

УДК 656.224.072.44

Ю. С. Бараш,

д. е. н., професор кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності,
Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна, м. Дніпропетровськ

Л. В. Марценюк,

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

ПРИНЦИПИ ВИЗНАЧЕННЯ ВИТРАТ НА ТУРИСТИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПО ВУЗЬКИМ КОЛІЯМ

U. Barash,

Dep. "Accounting, auditing and intellectual property", Dnipropetrovsk National
University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Dnipropetrovsk

L. Martseniuk,

Dep. "Economics and Management", Dnipropetrovsk National
University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Dnipropetrovsk

THE PRINCIPLES OF DETERMINING THE COST OF TOURIST TRAFFIC ON THE NARROW RAILWAY

Відновлення рухомого складу та інфраструктури залізничного транспорту, підвищення рівня сервісу — головні завдання, що стоять перед ПАТ "Українські залізниці". Підвищення обсягів пасажирських перевезень можливе за рахунок надання нових видів послуг, наприклад, залізничних екскурсій. Але уголовній залізничній компанії України немає сучасного рухомого складу, який би можна було б надавати туристам, а також бракує коштів на оновлення рухомого складу та об'єктів інфраструктури. Залучення інвестицій вітчизняних та іноземних інвесторів — один із засобів подолання проблем.

Тарифи на перевезення пасажирів (туристів) по вузьким залізничним коліям повинні забезпечувати отримання ПАТ "УЗ" або приватній організації, що буде організовувати туристичні залізничні перевезення, доходів від надання відповідних послуг у розмірі, який забезпечить компенсацію їх витрат з перевезень та формування економічно обгрунтованого прибутку. Для раціонального вирішення вказаних проблем необхідно розробити комплексну науково-обгрунтовану методику, яка буде включати принципи визначення витрат на туристичні перевезення по вузьким коліям.

Метою статті є розробка методичного підходу для побудови тарифів на перевезення пасажирів та туристів у вузькоколіїних поїздах.

У результаті запропонованих авторами заходів очікується зростання пасажиропотоку на залізниці, підвищення іміджу українських залізниць, залучення додаткових коштів на оновлення застарілої інфраструктури та рухомого складу, відновлення об'єктів культурно-історичного значення, створення нових робочих місць, зниження міграційних процесів на західній Україні. У статті запропоновано нову методику для побудови тарифів на перевезення пасажирів та туристів у вузькоколіїних поїздах. У результаті її використання очікується підвищення рентабельності діяльності приватних туристичних компаній та державних перевізників.

Renewal of rolling stock and railway infrastructure, improve service — the main problem facing JSC "Ukrainian Railways." Increasing the volume of passenger traffic is possible through the provision of new services, such as rail tours. But the main railway company Ukraine hasn't a modern rolling stock, which would could provide tourists and lack of funds for rolling stock and infrastructure. Investment attraction of domestic and foreign investors — a means of overcoming problems.

Tariffs for transportation of passengers (tourists) to narrow railway track should provide an organization that will organize tourist rail traffic, revenues from services are provided at a rate that will provide reimbursement of costs of transportation and Economically reasonable profit. For the rational solution of these problems should develop comprehensive evidence-based methodology that will incorporate principles of determining the cost of tourist traffic on narrow tracks.

The article is to develop a methodical approach to build the tariffs for transportation of passengers and tourists in the narrow-gauge trains.

As a result, the authors proposed measures expected to increase passenger traffic on the railroad, improving the image of Ukrainian railways to attract additional funds to upgrade outdated infrastructure and rolling stock, restore objects of cultural and historical significance, creating new jobs, reducing migration.

The authors proposes a new method for the construction of tariffs for transportation of passengers and tourists in the narrow-gauge trains. As a result, its use is expected to increase the profitability of private tourist campaigns and public carriers.

Ключові слова: вузькоколійна залізниця, залізничний туризм, витрати, тарифи, пасажирські перевезення.
Key words: narrow gauge railway, railway tourism, costs, tariffs, passenger transportation.

ВСТУП

Внаслідок постійного недофінансування з боку держави впродовж останніх десятиліть, залізничний транспорт України опинився в кризовому стані, невзможі конкурувати з іншими видами транспорту, адже рівень сервісу не відповідає очікуванню потенційних клієнтів.

Один із напрямів залучення коштів приватних бізнес-структур для оновлення рухомого складу та інфраструктури залізниць — це розвиток залізничного туризму. Тому автори вирішили з наукової точки зору дослідити проблему реконструкції існуючих вузькоколійних залізниць та обґрунтувати економічну доцільність впровадження в Україні вузькоколійного туризму.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Проблемами та перспективами розвитку залізничного транспорту та туризму займалися багато вітчизняних [1—10] та іноземних [11—15] науковців, але що стосується питань розвитку туристичних перевезень саме вузькоколійними залізницями, то цю тему майже не розкрито. Більшість робіт є або оглядовими, або пов'язані із конкретним напрямом розвитку залізниць або конкретним видом туризму.

Так, Дергоусова А.О. багато уваги приділила класифікації видів туризму, серед яких окремо виділено залізничний туризм. На думку автора, нова сутність поняття "залізничний туризм", розкриває галузеві відмінності від існуючих видів організації туристичних подорожей, умови та економічну пріоритетність, що дає можливість визначити галузеві особливості і напрямки формування стратегії розвитку залізничного туризму. Також автором запропоновано методичний підхід до визначення доцільності організації та конкурентоспроможності залізничних подорожей за різними напрямками, що базується на визначенні і використанні коефіцієнтів насиченості напрямку, привабливості туру та ефективної туристичної вартості та дає можливість організації більш конкурентоспроможних залізничних подорожей порівняно з іншими.

