

## ЄВРОПЕЙСЬКИЙ ДОСВІД У РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ І ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ

*Новіцька І.В., к.е.н., доцент (ДонІЗТ)*

*У статті розглянуто можливість впровадження європейського, зокрема іспанського успішного досвіду для вирішення поточних проблем вітчизняного залізничного транспорту та туризму. Виявлені шляхи для ефективної співпраці цих галузей з метою підвищення рівня обслуговування населення України.*

**Ключові слова:** залізничний транспорт, туристичний маркетинг, інвестиції, туристичний потенціал.

**Постановка проблеми та її зв'язки з науковими чи практичними завданнями.** За останні роки зростає чисельність пасажирів на транспортному ринку, значна частка яких припадає на залізничний транспорт. У зв'язку зі зношеністю більшої частини рухомого пасажирського складу залізничного транспорту України та нерентабельністю деяких маршрутів, а також низькою якістю послуг з перевезення пасажирів, Укрзалізниця вводить в експлуатацію нові високошвидкісні потяги. Однак, залишається відкритим питання про подальше застосування знятих з маршрутів вагонів і електровозів, а також про працевлаштування персоналу, який обслуговував скасовані потяги. У зв'язку з цим для залізниці стало актуальним питання щодо розробки додаткових ефективних напрямків діяльності, які повністю або частково допомогли б уникнути нових скорочень і зменшення рівня заробітної плати працівників пасажирського залізничного транспорту. Одним з таких напрямків є розвиток туристичних маршрутів на залізниці.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** О. В. Пилипенко вважає, що на сьогоднішній день значні зусилля Укрзалізниці спрямовані на вирішення завдань з оновлення рухомого складу, поліпшення інфраструктури, ремонту шляхів, підвищення швидкості руху та комфортності на пасажирських перевезеннях. Але коштів на радикальні перетворення не вистачає, особливо в пасажирських перевезеннях, збитковість яких за 2010 р. склала 5,7 млрд. грн. [4, с. 236]. Така ситуація негативно позначається і на міжнародних перевезеннях пасажирів. Ю. С. Бараш, Н. О. Гайдук, Х. В. Дребот підкреслюють, що новий рухомий склад купується тільки за рахунок власних коштів Укрзалізниці у дуже малих обсягах [2, с. 242]. Проблемам ефективного використання пасажирського рухомого складу Укрзалізниці присвятив науковий труд І. М. Аксьонов [1].

Незважаючи на велику кількість транспортних коридорів та їх цінність для економіки України, як зазначають В. Л. Дикань та М. В. Корінь, існує гострий дефіцит в ефективних механізмах управління, здатних забезпечити формування сприятливих умов для використання потужного

транзитного і промислового потенціалів країни та перетворення України в транспортний центр Європи [3]. Для реалізації цих умов, А. І. Стрілець, В. І. Стрілець, Н. М. Калініна вважають, що необхідно швидке формування нової культури споживання в Україні на транспортному ринку, що супроводжуються зміною принципів ведення управлінської діяльності, пошуком нових підходів до управління якістю, переглядом та розробкою нових стандартів послуг, що дає змогу перевізникам адаптуватись до нових умов господарювання [6, с. 168]. Туристичні потяги, як перспективний напрямок активізації транспортної та туристичної галузі розглянуто у наукових роботах В. І. Стрілець, О. Ф. Ялбуган [7], О. В. Сиволовської, О. Г. Шалі [5]. Отже, висвітлені питання є актуальними для розвитку залізничного транспорту і потребують додаткового систематизованого розгляду.

**Виділення невирішених частин загальної проблеми.** У переважній частині наукових праць, розвиток ефективної діяльності вітчизняного залізничного транспорту розглядаються на рівні окремих заходів Укрзалізниці. Дослідження комплексного підходу до співпраці Укрзалізниці з іншими галузями національної економіки, зокрема туристичної, потребує більш докладного вивчення та розгляду іноземного досвіду в цих питаннях.

