

8. Регіони України 2010 [Текст]: стат. зб. / Держкомстат України; за ред. О. Г. Осаулєнка. — К., 2010. — Ч. 1. — 368 с.
9. Химинєць, В. В. Сталій розвиток Карпатського регіону в контексті ідей синьої економіки [Текст] / В. Химинєць // Науковий вісник Чернівецького національного університету. Економіка. — 2013. — Вип. 650–652. — С. 256–263.
10. Химинєць, В. В. Організаційно-інституційні механізми забезпечення сталого розвитку Карпатського регіону [Текст] / В. Химинєць // Бізнес Інформ. — 2013. — № 7. — С. 63–68.

ВЗАМОСВ'ЯЗЬ УСТОЙЧИВОГО РОЗВИТКУ І КАЧЕСТВА ЖИЗНІ НАСЕЛЕННЯ НА ПРИМЕРІ КАРПАТСЬКОГО РЕГІОНА

Показано, що необхідною передумовою устійливого розвитку Карпатського регіону должно стать введення в практику господарювання принципів і критеріїв екологічної економіки. Сущність екологічної економіки, в отличие от традиційної ринкової економіки, не прибыль, а інтегральний

еколого-економічний ефект, а пріоритетом виступають не мєри по ліквідації послєдствій екологічєских катаклізмів, а прєвєнтивні мєри по охрєне природної сєрєди.

Ключевые слова: Карпатський регіон, устійливе розвитє, екологічєские проблемє.

Химинєць Володимир Васильович, кандидат економічних наук, доцент, кафедра міжнародних економічних відносин, Ужгородський національний університет, Україна, e-mail: khiminets@rambler.ru.

Химинєць Владимир Васильевич, кандидат экономических наук, доцент, кафедра международных экономических отношений, Ужгородский национальный университет, Украина.

Khymynets Vladimir, Uzhgorod National University, Ukraine, e-mail: khiminets@rambler.ru

УДК 656.016:656.079

**Балака Е. І.,
Сівакоєєва Г. О.**

ОРГАНІЗАЦІЙНИЙ АСПЕКТ ВІДРОДЖЕННЯ ТА РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ НА ОСНОВІ КЛАСТЕРІЗАЦІЇ

Розглянуто організаційний аспект відродження системи залізничного туризму в Україні, для розвитку якої запропоновано кластерний підхід. Виявлено, що розвиток залізничного туризму у сучасних умовах неможливий без диверсифікації діяльності залізничного транспорту у суміжний сегмент господарювання — туризм. Запропоновано провести диверсифікацію за рахунок створення транспортно-туристських кластерів.

Ключові слова: залізничний транспорт, диверсифікація, транспортно-туристський кластер (ТТК).

1. Вступ

За радянських часів поширеною формою туристських подорожей громадян Союзу Радянських Соціалістичних Республік (СРСР) в межах країни був залізничний туризм. Туристські поїздки спеціальними залізничними поїздами користувались великою популярністю у населення і всіляко підтримувались органами державного керівництва. Такий підхід з боку держави обумовлено двома факторами: по-перше — це прагнення громадян до розширення кругозору, підвищення свого інтелектуального, культурного рівня; по-друге — зацікавленість держави в організації ідеологічно спрямованих туристських поїздок пов'язаних з історичними подіями Жовтневої революції, Великої Вітчизняної війни, тощо.

До 1991 року у СРСР функціонувала єдина транспортна система туризму, що включала у себе усі основні види транспорту та координувала їх діяльність з метою забезпечення перевезень туристів. Була чітко сформована стратегія організації та розвитку залізничного туризму, який здійснювався цілими туристськими поїздами [1]. Такі туристські подорожі були доступні основній масі населення, оскільки їх вартість була відносно невеликою і значна доля витрат фінансувалась профспілковими організаціями.

В теперішній час інші суспільно-економічні умови, ніж за часів СРСР, змінили деякі підходи щодо ор-

ганізації турпоїздок залізничним транспортом, а саме, невисокий життєвий рівень населення не дозволяє здійснювати туристські подорожі цілими пасажирськими поїздами і примушує розглядати можливість організації руху безпересадкових причіпних вагонів туристського призначення. Крім того, вкрай складне фінансово-економічне становище залізничного транспорту взагалі і збитковість пасажирських перевезень зокрема змушує до пошуків шляхів отримання доходів від додаткових джерел на основі диверсифікації своєї діяльності [2]. Одним з можливих напрямів розширення сфери господарської діяльності залізниць України може стати організація туристського бізнесу.