Крім того, у роботі визначені фактори конкурентоспроможності туристичних подорожей, які враховують особливості організації залізничного туризму, що найбільше впливають на задоволення потреб потенційних споживачів за рахунок виділення найвагоміших факторів [6].

Автор у результаті аналізу обсягів пасажирських перевезень в Україні приходять до висновку, що в зв'яз-

ку із падінням обсягів перевезень у розпорядженні "Укрзалізниці" залишається вільний рухомий склад, за допомогою якого можливо було б організувати залізничні подорожі. Але ми так не вважаємо, тому що для організації залізничного туризму потрібен сучасний, який відповідає європейським вимогам, рухомий склад.

Є.І. Балака та Г.О. Сиваконева пропонують впровадити розвиток залізничного туризму на основі кластеризації. Вони вважають, що розвиток залізничного туризму в Україні неможливий без диверсифікації діяльності залізничного транспорту у суміжний сегмент господарювання — туризм. Авторами запропоновано провести диверсифікацію за рахунок створення транспортно-туристичного кластеру, який очолить Міністерство інфраструктури. При цьому автори пропонують провести диверсифікацію пасажирського господарства у три етапи: спочатку визначити учасників кластеру, потім об'єднати асоціативні товариства в акціонерні товариства і на заключному етапі створити організацію холдингових компаній [2].

Дейнека О.Г. наполягає на диверсифікації залізничного транспорту. Зокрема у сфері пасажирських перевезень задля отримання прибутку автор пропонує розширити коло послуг на вокзалах та станціях. Він звертає увагу на те, що досі в Україні немає достатнього практичного та теоретичного досвіду для успішної диверсифікації підприємств залізничного транспорту. Автор звертає увагу на те, що спочатку потрібно визначити стратегічну мету діяльності залізничного транспорту, потім розробити критерії диверсифікації, спираючись на позитивний досвід закордонних компаній [7].

Ми вважаємо, що головне, чого не вистачає нашій державі у контексті розвитку внутрішнього та в'їзного туризму і зокрема залізничного туризму, — це відсутність вільних коштів на оновлення рухомого складу та інфраструктури та низька довіра інвесторів у зв'язку із нестабільним політико-економічним станом в країні.

Городський В.Я. дав визначення поняття туризму як виду рухливого відпочинку, який здійснюється, головним чином, у період відпустки з метою оздоровлення та пізнання краю, при цьому туристом керують два основних фактори — оздоровчий та пізнавальний. Автор виділив два види туризму — активний та транспортно-пізнавальний.

Також він дав визначення поняття "трасування туристичних маршрутів" як їхнє планування, а також назвав туристичні поїзда "турбазами на колесах".

Крім того, автор наполягає, що при плануванні нових туристичних маршрутів по залізниці, потрібно враховувати щільність залізничної мережі, скласти перелік основних пасажирських станцій в зонах тяжіння до туристичних об'єктів, а також розрахувати економічну ефективність будівництва нових залізничних колій та пасажирських станцій в зоні туристичних об'єктів [4].

Цікаво, що вже в той час, більше тридцяти років тому, автор написав, що основним фактором, що впливає на розвиток туризму, є рівень сервісу, який постійно потрібно підвищувати.

Арутюнян М.І. приводить постулат, що потенційний турист має дуже низький ступінь прихильності до конкретних маршрутів, а ще нижчий — до виробників туристичних послуг. Серед основних факторів, що впливають на попит у туризмі, на думку автора, це: купівельна спроможність, демографічна структура, соціальні і культурні чинники, вартість, інтенсивність маркетинг, суб'єктивні мотивації [1].

Гончарук О.В. також класифікував фактори, що впливають на економічну ефективність транспортно-технологічних систем. Серед основних він виділив наступні: технічні, технологічні, економічні, організаційні, комерційно-правові. Також автор запропонував підсумкові показники економічної ефективності транспортно-технологічних систем (обсяг перевезень, доходи, прибуток, рентабельність, собівартість) та детальні (виробіток на одну особу виробничого персоналу, продуктивність праці, фондоддача, фондомісткість, термін окупності капітальних вкладень, ефективність використання палива та електроенергії, ефективність якості продукції) [3].

Вважаємо, що в перелік факторів потрібно додати ще й соціальні.

Автори В.Г. Кузнєцов, 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. 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 [9].

Ми вважаємо, що при плануванні туристичних залізничних маршрутів потрібно враховувати не тільки залізничну, а й туристичну інфраструктуру (наявність готелів, ресторанів, об'єктів культурно-масового відвідування).

Козловський Є.В. вважає, що розвиток туризму в Україні перебуває лише на початковій стадії. Збільшення потоків внутрішнього та в'їзного туризму уповільнюється через низку негативних факторів, серед яких: недостатній розвиток туристичної інфраструктури; недосконалість нормативно-правової бази; економічна та політична нестабільність у країні; обмеженість запропонованих послуг; відсутність комплексного бачення країни як перспективної туристичної дестинації; недосконалість реклами українських туристичних центрів за кордоном та ін. Автор вважає, що більшість існуючих визначень туризму мають вузькоспеціалізований характер, вони не охоплюють предмет у цілому та не розкривають внутрішній зміст туризму. На думку автора, в по-

няття "туризм" повинні бути включені туристичні потреби та мотивації, особливості поведінки туристів під час перебування поза межами постійного місця проживання; економічні відносини, що складаються між туристами та виробниками товарів і послуг; фактори взаємодії сфери туризму з навколишнім природним, економічним та іншими макросередовищами [8].

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, тобто сконцентрованих на території регіону об'єднання підприємств і структур туристичної індустрії та суміжних галузей, які взаємодіють між собою при створенні комплексного туристичного продукту регіону.

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 [10].

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 інше.