**Формування цілей статті.** Виявлення на основі європейського досвіду ефективних шляхів активізації діяльності Укрзалізниці як за рахунок власних коштів, так і за рахунок інвестицій туристичних компаній через сумісні бізнес-проекти.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Посилення конкуренції в транспортній галузі, євроінтеграційні процеси у вітчизняній економіці, транспорті, а також і у суспільстві України спонукають вітчизняних залізничників до швидких перетворень у наданні пасажирських послуг. Їх висока якість безпосередньо впливає на конкурентні позиції транспортної галузі та рівень життя населення.

У сучасних умовах Укрзалізниця обмежена в ресурсах, з одного боку, для радикального оновлення та надання високого рівня послуг пасажирам, з іншого боку, – для утилізації або модернізації списаних застарілих вагонів. Як підкреслюють Ю. С.

Бараш, Н. О. Гайдук, Х. В. Дребот, уряд не виділяє інвестицій для придбання нових пасажирських вагонів, а приватних пасажирських компаній практично не існує. Кількість якісних вагонів, які можуть курсувати в міжнародному сполученні катастрофічно зменшується [2, с. 242]. З метою фінансування модернізації вагонів, Укрзалізниця необхідно залучати до цього процесу інших суб'єктів господарювання (комерційні банки та туристичні фірми) через лізингові відношення. Таким чином, фірма стає власником вагону за доступною ціною. У свою чергу, туристична фірма починає надавати послуги, застосовує модернізовані вагони та розраховується з банком за лізинговий кредит, а залізниця платить лише за обслуговування вагону або туристичного маршруту.

Як зазначає І. М. Аксьонов, у зв'язку з реформуванням галузі залізничного транспорту для перевезення пасажирів можуть використовуватися власні вагони та орендовані [1]. Таким чином, Укрзалізниця надаючи в оренду модернізовані вагони для подорожі туристичним фірмам сприяє розвитку не тільки сфери вітчизняного туристичного бізнесу, а й забезпечує себе додатковим джерелом отримання доходів від експлуатації рухомого складу.

Тому виникає необхідність у створенні взаємовигідних бізнес-проектів для Укрзалізниці і її інвесторів. Одним з ефективних напрямків використання пасажирського рухомого складу залізниці можуть стати туристичні потяги, що колись діяли і на території Радянського Союзу, і успішно діють у країнах Європейського Союзу. З цією метою необхідно долучити до таких бізнес-проектів туристичні фірми як вітчизняні, так і іноземні. Вони можуть при сприятливих умовах бути інвесторами для ремонту, модернізації, перетворення та оформлення пасажирських вагонів, що передбачено використовувати на туристичних маршрутах. Це надає можливість Укрзалізниці не списувати застарілий рухомий склад, а модернізувати його, зробити якісним та привабливим для подальшого використання на туристичних маршрутах. А це, у свою чергу, забезпечить Укрзалізницю можливість повернути витрачені кошти на модернізацію, і не скорочувати персонал, який обслуговував рухомий склад після його списання з маршруту.

Слід зазначити, що такі туристичні маршрути з успіхом використовуються в країнах ЄС. Цікавий досвід Іспанії, де діє спеціально розроблений залізничний туристичний маршрут Аль-Андалус експрес («Expreso Al Andalus»). Такий маршрут діє з квітня по грудень, з перервами на липень і серпень, оскільки в ці місяці попит на послуги експреса падає. Подорож на цьому експресі відбувається в класичних, розкішно обставлених вагонах, з додатковим обслуговуванням у вигляді екскурсій та обідів. Потяг оформлено під старовинний експрес, в купе є санвузол з душевою, в поїзді є вагон-ресторан, вагон-салон. Також в Іспанії діє потяг-готель класу

люкс Транскантабріко («Transcantábrico»), який входить до п'ятірки кращих готелів на колесах. Потяг складається із семи спальних вагонів, по два номери в кожному. Кожен номер має спальну зону і вітальню, два телевізори, комп'ютер з інтернетом, телефон, кондиціонер і мінібар. До кожного номеру примикає ванна кімната. Крім дорогих потягів, в Іспанії також діє і експрес з більш доступними цінами - «La Robla». Він складається з чотирьох вагонів-готелів, кожен з яких має сім двомісних купе. Потяг має вагон-ресторан, вагон-салон для читання, відеосалон. У цих вагонах проводять також презентації, урочистості, конференції.