2. Аналіз літературних даних і постановка проблеми

Питання залізничного туризму розглядалось в багатьох роботах вітчизняних фахівців і науковців як за часів СРСР, так і після його розпаду.

Проблемам теорії та практики розвитку туризму присвячено праці таких вчених, як В. І. Азара, О. М. Азарян, Г. М. Алейнікової, О. І. Амоші, О. О. Бейдика, О. В. Виноградової, О. А. Спориш, В. І. Цибуха, О. Б. Чернеги та ін. Сутність туристської діяльності висвітлено в роботах вітчизняних (В. Ф. Данильчук, Л. П. Дядечко, Т. І. Ткаченко та ін.) і закордонних (Р. Батлер,

Х. Кім, Н. Лейпер, С. Медлік та ін.) вчених. Значний внесок до концептуально-методологічних основ логістики туризму зробили такі науковці, як О. А. Гвозденко, В. Г. Банько, Г. І. Михайличенко, В. Є. Редько, І. Г. Смирнов, в працях яких головна увага приділялася організації та управлінню окремими туристськими функціями в підприємницьких структурах і виникненню ефекту синергії, але питання його кількісної оцінки та оптимізації залишилися поза увагою.

Початок сучасному залізничному туризму поклав англієць Томас Кук в середині 19-го сторіччя, який вперше організував подорож поїздом для 570 чоловік, де їм було надано комплекс послуг, включаючи харчування та духовий оркестр для розваги [3]. Таким чином, вперше була запропонована транспортна послуга у вигляді туристського продукту з метою отримання прибутку.

В Україні залізничний туризм активно почав розвиватися за часів існування СРСР. В історії його розвитку можна умовно виділити 4 етапи [4, 5]. Перший етап — з 1960-х років були введені дальні туристсько-екскурсійні подорожі, організовано п'ять туристських поїздів, які обслуговували 2000 пасажирів. Другий етап — з початку 1980-х років були введені рейсові туристські поїзди, які прямували за регулярним розкладом, а також поїзди, призначені виключно для туристів. Третій етап — з середини 1980-х років функціонувало 1600 туристських рейсів тривалістю від 1 до 32 днів, вводились тематичні дальні внутрішньодержавні маршрути, а також зарубіжні, послугами туристських поїздів користувалося близько 650 тис. чол. щорічно. Четвертий етап — з розпадом СРСР розвиток залізничного туризму було призупинено, однак залишився багатий досвід, який, в міру можливостей, використовується для відродження і розвитку цього різновиду туризму в незалежній Україні.

Проте, суто організаційний аспект створення системи туристських подорожей залізницею і стратегія подальшого розвитку залізничних туроператорів потребує більш поглибленого дослідження і обґрунтування.

Таким чином, метою даного дослідження є визначення організаційного аспекту відродження та розвитку системи залізничного туризму в Україні, формування основних етапів диверсифікації діяльності залізничного транспорту України у сфері пасажирських перевезень на основі створення ТТК.

3. Результати досліджень питання відродження залізничного туризму

Однією із сучасних форм організації діяльності господарюючих суб'єктів є створення об'єднань на принципах кластера.

Формування кластерних структур в Україні залежить перш за все від нормативно-правової бази, яка знаходиться на стадії розробки. На сьогодні у даній сфері розроблено та затверджено Концепцію створення кластерів в Україні [6], Концепцію Національної стратегії формування та розвитку трансграничних кластерів [7] та ін.

Залізничний туризм має велику перевагу перед іншими видами транспорту, оскільки для його реалізації чималу роль відіграє наявність туристської інфраструктури — підприємств готельного господарства, харчування, транспортні засоби та інше, а під час здійснення залізничної подорожі вагон є і готелем, і транспорт-

ним засобом [8]. Можливі два варіанти організації спеціальних залізничних турів:

1 — надання спеціального поїзда на певну кількість місць в оренду туристській фірмі, яка організовує подорож;

2 — туристським оператором виступає сервіс-центр залізниці.

На сучасному етапі розвитку більш доцільним є варіант, коли туристським оператором виступає сервіс-центр залізниці для організації залізничних турів, адже він приносить більший дохід залізничному транспорту.

