

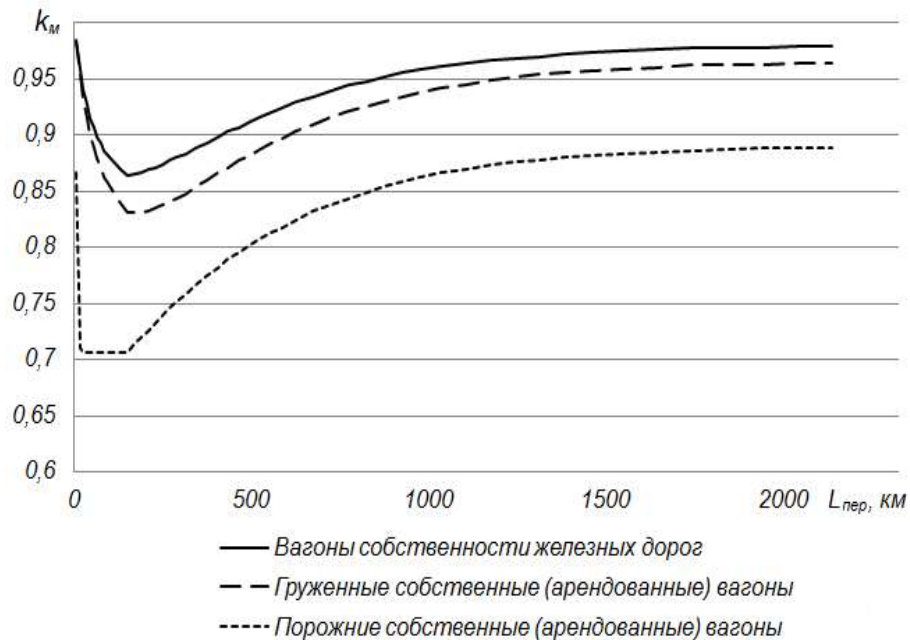
Тези доповідей 77-ї Міжнародної науково-технічної конференції «Розвиток наукової та інноваційної діяльності на транспорті»

інвестування частинного капіталу. Стимулом для привертання частинних інвестицій в технічне переоснащення припортових станцій може бути виділення в залізничному тарифі термінальної складової с наступною її демонуполізацією, а також надання скидок к тарифу на маршрутні відправлення.

На основі аналізу даних по джерелам покриття витрат на вантажні операції і переліку початково-кінцевих операцій встановлено, що величина скидки к тарифу в випадках, коли вантажі доставляються безпосередньо на під'їзні шляхи в залізничному режимі, повинна складати порядку 155 грн. для вагонів власності

України і 134 грн. для власних (арендованих) вагонів. Визначено також залежність величини знижуючого коефіцієнта при перевезенні вантажів прямими відправительськими маршрутами від відстані перевезення, які представлені на малюнку.

Техніко-економічний аналіз показує, що така диференціація ціни послуг залізничних доріг дає підштовпу для привертання коштів в частинну інфраструктуру, забезпечує зменшення загальних витрат в логістичних ланках постачання вітчизняних товарів на зовнішні ринки і, за рахунок цього, дозволяє підвищити їх конкурентоспроможність.



УДК 656.025

Р. Г. Коробйова, Ю. Л. Чабанова
R. G. Korobiova, U. L. Chabanova

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

PROBLEMS AND PROSPECTS OF RAILWAY TOURISM IN UKRAINE

Поїздки у найвіддаленіші куточки землі стають все більш популярними. Туристична галузь є однією із найбільш потужних галузей економіки. Вона формує біля 9% світового ВВП. Обсяг туристичного ринку оцінюється в

1,4 трлн. USD. Тому задачі розвитку туризму в Україні є досить актуальними.

Потенціал України в туристичній сфері використовують не повною мірою. Україна є членом ЮНЕСКО. До списку всесвітньої

Тези доповідей 77-ї Міжнародної науково-технічної конференції «Розвиток наукової та інноваційної діяльності на транспорті»

спадщини входять наступні українських культурних та природних пам'яток: Собор Святої Софії з прилеглими монастирськими спорудами, Києво-Печерська лавра (внесено у 1990 р.); ансамбль історичного центру м. Львів (1998 р.); пункти геодезичної «Дуги Струве» (2007 р.); Букові праліси Карпат (2007 р.); резиденція Буковинських та Далматинських митрополитів (2011 р.); дерев'яні церкви Карпатського регіону України і Польщі (2013 р.); стародавнє місто Херсонес Таврійський та його хора (2013 р.); Петриківський розпис. Крім того, у переліку об'єктів-кандидатів (Tentative List) на включення до Списку всесвітньої спадщини знаходяться ще 14 українських об'єктів.