Крім цього, при Мадридському музеї залізничного транспорту організовано приміський історичний туристичний маршрут Полуничний експрес («Tren de la Fresa»). Потяг приводить в рух старовинний паровозик, в вагонах дівчата в костюмах відповідної епохи роздають з кошиків полуницю. Ці потяги є вдалими бізнес-проектами в системі залізничного транспорту Іспанії, вони не тільки окупають себе, але і приносять прибуток, який використовується на розвиток національної залізниці [11].

Популярність туризму по залізниці в Іспанії має велике значення для розвитку самого залізничного транспорту. Тому туристична складова у компанії RENFE суттєво впливає вже на стадії проектування вагонів та потягів. Так, потяги нового покоління, що створені компанією Siemens Transportation Systems за участю Bombardier Transportation, Alstom в кінцевих вагонах за кріслом машиніста мають пасажирський салон люкс-класу. Він відділений від кабіни управління скляною перегородкою, через яку пасажири головного вагона можуть, як в туристичному автобусі, бачити попередній шлях, а пасажири останнього вагона - шлях, що залишається позаду [8].

Іспанія буде високошвидкісні магістралі швидше за всіх в Європі. Такий позитивний досвід може згодиться для України, яка намагається створити умови щодо євроінтеграції. Але, як зазначають В. І. Стрілець, О. Ф. Ялбуган, пропонувати відроджувати залізничний туризм і сподіватися на ефективність цих закликів недостатньо. Потрібна цілеспрямована пропаганда цього виду послуг [7, с. 144].

Для активізації діяльності туристичних потягів необхідна комплексна державна підтримка – створення законодавчої бази для розвитку та ефективного управління туристичною галуззю на залізниці. А. М. Хахлюк відзначає, що Україна суттєво відстає в питаннях розробки та зміни нормативної бази реформування. В країні не створені умови для розробки правил взаємодії перевізників і власників інфраструктури, так і системи її фінансування [10, с.224]. На основі законодавства необхідно формувати та розвивати відповідну інфраструктуру, долучати до цієї роботи фахівців з

міжнародного та вітчизняного туристичного бізнесу, рекреаційних та історичних об'єктів, місцеві органи влади, громадськість. Стратегія розвитку туристичних послуг на залізничному транспорті обумовлює отримання: доходів корпорацією Укрзалізниця та туристичними фірмами; податків держбюджетом та місцевими бюджетами; соціального ефекту населенням.

На основі відповідних державних законодавчих та нормативних документів стратегія розвитку залізничного транспорту повинна бути спрямована на:

I. Впровадження європейських стандартів у роботу пасажирського залізничного транспорту: 1. Поліпшення умов пасажирських перевезень залізничним транспортом; 2. Оновлення та покращення функціонування залізничних вокзалів та їх інфраструктури; 3. Сприяння підвищенню конкурентоспроможності залізничного транспорту за рахунок впровадження новітніх технологій у вагонах, потягах, залізничній інфраструктурі; 4. Формування зручних та безкоштовних додаткових послуг для пасажирів всіх соціальних шарів на Укрзалізниці.

II. Впровадження європейських стандартів у роботу туристичної сфери: 1. Розробка та створення цікавих і комфортних маршрутів для обслуговування на туристичних потягах; 2. Покращення діяльності туристичної інфраструктури; 3. Долучати до обслуговування туристичних маршрутів громадські об'єднання з відповідними національними, територіальними, етнічними, професійними, історичними та іншими особливостями; 4. Створення умов для проведення святкових, громадських, наукових заходів та конференцій на туристичних потягах.