До того ж необхідно визначити, що кластер являє собою галузеве, територіальне та добровільне об'єднання підприємницьких структур, які тісно співпрацюють із науковими (освітніми) установами, громадськими організаціями та органами місцевої влади з метою підвищення конкурентоздатності власної продукції й сприяння економічному розвитку регіону та підсилюють конкурентні переваги один одного через ефект синергії.

З урахування вищенаведеного, диверсифікацію діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень доцільно здійснювати в три етапи:

- визначення потенційних учасників транспортно-туристського кластеру (ТТК), розробка структури кластерного утворення та формування асоціативних груп;
- об'єднання асоціативних груп в акціонерні товариства;
- організація холдингових компаній.

На початковому етапі диверсифікації основним завданням залізничного транспорту є сприяння розвитку сумлінної конкуренції на туристському та транспортному ринку у якості туроператора, який організовує туристські подорожі, одночасно забезпечує і переміщення, і екскурсійну програму. Першим кроком початкового етапу реалізації стратегічної програми розвитку залізничного туризму за рахунок диверсифікації діяльності залізничного транспорту у сферу туризму є створення окремих асоціативних груп на основі добровільного об'єднання залізничного транспорту з автотранспортними перевізниками туристів у окремих регіонах України, з перевізниками водним транспортом згідно з географічним принципом, екскурсійними бюро в обласних центрах, підприємствами харчової промисловості, а саме, власниками пунктів харчування для туристів у обласних центрах на умові збереження їх самостійності в оперативній господарській діяльності.

У першу чергу це стосується автотранспортних перевізників, що володіють незначною кількістю транспортних засобів (автобуси, мікроавтобуси та ін.) для переміщення туристів по містам екскурсійної програми. Транспортна діяльність таких суб'єктів господарювання носить епізодичний характер, що призводить до низького рівня доходів, отриманих від перевезень, нестачі коштів на оновлення та модернізацію транспортних засобів.

Перевізники водного транспорту теж надають послуги епізодичного характеру, яким притаманна ще й сезонність. Таким чином, у перевезеннях туристів водний транспорт може приймати участь лише у теплу пору року. Участь у ТТК спроможна привернути увагу власників водного транспорту з метою залучення додаткової партії клієнтів, точно оговорених строків перевезення, що надасть змоги планувати свою діяльність, отримувати більший дохід, який можна буде направити на ремонт та оновлення парку рухомого складу.

Наведене вище в основному стосується перевізників, які діють на невеликому сегменті туристського ринку, з метою збереження і розширення якого вони будуть об'єктивно зацікавлені в об'єднанні зусиль у сфері таких транспортних послуг, як перевезення туристів, шляхом створення кластерів. На початковій стадії до складу таких груп доцільно включати незначну кількість фізичних осіб, які володіють приблизно рівними перевізними можливостями у кожному виді транспорту, що психологічно створює атмосферу більшої довіри між ними.

Першочерговою задачею такого мінікластерного об'єднання є заключення договорів із залізничним транспортом, який виступає у ролі не лише перевізника, а і туроператора, на обслуговування туристів у пунктах проведення екскурсій. А Департамент координації політики розвитку інфраструктури та туризму при Міністерстві інфраструктури України буде координувати туристську діяльність залізничного транспорту та інших учасників кластерного об'єднання.

Таким чином, пропонується структура транспортно-туристського кластеру, зображену на рис. 1. Згідно з запропонованою організаційно-функціональною схемою туристської діяльності в системі залізничного транспорту у голові кластеру доцільно визначити Міністерство інфраструктури України, а саме Департамент координації політики розвитку інфраструктури та туризму, що забезпечить посилення організації зв'язків між майбутніми членами кластеру. На першому етапі формування ТТК у структурі Укрзалізниці слід утворити підрозділ, який буде відповідальним за туристську та екскурсійну діяльність, або покласти ці обов'язки на існуючий підрозділ, наприклад, Головне пасажирське управління. У структурі кожної залізниці доцільно сформувати служби туризму та екскурсій, які будуть співпрацювати з іншими членами кластеру — туроператорами обласних центрів у межах кожної залізниці, автоперевізниками пасажирів, перевізниками пасажирів водним транспортом, екскурсійними бюро, пунктами харчування.