Вчені з Канади: Ані Лі, Джефрі Вол та Джексон Ковац пропонують для розвитку туризму впроваджувати гастрономічний туризм. Автори пропонують влаштувати фестивалі їжі, форуми кулінарів, майстер-класи з приготування місцевих страв для приїжджених. Вони вважають, що їжа — це засіб життя і що жителі кожної місцевості мають свої смаки, які цікаві для туристів. У Канаді навіть успішно працює кулінарний туристичний альянс, який поєднує регіональні підприємства, що організовують заходи, пов'язані із харчовою промисловістю. Цікаво, що автори статті акцентують увагу на

те, що більш успішними є ті туристичні організації, які проводять активну рекламну кампанію [11].

Підтримуємо розвиток гастрономічного туризму в Україні, але є сумніви з приводу того, що коли туристи масово поїдуть, наприклад, на фестиваль галушок у Полтаву, там знайдеться достатньо койко-місць у місцевих готелях, причому сумнівно, що вони будуть відповідати європейським вимогам.

Вважаємо, що розвивати туристичну діяльність у регіонах потрібно комплексно, акцентуючи увагу не тільки на одному напрямі, наприклад, проведенню фестивалю їжі, а й на розбудові готелів, ресторанів, місць відпочинку, транспортної інфраструктури тощо.

Автори Мінг Мінг Су та Джефрі Вол проаналізували ситуацію із відвідуванням Тибету до та після відкриття залізничної колії сполученням Киншай-Тибет (за 48 годин поїзд долає 1142 км). Кількість відвідувачів щорічно збільшується, адже за словами респондентів — опитаних науковцями туристів — вони обрали подорож однією із високогірних у світі залізницею (4 тисячі км над рівнем моря) до Тибету з наступних причин: можливість огляду пейзажів із вагону впродовж подорожі, доступна вартість квитка, новизна відчуттів, очікування нових послуг у туристичному поїзді, безпека та зручність [12].

Розуміємо, що наявність залізничного сполучення — це один із факторів, що спонукає туристів подорожувати до тієї чи іншої місцевості, але будівництво нових залізничних ліній повинно бути економічно обгрунтовано та, якщо казати про Україну конкретно, потрібно ще й знайти інвесторів, які б були готові вкласти кошти у цей проєкт, адже у держави вільних коштів на це немає.

МЕТА

Метою статті є розробка методичного підходу для побудови тарифів на перевезення пасажирів та туристів у вузькоколіїних поїздах.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Методичний підхід щодо побудови тарифів на перевезення пасажирів та туристів у вузькоколіїних поїздах

Тарифи на перевезення пасажирів (туристів) по вузьким залізничним коліям повинні забезпечувати отримання регіональною філією "Львівська залізниця" ПАТ "УЗ" доходів від надання відповідних послуг у розмірі, який забезпечить компенсацію їх витрат з перевезень та формування економічно обгрунтованого прибутку. Розрахунок тарифів базується на середній на мережі залізниць України фактичній собівартості перевезення пасажирів по вузьким коліям, яка визначається за такими нормативними документами:

- Номенклатурою витрат з основних видів економічної діяльності залізничного транспорту України;
- Інструкцією з калькулювання собівартості перевезень на залізничному транспорті України.

Тарифи на перевезення пасажирів по вузьким коліям повинні бути єдиними для перевезення пасажирів у будь-якому рухомому складі (поїзди та рельсомобілі).

Враховуючи те, що вузькоколіїні поїзди курсують у межах окремої залізниці, розподіл вартості проїзду на дві частини — плацкарти та квиткової частини — не передбачено.

Тарифи у кожному регіоні України розраховуються на основі існуючих калькуляцій витрат на вузькоколіїні пасажирські перевезення з урахуванням економічно обгрунтованого прибутку, ПДВ та страхового збору і мусять бути погоджені обласними адміністраціями.

Пасажирські тарифи на вузькоколіїні перевезення розраховуються окремо по кожній залізниці, по тарифним поясам залежно від таких показників:

1. Показника собівартості 10 пас-км по вузьким коліям для конкретної залізниці, коп. за 10 пас-км.;
2. Середньої дальності поїздки пасажира по вузьким коліям для конкретної залізниці, км.;
3. Розрахункової дальності поїздки одного пасажира по вузьким коліям конкретної залізниці, км.;
4. Питомої ваги витрат на початково-кінцеві операції у загальній собівартості перевезень пасажирів протягом розрахункового року по вузьким коліям для конкретної залізниці, відсотках.

Для розрахунку тарифів на перевезення пасажирів по вузьким коліям скористаємося формулою (1):

$$T_L = (C_L \cdot L \cdot K_R) \cdot (1 + K_{ПДВ} + K_{страх.}) \cdot 10^{-3} \quad (1).$$

Величина C_L в свою чергу будемо визначати за формулою (2):

$$C_L = C \cdot \left(1 + \beta \cdot \left(\frac{\bar{L}}{L} - 1 \right) \right) \quad (2),$$

де T_L — вартість перевезення одного пасажира (тариф) на відстань, яка потрапляє у межі тарифного поясу, середина якого дорівнює L , грн.;

C_L — тарифна ставка, яка враховує вартість перевезення пасажира на задану відстань (L), коп./10пас-км;

L — розрахункова відстань до середини конкретного тарифного поясу, на яку перевозиться пасажир, км;

K_R — коефіцієнт рентабельності перевезень пасажирів по вузькій залізниці, рази;

$K_{ПДВ}$ — коефіцієнт, що враховує нарахування податку на додану вартість;

$K_{страх.}$ — коефіцієнт, що враховує нарахування страхового збору, рази;

C — розрахункова собівартість одиниці виду послуг, коп./10 пас-км;

\bar{L} середня дальність поїздки пасажира по вузькій залізниці, км;

β — питома вага витрат на початково-кінцеві операції дорівнює, розрахунок якої наведено нижче.