Після втрати можливості відвідувати основну туристичну гілку – Крим, виникла потреба в розробці нового туристичного продукту по найцікавішим містам України. Освоєння туристичних ресурсів України неможливе без розвиненої транспортної мережі, яка відповідає запитам сучасного суспільства. Необхідно відмітити, що доля залізничного транспорту в туристичних перевезеннях в світі є не досить високою, складає 2-7% і має тенденцію до зниження. В той же час в Україні місцеві умови надають ряд переваг саме цьому виду транспорту. Такими перевагами є відносно невеликі розміри країни, що не створює умов для широкого використання авіаційного транспорту, незадовільний стан автомобільних доріг не дає змоги використовувати автобуси для дальніх поїздок. Суттєва різниця у вартості та якості послуг готельної інфраструктури у різних регіонах країни ускладнює процес формування екскурсійних турів. Залізничний транспорт відноситься до основного і широко використовуюваному виду транспорту в країні, який має густо-розгалужену мережу, а інфраструктура залізниць України, згідно з даними рейтингу залученості у світову торгівлю The Global Enabling Trade Report 2012, займає 27-е місце в світі за якістю і входить до першої тридцятки.

Формування і організація екскурсійних турів залізницею мають свою специфіку та

особливості, такі як формування туру, експериментальне впровадження, рекламне забезпечення та презентація туру і останнім етапом вже йде реалізація туру. Основою для формування туристичного поїзда, розробки індивідуального графіку і розкладу руху є заявка від туроператора.

Тривалість подорожі залежить від оптимальності графіку руху туристичного поїзда, в якому враховані усі параметри його просування. Композиція составів (схема формування) встановлюється з урахуванням норми маси пасажирських поїздів; типу вагонів, що включаються в состав, потужності і характеру кореспонденції пасажиропотоків.

Організація туристичної подорожі залізничним транспортом України можлива по одному з двох варіантів – туристичним поїздом або причіпними вагонами до складу поїздів передбачених діючим графіком руху.

При розрахунку вартості залізничного туру туристичним поїздом потрібно враховувати: вартість оренди пасажирського вагону, в залежності від обраної категорії; постільна білизна – один комплект на 7 днів; вартість проїзду за встановленими тарифами з врахуванням ПДВ; вартість порожнього пробігу; вартість відстою поїзда на спеціально обладнаних коліях; вартість харчування у вагоні-ресторані.

При визначенні вартості туру, який організовується в причіпних вагонах, потрібно додатково враховувати витрати на маневрову роботу з відчеплення-причеплення вагонів до составів пасажирських поїздів.

На даний час можливо формуванні туристичних продуктів лише за формулою «поїзд + готель», «поїзд + екскурсія», «поїзд + спектакль» і т.д. оскільки необхідна реконструювати інфраструктуру на базах відстою туристичних поїздів.

В цілому для вирішення питань організації залізничного туризму на ринку транспортних послуг України, стимулювання розвитку цього бізнесу за рахунок приватного капіталу, необхідно створити умови для експлуатації приватного пасажирського

**Тези доповідей 77-ї Міжнародної науково-технічної конференції
«Розвиток наукової та інноваційної діяльності на транспорті»**

рухомого складу в Україні та доступу його на інфраструктуру магістральних залізниць.

УДК 656

*Є.С. Альошинський
E.S. Aloshynskyu*

**ВИЗНАЧЕННЯ АСПЕКТІВ ДЛЯ ПЛАНУВАННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО
МУЛЬТИМОДАЛЬНОГО ПРОЕКТУ В УКРАЇНІ**

FACET PLANNING FOR RAILWAY PROJECT IN UKRAINE MULTIMODAL

В останні роки в нашій державі набувають актуальність проекти, які полягають у підвищенні конкурентоспроможності української економіки через розвиток сталої та ефективної транспортної системи, яка включатиме найкращий європейський досвід, що сприятиме тривалому економічному зростанню, створенню можливостей для регіональної торгівлі та поступовій інтеграції до транс'європейської транспортної мережі (TEN-T).

Не дивлячись на актуальність питань взаємодії різних видів транспорту при організації міжнародних перевезень,

безпосередня увага проблеми планування та проектування мультимодальних перевезень в більшості вітчизняних наукових досліджень приділялась не в достатньому обсязі. Хоча закордонні інвестори зазвичай надають аспектам планування першочергове значення.

В зв'язку із цим, метою дослідження є визначення контрольного списку аспектів для планування залізничного мультимодального проекту та аналіз стратегії планування мультимодального перевезення для визначення успішності проектів з надання залізничних транспортних послуг.

UDC 656.225

*D.V. Lomotko, V.I. Pankratov
Д.В. Ломотько, В.І.Панкратов*

**METHODOLOGY OF THE LOGISTICS TECHNOLOGIES FORMATION ON THE
UKRAINIAN RAILWAYS**

**МЕТОДОЛОГІЯ ФОРМУВАННЯ ЛОГІСТИЧНИХ ТЕХНОЛОГІЙ НА ЗАЛІЗНИЦЯХ
УКРАЇНИ**

Systematic approach to the justification the process of reform and development of the railway sector provides the formation of a dynamic model of the individual transport units and knots, consisting of a single organizational - technological structure. Reforming processes of a Ukrainian railway transport based on positive tendencies, which were recently observed in the transport market. This are caused by competitive rising of all railways in CIS countries and Baltic country. Experience of the countries with developed economy shows us, that reforming processes should

be lead with receiving possibility system-wide (synergetic) effect from the individual interconnected subsystems functioning, units of rail transport, like unified system.

This enables the system to be generally aimed at achieving the objectives of its functioning. So, such structure can be considered a biggest transport system for which is characterized by new properties and characteristics. So, all separate rail divisions acquire the status of single system elements.