На першій стадії утворення ТТК запропоновано добровільне об'єднання усіх учасників кластеру у асоціативні групи за регіональним принципом на основі договорів зі збереженням їх самостійності в оперативній господарській

діяльності. Так, при організації залізничної подорожі служба туризму та екскурсій залізниці, де починається подорож, домовляється зі службою екскурсій та туризму залізниці проведення туристської програми про екскурсійне супроводження груп туристів, їх перевезення між пунктами відвідування культурних об'єктів, пам'яток, музеїв, харчування та ін., залізниця призначення завчасно домовляється з усіма відповідними учасниками кластеру, чим забезпечується організація залізничного туру. При цьому організація туру здійснюється за географічним принципом, тобто якщо залізнична станція початку туристської поїздки знаходиться у межах Південної залізниці, а станція призначення — Львівської, то, відповідно, служба туризму та екскурсій Південної залізниці подає усю інформацію щодо туру службі туризму та екскурсій Львівської залізниці, яка і домовляється з регіональними автоперевізниками, екскурсійними бюро та ін.

Першочерговою задачею такого об'єднання є утворення єдиного фонду розвитку, що дозволить на демократичних засадах рішенням усіх членів асоціації визначати пріоритетні напрямки розвитку.

У подальшому накопичення кількісних явищ в усіх напрямах діяльності ТТК (збільшення обсягів перевезень, оновлення техніко-технологічної бази, розширення і урізноманітнення послуг тощо) об'єктивно створить умови для переходу ТТК на більш якісно високий організаційно-економічний рівень функціонування транспортно-туристських систем, а саме — об'єднання окремих кластерних утворень (асоціацій) у компанії акціонерного типу.

Таким чином, на другому етапі пропонується об'єднання асоціативних регіональних груп у акціонерні товариства, тобто статутний капітал асоціативної групи розподіляється на певну кількість акцій однакової номінальної вартості, корпоративні права за якими посвідчуються акціями, таким чином асоціацію можна реорганізувати у акціонерне товариство. Акціонерами товариства можуть бути усі члени асоціації, стаючи власниками акцій.

Останнім етапом реалізації проекту відродження та розвитку системи залізничного туризму на базі створення ТТК пропонується трансформація акціонерного товариства у холдинг. На даному етапі основні акціонери є визначеними, і саме вони здійснюють стратегічне



Рис. 1. Організаційно-функціональна схема туристської діяльності у системі залізничного транспорту на основі кластерного підходу

управління групою акціонерних товариств та їх фінансово-економічною діяльністю.

Відповідно до положень Закону України «Про холдингові компанії в Україні» [9]: холдингова компанія — акціонерне товариство, яке володіє, користується і розпоряджається холдинговими корпоративними пакетами акцій двох або більше корпоративних підприємств.

Це відбуватиметься, коли основні акціонери визначені і саме вони здійснюють стратегічне управління групою акціонерних товариств та їх фінансово-економічною діяльністю. При цьому домінуюча комерційна організація, яка володіє холдинговим корпоративним пакетом акцій, стане на чолі усієї структури холдингу. Холдинговий корпоративний пакет акцій — це такий пакет акцій корпоративного підприємства, який перевищує 50 % чи становить величину, яка забезпечує право вирішального впливу на господарську діяльність корпоративного підприємства.

Для розглянутої структури функціонування ТТК трансформація акціонерного товариства у холдинг призведе до створення саме конгломератного холдингу, який об'єднує різноманітні підприємства, не пов'язані технологічним процесом.

Згідно з [10] визначені моделі побудови і функціонування кластерних структур, які набули найбільшого розвитку у світі. Згідно з чим, вищевказані етапи диверсифікації діяльності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень у сегмент туристського ринку поєднують в собі італійську модель (поєднання малих та середніх фірм, які можуть об'єднуватися у різні асоціативні групи — на перших двох етапах) та японську (провідну роль відіграє велика компанія з високим масштабом виробництва — на останньому етапі) організаційно-виробничі моделі кластерної стратегії розвитку залізничного туризму в Україні.

4. Висновки

Визначено організаційний аспект відродження та розвитку системи залізничного туризму в Україні на основі принципів кластеризації шляхом диверсифікації діяльності залізничного транспорту. Сформовані основні етапи диверсифікації діяльності залізничного транспорту України у сфері пасажирських перевезень, розроблено структуру ТТК та визначено основні етапи його функціонування та розвитку.