Побудовані за формулами (3 та 4) тарифи повинні враховувати прогнозні показники витрат наступного року. Для цього необхідно розробити програмний продукт, який буде використовувати дані форми "10 зал", розраховані на основі перспективних даних (вартості електроенергії, палива, матеріалів та заробітної плати), для розробки прогнозних тарифів

Визначення витрат з перевезень пасажирів по вузьким коліям виконується на базі калькуляції собівартості пасажирських перевезень за видами сполучень таблиці 1 (форма "10 зал"). За даними калькуляції окремої залізниці встановлюється витрати з перевезень пасажирів по вузьким коліям з розподілом за складовими (локомотивна, вагонна, пасажирська та інфраструктурна) (рис. 1).



Рис. 1. Розподіл витрат на перевезення по вузьким коліям за окремими складовими

Такий розподіл зроблено з метою ефективного розподілу витрат між різними учасниками перевізного процесу, коли рухомий склад може належати будь-якому власнику. Це дозволить оптимізувати витрати на перевезення та знизити в майбутньому збитковість компаній залежно від того, кому буде належати рухомий склад, експлуатаційне вагонне депо, окремі будівлі та споруди інфраструктури і пасажирського господарства.

До локомотивної складової слід включити витрати локомотивного господарства на експлуатацію, обслуговування, ремонт та утримання локомотивів, що задіяні на перевезеннях по вузькій колії та маневровій роботі.

До вагонної складової слід включити витрати пасажирського господарства на технічне обслуговування, ремонт та амортизацію вагонів. До пасажирської складової слід включити витрати пасажирського господарства на екіпірування пасажирських вагонів, обслуговування вагонів у пасажирських поїздах, технічне обслуговування вагонів за програмою ТО-1, продаж залізничних квитків при трансферних перевезеннях, експлуатація, обслуговування та амортизація автоматизованих систем оплати, контролю та обліку.

У таблицях 1—3 наведено розподіл статей витрат за різними складовими.

Визначення витрат, що включені до інфраструктурної складової

До інфраструктурної складової запропоновано включити витрати усіх господарств, які обслуговують та утримують у належному стані залізничні колії, штучні споруди, станції, будівлі, споруди та ін., діяльність яких пов'язана з інфраструктурою вузькоколійної залізниці.

Враховуючи те, що вузькоколійна залізниця відосблена від звичайної широкої колії, багато статей витрат не включено у інфраструктурну складову. Залишилися тільки ті статті витрат, які пов'язані прямо або безпосередньо з процесом перевезень пасажирів вузькоколійним рухомих складом (поїздами та рельсомобілями).

ГОСПОДАРСТВО ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ПО ВУЗЬКИМ КОЛІЯМ

— Поточний ремонт основних засобів, обслуговування будівель споруд, обладнання та

інвентарю, технічне обслуговування за програмою ТО-1 пасажирських вагонів на шляху прямування, приймання відправлення поїздів.

Номера статей 4002, 4006, 4007, 4030, 4034, 4037

— Обслуговування будівель, споруд, обладнання, інвентарю та поточний ремонт основних засобів господарства перевезень.

Номера статей 4040, 4041

— Капітальний ремонт основних засобів, пов'язаних з пасажирськими перевезеннями по вузьким коліям та господарств перевезень.

Номера статей 4004, 4042

ЛОКОМОТИВНЕ ГОСПОДАРСТВО

— Капітальний ремонт машин, механізмів, обладнання.

Номера статей 4153

ВАГОННЕ ГОСПОДАРСТВО

— Технічне обслуговування за програмою ТО-1 пасажирських вагонів на шляху прямування.

Номера статей 4007

— Капітальний та деповський ремонт колійної техніки.

Номера статей 4060, 4061

Таблиця 1. Визначення витрат, що включені до локомотивної складової

Найменування витрат	Номера статей
Тепловози поїзні в т. ч.	Номера статей
Робота та екіпірування вузькоколійного рухомого складу	5202, 5203, 5205, 5206, 5228, 5229, 5282
Амортизація тепловозів та рельсомобілей	5225, 5230
Технічне обслуговування тепловозів та рельсомобілей	5208, 5209, 5210, 5211, 5212, 5214, 5216, 5226, 5227, 5231, 5232, 5233
Поточний та капітальний ремонт тепловозів і рельсомобілей	6410, 6412, 6414, 6416, 6418, 6420, 6427, 6428, 6429, 6430, 6431, 6432, 6433, 6434, 6435

Таблиця 2. Визначення витрат, що включені до вагонної складової

Найменування витрат	Номера статей
Технічне обслуговування (крім ТО-1) пасажирських вузькоколійних вагонів	2021, 2022
Поточні, деповський та капітальні ремонти вузькоколійних вагонів	6008, 6010, 6013, 2006

Таблиця 3. Визначення витрат, що включені у пасажирську складову

Найменування витрат	Номера статей
Екіпірування та обслуговування пасажирських вузькоколійних вагонів і рельсомобілей	2003, 2004
Продаж квитків	2001
Експлуатація, обслуговування та амортизація автоматизованих систем оплати	2002, 2005
Поточні, деповський та капітальні ремонти вузькоколійних вагонів	2020

КОЛІЙНЕ ГОСПОДАРСТВО

— Поточне утримання головних та станційних колій і постійних пристроїв, поодинокі заміна шпал на головних та станційних коліях, поповнення і заміна баласту на головних та станційних коліях, поодинокі заміна рейок і елементів верхньої будови колії на головних та станційних коліях.

Номера статей 4101, 4102, 4104, 4105, 4107, 4108, 4110, 4111

— Охорона колії, переїздів і штучних споруд, утримання штучних споруд та захисних лісонасаджень, робота по сніго- і водоборотбі, інші роботи по колійному господарству.

Номера статей 4113, 4114, 4115, 4116, 4120

— Капітальний ремонт вузьких колій, земляного полотна, штучних споруд.