Що стосується туристичної галузі України, то вона має всі передумови для інтенсивного розвитку туризму: особливості географічного положення та рельєфу, сприятливий клімат, багатство природного, історико-культурного та туристично-рекреаційного потенціалів. За розрахунками фахівців, туризм, тільки у вигляді податків, міг би щороку приносити в державний бюджет до 4 млрд дол. [9]. Така ситуація вимагає і від туристичній сфері пошуку нових туристичних послуг, які б були привабливими як для великої частини населення з малим та середнім рівнем доходів, так і для більш вимогливої та багаті частини. Тому туристичний потяг може включати вагони економ класу, середнього класу та люксу. А при наявності попиту необхідно формувати і потяги-готелі з відповідною кількістю зірок, що зможуть обслуговувати як вітчизняних туристів, так і іноземних. Цікавість до подорожі в Україну серед іноземців з кожним роком збільшується.

Більшість іноземців згодна з тим, що Україна відома у світі завдяки своїм традиціям та історичній спадщині (62% респондентів). Серед причин, які спонукають їх до відвідування України

називають: мальовничу природу (30%), архітектуру та культурно-історичні пам'ятки (30%), гостинність та ширість місцевого населення (10%), національну кухню (7%), красу українських жінок (6%). Близько 7% респондентів приваблює доступність відпочинку в Україні [9].

Слід зазначити, що Укрзалізниця вже впроваджує туристичні маршрути та туристичні потяги, але цей процес має проблеми: застаріла матеріальна база, низький рівень обслуговування у туристичних фірмах, бюро екскурсій та готелях, неякісні послуги у закладах харчування, торгівлі, транспорту. У 2010 році Україна посіла 85-те місце в рейтингу конкурентоспроможності у сфері туризму й подорожей серед 139 країн [9].

Але незважаючи на таку ситуацію, уряд, місцева влада та суспільство з метою досягнення європейських стандартів життя та рівня добробуту все більше приділяють уваги подоланню існуючих проблем та створенню умов для покращення інфраструктури, національних і місцевих культурно-історичних пам'яток, споруд, ландшафтних парків.

О. В. Сиволовська, О. Г. Шаля підкреслюють, що на сьогоднішній день по Україні вже курсує потяг «Джерело», який здійснив туристичні поїздки в рамках святкування 300-річчя Полтавської битви. В основному, туристичні потяги замовляють для поїздок до Карпат і Криму. Мінімальна кількість вагонів – 7-8, максимальне – 15-18. Таким чином, у складі групи повинно бути мінімум 400 чоловік. Більш дрібні туристичні групи перевозять графіковими потягами. В найближчій перспективі туристичні потяги почнуть курсувати в напрямку до Карпатського регіону. Уже сьогодні залізничники розглядають можливість відкриття нових маршрутів «Схід України — Львів», «Схід України — Карпати» та «Центр України — Карпати» [5].

Слід відзначити, що після проведення Євро-2012, інтерес до України з боку європейських туристів значно збільшився. Вони відкрили для себе величезну малознайому територію, подолання якої за допомогою залізничного транспорту може їх привести до Росії та невідомої Азії (країн пострадянського простору). Це значно збільшить кількість днів подорожі у українських потягах-готелях, туристичних потягах, що забезпечить Укрзалізниці більше прибутку. Але для реалізації цих планів Укрзалізниці необхідно провести модернізацію вагонів згідно європейських стандартів.

**Висновки даного дослідження і перспективи подальших робіт у цьому напрямку.** З метою формування розвитку залізничного пасажирського транспорту та туристичної сфери у єдиному збалансованому руслі постає необхідність у розробці та формуванні державної стратегії розвитку туристичних послуг на залізничному транспорті. Приток іноземних туристів змусить не тільки Укрзалізницю швидше розвивати високошвидкісний

залізничний транспорт згідно з європейськими стандартами, але і державу, туристичні компанії та комерційні банки інвестувати фінансові кошти у створення туристичних потягів та потягів-готелів, діяльність яких, у свою чергу, сприятиме активізації туристичної галузі, господарської діяльності міст та селищ, курортних зон, створить умови для поліпшення стану національних історико-культурних цінностей та пам'яток, а також навколишнього середовища. І все це на пряму вплине на зростання рівня життя населення в Україні.

### СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Аксьонов І. М. Управління перевізними ресурсами пасажирського комплексу залізничних доріг Україна [Текст] / І. М. Аксьонов // Вісник Дніпропетровського національного Унів-ту залізничного тр-ту імені академіка В. Лазаряна. - Вип.34. - Д.: Вид-во Дніпропетр. Нац. ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010. - С. 228-231.

2. Бараш Ю. С. Проблеми пасажирських перевезень у міждержавному сполученні [Текст] / Ю. С. Бараш, Н. О. Гайдук, Х. В. Дребот // Вісник Дніпропетровського національного унів-ту залізничного тр-ту імені академіка В. Лазаряна. - Вип.34. - Д.: Вид-во Дніпропетр. нац. ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2010. - С. 242-249.

3. Дикань В. Л. Забезпечення конкурентоспроможності промислових підприємств в умовах функціонування мережі міжнародних транспортних коридорів [Текст] / В. Л. Дикань, М. В. Корінь // Вісник економіки транспорту і промисловості. - Спецвип. 38. - Х.: Вид-во УкрДАЗТу, ТОВ «Енергозберігаючі технології», 2012. - С. 156-162.

4. Пилипенко О. В. Формування бізнес-моделі підприємства залізничного транспорту [Текст] / О. В. Пилипенко // Проблеми и перспективы развития железнодорожного транспорта: Тезисы 71 международной научно-практической конференции

(Днепропетровск, 14-15 апреля 2011 г.) – Д.: ДИИТ, 2011. – С. 326 – 327.

5. Сиволовська О. В. Розробка туристичних маршрутів як напрямку диференціації діяльності на залізничному транспорті [Текст] / О. В. Сиволовська, О. Г. Шаля // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2009. – № 28. – С. 66-70

6. Стрілець А. І. Дослідження проблеми якості обслуговування споживачів на конкурентному ринку пасажирських перевезень [Текст] / А. І. Стрілець, В. І. Стрілець, Н. М. Калініна // Проблеми удосконалення форм і методів навчання. Нові технології навчання. Матеріали науково-практичної конференції Донецького інституту залізничного транспорту: 12, 13 травня 2011р., Донецьк: ДонІЗТ, 2011. – С. 168 – 173.

7. Стрілець В. І. Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі [Текст] / В. І. Стрілець, О. Ф. Ялбуган // Збірник наукових праць Дніпропетровського національного Унів-ту залізничного тр-ту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». - Вип.2. - Д. Вид-во Дніпропетр. Нац. ун-ту залізнич. трансп. ім. акад. В. Лазаряна, 2011. - С. 114-117.

8. Суворова Т. А. Дизайн высокоскоростных железнодорожных поездов. Эволюция взглядов. Проблемы поиска [Текст] / Т. А. Суворова, В. П. Мироненко // Вісник ХДАДМ. – 2008. – № 4. – С. 92-104.

9. Телетов О. С. Особливості та перспективи маркетингу туристичних послуг в Україні [Текст] / О. С. Телетов, Н. Є. Косолап // Маркетинг і менеджмент інновацій. – 2012. – № 1. – С. 21-34.

10. Хахлюк А. М. Залізничний комплекс України: генезис, функціонування, перспективи. Монографія / А. М. Хахлюк – К.: Кондор, 2009. – 300 с.

11. Клубничный поезд открывает сезон [Електронний ресурс] – Режим доступу: [www.espanarusa.com/ru/print-article.sdf](http://www.espanarusa.com/ru/print-article.sdf)

**Аннотация.** В статье раскрыты возможности применения европейского, в частности испанского успешного опыта для развития отечественного железнодорожного транспорта и туризма. Выявлены пути эффективного сотрудничества этих отраслей с целью повышения уровня обслуживания населения Украины.

**Ключевые слова:** железнодорожный транспорт, туристический маршрут, инвестиции, туристический потенциал.

**Summary.** The paper considers the possibility of introducing European, particularly Spanish successful experience for developing national rail transport and tourism. The ways for effective cooperation in these sectors to improve public service in Ukraine.

**Keywords:** rail transport, tourist route, investment, tourism potential.

*Рецензент д.е.н., професор ДонНТУ Касьянова Н.В.  
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДАЗТ Токмакова І.В.*