63–70.
3. Бараш Ю. С., Кравченко А. О., Яснецов О. С. Розвиток залізничного туризму в Україні. Проблеми економіки транспорту. 2014. Вип. 8. С. 7–11.
4. Дергоусова А. О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму : дис. ...канд. екон. наук: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Харків : УкрДАЗТ, 2012, 216 с.
5. Альошинський Є., Примаченко Г. Напрямок диверсифікації діяльності залізниць у сферу туристичних послуг. Центр інформації транспорту України: веб-сайт. URL: <https://railway-publish.com/articles-icut-magazine/5545-napryam-diversifikatsiyi-diyalnosti-zaliznits-u-sferu-turistichnih-poslug.html> (дата звернення: 10.12.2020).
6. Испания открывает рынок высокоскоростных перевозок. Железные дороги мира : веб-сайт. 2020. № 9. URL: <http://www.zdmira.com/arhiv/2020/zdm-2020-no-09> (дата обращения: 10.12.2020).
7. Grand Train Tour of Switzerland. SBB CFF FFS: website. URL: <https://www.sbb.ch/en/leisure-holidays/travel-in-switzerland/international-guests/grand-train-tour-switzerland.html> (Last accessed: 12.12.2020).
8. Укрзалізниця планує перевозити поїздами не менш як 50% внутрішніх туристів. ukrinform.ua: веб-сайт. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/3143753-ukrzaliznica-planue-perevoziti-poizdami-nemens-ak-50-vnutrishnih-turistiv.html> (дата звернення: 08.12.2020).
9. Закон України «Про внесення змін до законів України «Про туризм» та "Про страхування» щодо удосконалення положень з урахуванням досвіду регулювання ринку туристичних послуг у державах -

членах Європейського Союзу». URL: <https://ips.ligazakon.net/document/NT0582> (дата звернення 11.12.2020).

10. Чередниченко А.О., Калінін М. В. Якість надання послуг як ключовий фактор привабливості підприємств готельного господарства. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2016. Вип. 56. С. 68-73.

11. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року. Законодавство України: веб-сайт. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018> (дата звернення 11.12.2020).

12. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Іноваційний розвиток пасажирських компаній за рахунок обслуговування туристичних перевезень. Ефективна економіка. 2017. Вип. 12. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5928> (дата звернення 11.12.2020).

References

1. V "Ukrzaliznytsi" poskarzhlysiya na 10-miliardni zbytky na pasazhyrskykh perevezenniakh. TSN website [Ukrzaliznytsia complained about 10 billion losses in passenger traffic], TSN, available at: <https://tsn.ua/groshi/v-ukrzhaliznici-poskarzhlysiya-na-10-milyardni-zbitki-na-pasazhirskeh-perevezennyah-1386999.html> (Accessed 11.12.2020).

2. Martseniuk, L. V. and Charkina, T. Yu. (2017), Turyzm yak zasib rozshyrennia zhyttievoho prostoru liudyny [Tourism as a tool for expanding human living space], Antropolohichni vymiry filosofskykh doslidzhen, vol. 11. pp. 63–70.

3. Barash, Yu. S. and Kravchenko, A. O. and Yasnetsov, O. S. (2014), Rozvytok zaliznychnoho turyzmu v Ukrainy [Development of railway tourism in Ukraine], Problemy ekonomiky transportu, vol. 8, pp. 7–11.

4. Derhousova, A. O. (2012), Formuvannia stratehii rozvytku zaliznychnoho turyzmu : dys. ...kand. ekon. nauk: spets. 08.00.04. – ekonomika ta upravlinnia pidpriemstvamy (za vydamy ekonomichnoi diialnosti) [Formation of a strategy for the development of railway tourism]. Kharkiv : UkrDAZT, 216 p.

5. Alshynskiy, Ye. and Prymachenko, H. (2018), Napriam diversyfikatsii diialnosti zaliznyts u sferu turystychnykh poslug [Direction of diversification of railway activities in the field of tourist services], Tsentri informatsii transportu Ukrainy, vol. 9, available at: <https://railway-publish.com/articles-icut-magazine/5545-napriam-diversifikatsiyi-diyalnosti-zaliznyts-u-sferu-turistichnih-poslug.html> (Accessed 10.12.2020).

6. Ispaniya otkryvaet rynek vysokoskorostnykh perezovok [Spain opens up the high-speed transport market], Zheleznye dorogi mira, available at: <http://www.zdmira.com/arhiv/2020/zdm-2020-no-09> (Accessed 10.12.2020).

7. Grand Train Tour of Switzerland. SBB CFF FFS, available at: <https://www.sbb.ch/en/leisure-holidays/travel-in-switzerland/international-guests/grand-train-tour-switzerland.html> (Accessed 12.12.2020).

8. Ukrzaliznytsia planuje perevozyty poizdamy ne mensh yak 50% vnutrishnikh turystiv [Ukrzaliznytsia plans to transport at least 50% of domestic tourists by train], ukrinform.ua, available at: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/3143753-ukrzhaliznica-planue-perevozyti-poizdami-ne-mens-ak-50-vnutrisnih-turystiv.html> (Accessed 08.12.2020).

9. Zakon Ukrainy "Pro vnesennia zmin do zakoniv Ukrainy "Pro turyzm" ta "Pro strakhuvannia" shchodo udoskonalennia polozhen z urakhuvanniam dosvidu rehulivannia rynku turystychnykh poslug u derzhavakh - chlenakh Yevropeiskoho Soiuzu" [Law of Ukraine "On Amendments to the Laws of Ukraine "On Tourism" and "On Insurance" to Improve the Provisions Taking into account the Experience of Regulating the Market of Tourist Services in the Member States of the European Union"], available at: <https://ips.ligazakon.net/document/NT0582> (Accessed 11.12.2020).

10. Cherednychenko, A.O. and Kalinin, M. V. (2016), Yakist nadannia poslug yak kliuchoviy faktor pryvabyvosti pidpriemstv hotelnogo hospodarstva [Quality of service provision as a key factor in the attractiveness of hotel enterprises]. Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti, vol. 56. pp. 68-73.

11. Pro skhvalennia Natsionalnoi transportnoi stratehii Ukrainy na period do 2030 roku [On approval of the National Transport Strategy of Ukraine for the period up to 2030], available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018> (Accessed 11.12.2020).

12. Barash, Yu. S., Martseniuk, L. V. and Charkina, T. Yu. (2017), Inovatsiyni rozvytok pasazhyrskykh kompanii za rakhunok obsluhovuvannia turystychnykh perevezen [Innovative development of passenger companies through tourist transportation services], Efektyvna ekonomika, vol. 12, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5928> (Accessed 11.12.2020).

Надійшла / Paper received: 07.11.2020

Надрукована / Paper Printed : 04.01.2021