Номера статей 4121, 4122, 4124, 4125, 4127, 4128, 4130, 4131

— Середній та комплексно-оздоровчий ремонт вузьких колій.

Номера статей 4133, 4134, 4136, 4137

— Заміна стрілочних переводів та рейок новими на головних та станційних коліях і старопритатними на станційних коліях.

Номера статей 4139, 4140, 4142, 4143, 4144, 4146, 4147

— Заміна дерев'яних перевідних брусів на головних та станційних коліях.

Номера статей 4149, 4150

— Капітальний ремонт переїздів, машин, механізмів, обладнання, платформ.

Номера статей 4152, 4153, 4154

— Середній ремонт стрілочних переводів на головних та станційних коліях, перевлаштування кривих, посилені середній ремонт головних та станційних колій, інші колійні ремонтні роботи.

Номера статей 4155, 4156, 4158, 4159, 4160, 4162

— Амортизація верхньої будови, земляного полотна, машин і механізмів, занятих на всіх видах ремонту колії, захисних насаджень, штучних споруд.

Номера статей 4163, 4164, 4165, 4166, 4168, 4169, 4170, 4171

— Зварювання, шліфування та інша обробка рейок, поточний ремонт і амортизація основних засобів рейкозварювальних поїздів, поточний ремонт колійної техніки, інші види робіт колійних машин важкого типу у дистанції колії.

Номера статей 4180, 4181, 4183, 4062, 4063

— Капітальний ремонт основних засобів рейкозварювальних поїздів.

Номера статей 4182

ГОСПОДАРСТВО БУДІВЕЛЬНО-МОНТАЖНИХ РОБІТ

— Поточний амортизація основних засобів, ремонт та обслуговування будівель, споруд і обладнання, пов'язаних з перевезенням пасажирів у приміському сполученні

Номера статей 4186, 4202, 4207

— Амортизація основних засобів, поточний ремонт та обслуговування виробничих будівель і споруд господарства перевезень та інших господарств.

Номера статей 4187, 4189, 4203, 4204, 4208, 4210

— Капітальний ремонт виробничих будівель і споруд господарства перевезень, інших господарств та засобів водопостачання і каналізації.

Номера статей 4197, 4199, 4212, 4246

— Утримання об'єктів водопостачання, амортизація, обслуговування, утримання, поточний ремонт об'єктів та мереж водопостачання і каналізації.

Номера статей 4240, 4241, 4242, 4243, 4244, 4245, 4247, 4211

ГОСПОДАРСТВО АВТОМАТИКИ ТЕЛЕМЕХАНІКИ ТА ЗВ'ЯЗКУ

— Поточне утримання, ремонт, технічне обслуговування та амортизація пристроїв автоблокування, радіо-релейного зв'язку, телеграфних та телефонних станцій, волоконно-оптичних ліній, пристроїв сигналізації, централізації, блокування та зв'язку, засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку та ін., користування з'єднувальними лініями.

Номера статей 4301, 4302, 4303, 4304, 4400, 4401, 4402, 4403, 4404, 4405, 4406, 4407, 4408, 4409, 4412, 4413, 4415

— Капітальний ремонт основних засобів автоматики, телемеханіки та зв'язку.

Номера статей 4414,

ГОСПОДАРСТВО ЕЛЕКТРОПОСТАЧАННЯ

— Технічне обслуговування ліній автоблокування, технічне обслуговування пристроїв зовнішнього освітлення, поточний ремонт основних засобів віднесених до технологічних мереж, амортизація основних засобів.

Номера статей 4500, 4501, 4502, 4503, 4504, 4505, 4507

— Капітальний ремонт основних засобів господарства електропостачання.

Номера статей 4506

ГОСПОДАРСТВО МАТЕРІАЛЬНО-ТЕХНІЧНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

— Капітальний ремонт основних засобів.

Номера статей 4053

Після того, як вище було визначено принципи розрахунку витрат на рухому операцію, скористуємося методикою визначення витрат на початково-кінцеві операції та значення величини β за формулою (3).

$$\beta = \frac{B^3 - B_{\text{пyx}}}{B^3} \quad (3).$$

де B^3 — загальні витрати вузькоколійного господарства на перевезення пасажирів.

$B_{\text{пyx}}$ — витрати на рухомі операції з перевезення пасажирів по вузьким коліям, грн. (табл. 3).

РЕЗУЛЬТАТИ

Величина тарифів на перевезення пасажирів по вузьким коліям для нормального функціонування регіональної філії "Львівська залізниця" ПАТ "УЗ" має включати економічно обгрунтований прибуток, який пропонується розраховувати за методикою розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у внутрішньому сполученні, розробленою Дніпропетровським національним університетом залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна в 2010 році.

Економічно обгрунтований прибуток від перевезень пасажирів визначається шляхом його виділення із загального економічно обгрунтованого операційного при-

Таблиця 4. Принцип розрахунку витрат на рухомі операції

Найменування тарифної складової	Номер статі	Код рядка	Величина пямих витрат, тис. грн	Розрахунок коефіцієнта, що враховує нарахування загальновиробничих та адміністративних витрат, рази	Загальна сума витрат, тис. грн
Локомотивна складова	5202	8171	2 819,0	$[1+(449+47)/3409]=$ 1,145497	3 229,0
		8821	104 998,0	$[1+(20629+1151)/136297]=$ 1,159776	121 774,0
	5002	8815	11 233,0	$[1+(3142+175)/20758]=$ 1,159793	13 028,0
Пасажирська складова	2004	7753	39 303,0	$[1+(4783+17)/65434]=$ 1,073356	42 186,0
		8006	198,0	$[1+(29673+1229)/49999]=$ 1,618952	122,0
Інфраструктурна складова	4030	7822,2	6 239,0	$[1+(2027+227)/16278]=$ 1,138469	7 103,0
		8082,2	32,0	$[1+(957+23)/13166]=$ 1,074434	34,0
	4033	8727,5	71 095,0	$[1+(18734+8402)/92504]=$ 1,293349	91 951,0
	4034	7823,2	1 775,0	$[1+(2027+227)/16278]=$ 1,138469	2 021,0
	4035	8729,5	113,0	$[1+(18734+8402)/92504]=$ 1,293349	146,0
	4037	8730,5	1 058,0	$[1+(18734+8402)/92504]=$ 1,293349	1 368,0
Разом					282 962,0