Встановлено, що при формуванні ТТК доцільно поєднати зусилля для сумісної діяльності туроператорів, турагентств, екскурсійних бюро, залізничного, автомобільного та водного транспорту на чолі з Міністерством інфраструктури України, що сприятиме зниженню ступеню ризику та невизначеності, отриманню технологічних та організаційних інновацій, закріпленню іміджу залізничного туризму, створенню умов для результативного маркетингу, отриманню синергетичного ефекту, розвитку регіональної економіки за рахунок дестинації (причина для туристської подорожі, пам'ятки в дестинації є основою відвідування міст) та економіки країни в цілому.

Література

1. 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.

2. Альошинський, Є. С. Передумови створення транспортно-логістичних кластерів у межах міжнародних транспортних коридорів [Текст] / Є. С. Альошинський, Є. І. Балака, Г. О. Сіваконева, С. О. Світлична // Матеріали дев'ятої Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України». — Коктебель: УкрДАЗТ, 2013. — С. 87–89.
3. Чередниченко, О. Ю. Взаємозв'язок між туристичним сектором економіки та залізничним транспортом України [Текст] / О. Ю. Чередниченко, А. О. Чередниченко // Вісник економіки транспорту і промисловості. — Харків: УкрДАЗТ, 2008. — № 21. — С. 141–144.
4. Супонєва, В. П. Розвиток залізничного туризму України та утворення нового підрозділу з управління залізничним туризмом [Текст] / В. П. Супонєва // Вісник економіки транспорту і промисловості. — Харків, УкрДАЗТ, 2009. — № 25. — С. 137–140.
5. Фастовець, О. О. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів [Текст] : навч. посіб. / О. О. Фастовець. — К.: Музична Україна, 2003. — 354 с.
6. Концепція створення кластерів в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: http://biznes.od.ua/index.php?option=com_content&task=view&id=499&Itemid=33
7. Проект Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Національної стратегії формування та розвитку транскордонних кластерів» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: http://ved.odessa.gov.ua/Main.aspxsect=Page&IDPage=23566&id=1150
8. Губанова, А. А. На пути к открытым инновациям, или повышение конкурентоспособности предприятий транспортной отрасли посредством предложения новых видов услуг [Текст] / А. А. Губанова // Матеріали II Міжнародної науково-практичної конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті». — К., 2011. — С. 9–11.
9. Закон Верховної Ради України «Про холдингові компанії в Україні» від 15.03.2006 № 3528-IV [Електронний ресурс]. — Режим доступу: \www/ URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3528-15
10. Альошинський, Є. С. Концепція диверсифікації діяльності залізничного транспорту України на основі створення регіональних транспортно-логістичних кластерів [Текст] / Є. С. Альошинський, Є. І. Балака, Ю. В. Шульдінер, С. О. Світлична, Г. О. Сіваконева // Залізничний транспорт України. — 2012. — № 6(97). — С. 24–28.

ОРГАНИЗАЦИОННЫЙ АСПЕКТ ВОЗРОЖДЕНИЯ И РАЗВИТИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА НА ОСНОВЕ КЛАСТЕРИЗАЦИИ

Рассмотрен организационный аспект возрождения системы железнодорожного туризма в Украине, для развития которой предложен кластерный подход. Выявлено, что развитие железнодорожного туризма в современных условиях невозможно без диверсификации деятельности железнодорожного транспорта в смежный сегмент хозяйствования — туризм. Предложено провести диверсификацию за счет создания транспортно-туристских кластеров.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, диверсификация, транспортно-туристский кластер (ТТК).

Балака Євгеній Іванович, кандидат економічних наук, професор, кафедра транспортних систем та логістики, Українська державна академія залізничного транспорту, Україна.

Сіваконева Ганна Олександрівна, аспірант, кафедра транспортних систем та логістики, Українська державна академія залізничного транспорту, Україна, e-mail: AnnSivakoneva@yandex.ua.

Балака Евгений Иванович, кандидат экономических наук, профессор, кафедра транспортных систем и логистики, Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Украина. Сиваконева Анна Александровна, аспирант, кафедра транспортных систем и логистики, Украинская государственная академия железнодорожного транспорта, Украина.

Balaka Evgeniy, Ukrainian State Academy of Railway Transport, Ukraine.

Sivakoneva Anna, Ukrainian State Academy of Railway Transport, Ukraine, e-mail: AnnSivakoneva@yandex.ua