бутку підприємств залізничного транспорту. Останній визначається шляхом множення вартісної оцінки операційних активів підприємств залізничного транспорту за даними консолідованого балансу, що складається Укрзалізницею, на норму прибутку, що відповідає середньозваженій вартості капіталу цих підприємств. Загальний прибуток визначається за формулою:

$$P_g = B_a \cdot \bar{R} \cdot \frac{t_b}{12} \quad (4)$$

де P_g — загальний розрахунковий операційний прибуток підприємств залізничного транспорту за базовий період, тис. грн.;

B_a — середня балансова вартість операційних активів підприємств залізничного транспорту у базовому періоді, тис. грн.;

\bar{R} — норма прибутку, що відповідає середньозваженій вартості капіталу підприємств залізничного транспорту, частка;

t_b — тривалість базового періоду, міс.

Середня балансова вартість операційних активів підприємств залізничного транспорту у базовому періоді визначається на підставі даних консолідованого балансу Укрзалізниці (тепер ПАТ "УЗ" шляхом зменшення середньої валюти балансу на середню вартість не операційних активів). Середні показники рядків балансу визначаються як середньоарифметичні значення на початок і кінець базового періоду. Валюта балансу відповідає рядку 280 форми фінансової звітності № 1. До не операційних активів включаються:

- незавершене будівництво (рядок 020);
- довгострокові біологічні активи (рядок 035);
- довгострокові фінансові інвестиції (сума рядків 040, 045);
- інвестиційна нерухомість (рядок 055);
- відстрочені податкові активи (рядок 060);
- поточні біологічні активи (рядок 110);
- поточні фінансові інвестиції (рядок 220).

Норма прибутку, що відповідає середньозваженій вартості капіталу підприємств залізничного транспорту, визначається за формулою:

$$\bar{R} = \frac{B_o \cdot R_o + B_l \cdot R_l}{B} \quad (5)$$

де B_o — середній власний капітал (середнє за сумою рядків 380, 430 балансу), тис. грн.;

B_l — середній кредитний капітал (середнє за сумою рядків 480, 500, 510 балансу), тис. грн.;

B — середня валюта балансу (середнє по рядку 640 балансу), тис. грн.;

R_o — норма доходу (вартість) власного капіталу до оподаткування, частка;

R_l — середня норма відсотку за кредитні ресурси, частка.

Норма доходу (вартість) власного капіталу до оподаткування визначається як сума без ризикової норми доходу¹ та премії за галузевий ризик для сфери діяльності "Транспорт" за даним наказів Фонду державного майна України (діючий наказ від 04.06.2009 № 844).

Норма відсотку за кредит приймається за даними Національного банку України щодо середньої ставки

¹ У наказах Фонду державного майна України застосовується термін "умовно без ризикова складова ставки капіталізації".

відсотків за кредитами у національній валюті на кінець базового періоду.

Розрахунковий прибуток від перевезень виділяється пропорційно до відповідних операційних витрат та визначається за формулою:

$$P_{per} = P_g \cdot \frac{E_{per}}{E_g} \quad (6),$$

де P_{per} — розрахунковий прибуток від перевезень, тис. грн.;

E_{per} — загальні витрати з перевезень у базовому періоді (за даними Калькуляції собівартості вантажних та пасажирських перевезень), тис. грн.;

E_g — загальні операційні витрати у базовому періоді (сума рядків 040, 070, 080, 090 Звіту про фінансові результати відповідного періоду), тис. грн.

Розрахунковий прибуток від пасажирських перевезень по вузьким коліям визначається за формулою:

$$P = \frac{P_{per}}{\sum PL_{pr}} \cdot \sum HL \quad (7),$$

де P — економічно обґрунтований прибуток від перевезень пасажирів по вузьким коліям, тис. грн.;

$\sum HL$ — загальний пасажирообіг у базовому періоді по вузьким коліям, пас-км;

$\sum PL_{pr}$ — приведений вантажообіг у базовому періоді, приведених, т-км.

Коефіцієнт рентабельності (K_R) визначається за формулою:

$$K_R = 1 + \frac{P}{E_3} \quad (8),$$

де P — очікуваний розрахунковий прибуток від пасажирських перевезень по вузьким коліям у базовому періоді, грн.;

E_3 — загальні витрати на вузькоколіїні пасажирські перевезення, грн.

Для наглядного представлення принципу побудови тарифів у таблиці 5 наведено модель розрахунку тарифів на перевезення пасажирів по вузькоколіїній залізниці будь-якого регіону.

Враховуючи те, що зараз будь-які пасажирські перевезення вважаються соціально спрямовані і не мають прибутку, а туристичні перевезення не відносяться до цієї категорії, тому автор пропонує спочатку без розрахунків встановити прибуток на ці перевезення на рівні 10 %, а потім визначати залежно від ефективності загальної діяльності туристичної компанії.

Принципи формування вартості путівки на туристичні перевезення залізничними коліями:

Вартість путівки на туристичні подорожі вузькоколіїною залізницею складається із суми плати за послуги усіх учасників туристичної подорожі, а саме:

1. Послуг регіональної філії "Львівська залізниця" за доступ до вузькоколіїної інфраструктури (тариф за перевезення туристів).

2. Послуг регіональної філії "Львівська залізниця" за екіпірування, технічне обслуговування та ремонт вузькоколіїного транспорту (якщо рухомий склад належить туристичній компанії).

3. Послуг регіональної філії "Львівська залізниця" за екіпірування, технічне обслуговування та поточний і капітальний ремонт рухомого складу та рельсомобілей.

4. Послуг регіональної філії "Львівська залізниця" за супроводження поїздів технічним персоналом під час руху та локомотивною бригадою.

5. Послуг регіональної філії "Львівська залізниця" за заправку поїздів питною водою, електроенергією на стоянках та переробку контейнерів від вакуумних туалетів.

6. Послуг регіональної філії "Львівська залізниця" за охорону рухомого складу рухомого складу на кінцевих зупинках та в депо.

7. Власних витрат туристичної компанії пов'язаних з організацією туристичних маршрутів (логістичні дослідження, виготовлення різних видів реклами, постачання продуктів та напоїв, організація харчування, робота стюардів, робота гідів, прибирання вагонів, укладення договорів з туристичними агенціями, готелями, апартаментами, ресторанами, кафе, колибами, лижним базами, будинками відпочинку, туристичними об'єктами, екскурсійними бюро та ін.).

8. Послуг готелів та апартаментів за проживання та харчування туристів в них.

9. Послуг ресторанів, кафе та колиб, вартість харчування яких входить до вартості путівки.

10. Послуг туристичних об'єктів з надання спокійного та активного відпочинку, вартість послуг яких входить до вартості путівки.

11. Послуг туристичних агенцій за проведення екскурсій по видатним та мальовничим місцям, заповідникам, замкам та ін., вартість послуг яких входить до вартості путівки.

12. Інших послуг, вартість яких передбачена вартістю путівки.

Залежно від класності туристичного поїзда, комфортності вагону та кількості зірок у готелі, вартість путівки змінюється в більшу сторону.

Слід сказати, що залежно від перерозподілу вказаних вище функцій (робіт послуг) витрати, що пов'язані з утримання, технічного обслуговування рухомого складу, його охорони та ін. можуть суттєво змінюватися. Тому власники туристичної компанії мусять вибрати найбільш раціональний варіант розподілу функцій між учасників туристичного бізнесу з метою оптимізації прибутку.

Найбільші витрати понесуть власники нового рухомого складу та ПАТ "УЗ", яка мусить не тільки реконструювати існуючу вузькоколіїну залізницю, а й укласти багато кілометрів нових колій.

ВИСНОВКИ

Наукова новизна та практична значимість. Авторами розроблено принципи визначення залізничних тарифів на перевезення туристів та пасажирів вузькими коліями з урахування вартості окремих складових (локомотивної вагонної, пасажирської та інфраструктурної), величини прибутку, страхування пасажирів і туристів та податку на додану вартість.

Також запропонована удосконалена структура витрат та послуг регіональної філії "Львівська залізниця",

Таблиця 5. Приклад розрахунку тарифів на перевезення пасажирів у приміському сполученні в середньому по Укрзалізниці (без прибутку) за даними 2010 року

Тарифна зона	Розрахункова відстань	Розрахункова ставка	Показник собівартості перевезень, коп. / 10 пас.-км	Тариф без прибутку	ПДВ	Страховий збір	Тариф з ПДВ та страховим збором
1-10	5						
11-20	15						
21-30	25						
31-40	35						
41-50	45						
51-60	55						
61-70	65						
71-80	75						
81-90	85						
91-100	95						
101-110	105						
111-120	115						
121-130	125						
131-140	135						
141-150	145						
151-160	155						
161-170	165						
171-180	175						
181-190	185						
191-200	195						
201-210	205						
211-220	215						
221-230	225						
231-240	235						

туристичної компанії та інших учасників туристичного бізнесу, що входять до вартості путівки на перевезення туристів вузькими коліями.

Література:

1. Арутюнян М.І. Розвиток ринку міжнародного туризму в Україні: автореферат на здобуття ступеня к. е. н., Київ, 2000. — 20 с.
 2. Балака Є.І, Сіваконева Г.О. Організаційний аспект відродження та розвитку залізничного туризму на основі кластеризації // Технологічний аудит та резерви виробництва. — № 15. — 2014.
 3. Гончарук О.В. Економічна ефективність транспортно-технологічних систем. — М.: Наука, 1991. — 128 с.
 4. Городской В.Я. Методические рекомендации по составлению схем перспективного развития туризма в условиях УССР. — Киев, 1983. — 100 с.
 5. Гуляев, В.Г. Організація туристичних перевозок / В.Г. Гуляев. — Москва: Фінанси і статистика, 2001. — 512 с.
 6. Дергоусова А.О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму: дис. к. е. н.: спец. 08.00.04. — економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.О. Дергоусова. — Х.: УкрДАЗТ, 2012. — 216 с.
 7. Дейнека О.Г. Наукові підходи до диверсифікації підприємств залізничного транспорту // Вісник економіки транспорту і промисловості. — № 38. — 2012. — С. 163—165.
 8. Козловський Є. Організаційно-правові засади управління туристичною галуззю // Вісн. НАДУ. — 2005. — № 1. — С. 400—406.

9. Кузнецов, В.Г. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття / В.Г. Кузнецов, П.О. Пшінько, І.В. Кліменко, А.В. Гуменюк, С.М. Загорюлько // Наука та прогрес транспорту. Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. — №4 (58). — 2015. — С. 23—33.
 10. 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.
 11. Anne H.J. Lee, Geoffrey Wall, Jason F. Kovacs. Creative food clusters and rural development through place branding: Culinary tourism initiatives in Stratford and Muskoka, Ontario, Canada. Journal of rural studies. — 2015. — Vol. 39. — P. 133—144.
 12. Ming Ming Su, Geoffrey Wall. The Qinghai-Tibet railway and Tibetan tourism: Travelers' perspectives. Tourism Management. — 2009. — Vol. 30. — P. 650—657.
 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. — P. 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. — Vol. 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. — Vol. 40. — P. 126—136.

References:

1. Arutiunian, M.I. (2000), "Market development of international tourism in Ukraine", Ph.D. Thesis, Economy, Kyiv, Ukraine.

2. Balaka, Ye.I. and Sivakoneva, H.O. (2014), "The organizational aspect of recovery and development of railway tourism based on clustering", *Tekhnolohichnyj audyt ta rezervy vyrobnytstva*, vol. 15.

3. Honcharuk, O.V. (1991) *Ekonomichna efektyvnist' transportno-tekhnolohichnykh system* [Economic efficiency of transport and technological systems], Nauka, Moscow, Russia.

4. Horodskoj, V.Ya. (1983), *Metodicheskie rekomendacii po sostavleniju shem perspektivnogo razvitija turizma v uslovijah USSR* [Methodical recommendations for the preparation of schemes of perspective development of tourism in terms of the Ukrainian SSR], Kyiv, Ukraine.

5. Huljaiev, V.H. (2001), *Orhaniazatsiia turystychnykh perevozok* [Organization of tourist transit], *Finansy i statystyka*, Moscow, Russia.

6. Derghousova, A. (2012), "Formation of development strategy of railway tourism", Kharkiv, Ukraine.

7. Dejneka, O.H. (2012), "Scientific approaches to diversification of railway undertakings", *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, vol. 38, pp. 163—165.

8. Kozlovs'kyj, Ye. (2005), "Organizational and legal administration principles of tourism industry", *Visnyk NADU*, vol. 1, pp. 400—406.

9. Kuznecov, V. (2015), "Prospects for railway tourism in Ukraine Transcarpathian narrow-gauge lines", *Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana*, vol. 58, pp. 23—33.

10. Stojka, V.O. (2011), "Current problems and prospects of tourism development as a priority direction of social investment", *Naukovyj visnyk Chernihivs'koho derzhavnogo instytutu ekonomiky i upravlinnia*, vol. 1 (9), pp. 96—104.

11. Anne H.J. Lee, Geoffrey Wall, Jason F. Kovacs (2015) Creative food clusters and rural development through place branding: Culinary tourism initiatives in Stratford and Muskoka, Ontario, Canada. *Journal of rural studies* vol. 39, pp. 133—144.

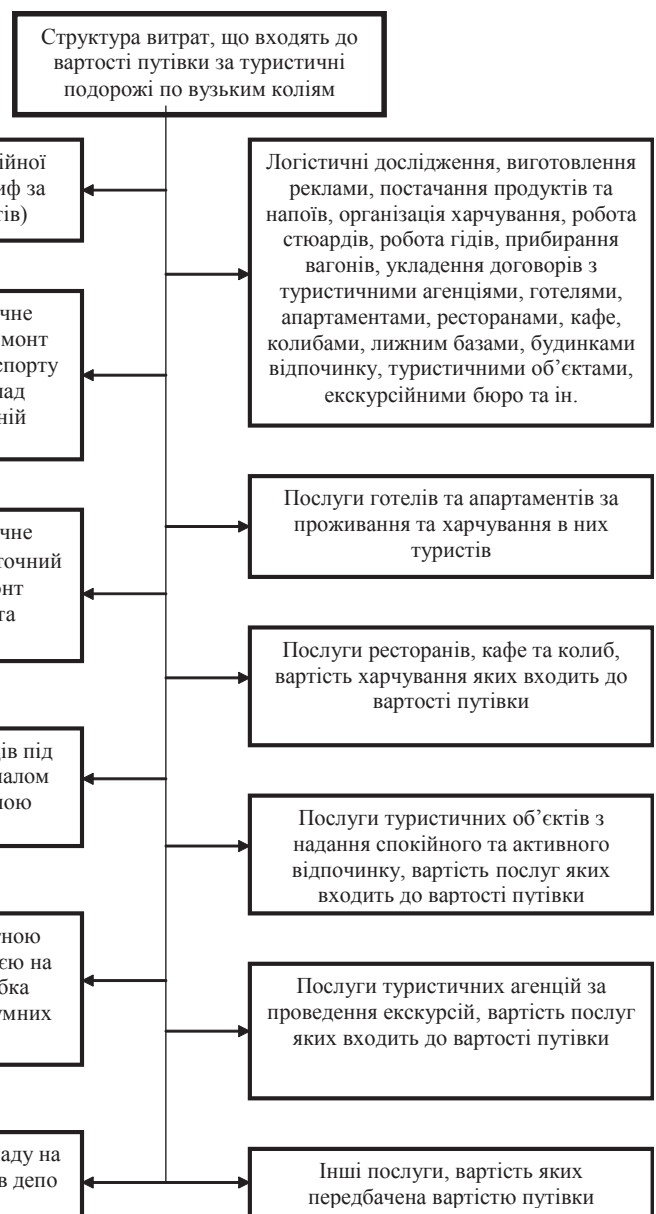


Рис. 2. Структура витрат, що відносяться на вартість путівки

12. Ming Ming Su, Geoffrey Wall (2009) The Qinghai-Tibet railway and Tibetan tourism: Travelers' perspectives. *Tourism Management* vol. 30, pp. 650—657.

13. Juan Gabriel Brida, Manuela Deidda, Manuela Pulina. (2014) "Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol". — *Journal of Transport Geography*. vol. 36, pp. 1—11.

14. Khanal B. R. (2014) Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // *Tourism Economics*. vol. 20 (1), pp. 171—194.

15. Forsyth, P. Dwyer, L. Spurr, R. Pham, T. (2014), *Tourism Management*. The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? / vol. 40, pp. 126—136.

Стаття надійшла до редакції 10.05.2016 р.