

Створення опорних станцій нового типу дасть змогу сформувати нову структуру організації та управління перевізним процесом. Це надасть можливість знизити собівартість перевезень, підвищити рівень комплексної механізації вантажно-розвантажувальних робіт і ефективність використання підйомно-транспортної техніки, скоротити простій рухомого складу, прискорити доставку вантажів, підвищити пропускну спроможність залізниць, покращити обслуговування відправників і одержувачів вантажів.

Список використаних джерел

1. Ломотько Д. В., Ковальов А. О., Ковальова О. В. Formation of fuzzy support

system for decision-making on merchantability of rolling stock in its allocation // EasternEuropean Journal of Enterprise Technologies. – 2015. – Т. 6. – № 3 (78). – С. 11-17. — Access Mode: <http://dx.doi.org/10.15587/1729-4061.2015.54496>.

2. Перспективы концентрации грузовой работы [Текст] / Х. М. Лазарев, Е. Г. Угодин, П. Н. Матюшкин, Т. Н. Винокурова // Железнодорожный транспорт. – 1987. – № 10. – С. 27-32.

3. Иваницкий, Н. М. Концентрация грузовой работы в современных условиях [Текст] / Н. М. Иваницкий, А. Ф. Котляренко // Железнодорожный транспорт. – 1995. – № 11. – С. 2-6.

УДК 656.224

Г. О. Примаченко, Є. І. Григорова

**ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО ДИВЕРСИФІКАЦІЇ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО
ТРАНСПОРТУ УКРАЇНИ У ТУРИСТИЧНУ ГАЛУЗЬ**

Г. О. Prymachenko, Y. I. Hryhorova

**SUGGESTIONS FOR DIVERSIFICATION ACTIVITIES OF UKRAINIAN RAILWAYS
INTO THE TOURISM INDUSTRY**

Україна володіє багатими природно-кліматичними, культурно-історичними та національно-етнографічними ресурсами, які створюють передумови для підвищення потенціалу туристичних послуг. Більшість регіонів України мають ресурси, які належать до всіх трьох груп, що дає можливість виходу залізничного транспорту на транспортний ринок з привабливими пропозиціями для туристів. Наявність в Україні розвинутої залізничної мережі, вигідного географічного розташування, найбільшого у Європі потенціалу транзитності дає можливість у майбутньому сприяти сталому розвитку залізничного туризму в нашій країні

завдяки використанню логістичних підходів у вирішенні питань економії часу та коштів не тільки для пасажирів, але й для залізниці [1]. У боротьбі за пасажирів, а отже, і за доходи з кожним роком загострюється конкуренція між видами транспорту. Основними перевагами залізничного транспорту є його масовість та стабільність перевезень, високий рівень безпеки та надійність руху, мінімальна шкода навколишньому середовищу та використання різних видів енергії, можливість надання широкого діапазону комфорту і сервісу.

Сучасний пасажир став вибагливішим – підвищились вимоги до якості перевезень

та їх комфортності, взаємоузгодження різноманітних маршрутів та транспортних напрямків, якості та асортименту супутніх послуг, способу оплати проїзду, безпересадочного та швидкого проїзду до місця призначення тощо. Тому розвиток та впровадження логістики пасажирських залізничних перевезень на сьогодні є одним із найбільш актуальних питань раціоналізації технології пасажирських залізничних перевезень в Україні.

Метою є формування основ управління, що засновані на логістичних принципах у пасажирському секторі залізниць, спрямовані на оптимізацію витрат на транспортні послуги при підвищенні їх якості та конкурентоспроможності. Реалізація цієї мети потребує постановки та вирішення таких основних задач [2]: перехід від інформаційних до інформаційно-аналітичних систем управління перевізним процесом; розроблення пропозицій щодо створення швидкісних пасажирських коридорів; введення додаткових маршрутів або додаткових вагонів на напрямках, де спостерігається стійкий попит на перевезення; створення єдиного провізного документа на всі види пасажирського транспорту; розроблення варіантів логістичних ланцюгів переміщення пасажирів залізничним транспортом; техніко-економічна оцінка варіантів пересування пасажирів на кожній ділянці логістичної системи; оцінка якості транспортного обслуговування за варіантами перевезення; утворення віртуальних інформаційно-логістичних центрів; доопрацювання існуючих інформаційних систем для забезпечення можливості відстеження термінів реалізації проїзних документів та отримання оперативної інформації щодо рентабельності кожного поїзда; пошук нових ринкових ніш із виготовлення супутніх товарів або надання профільних послуг із метою залучення працівників і виробничих потужностей залізниць,

вивільнених у процесі реформування галузі.

В Україні залізничний туризм активно почав розвиватися за часів існування Радянського Союзу. В історії його розвитку можна умовно виділити чотири етапи. Перший етап – з 1960-х років були введені дальні поїздки для організованих груп пасажирів, організовано п'ять комерційних поїздів, які обслуговували 2 тис. пасажирів. Другий етап – з початку 1980-х років були введені рейсові поїзди, які прямували за регулярним розкладом, а також поїзди, призначені виключно для організованих груп пасажирів. Третій етап – із середини 1980-х років функціонувало 1600 спеціальних рейсів тривалістю від 1 до 32 днів, вводились тематичні дальні внутрішньодержавні маршрути, а також зарубіжні (послугами таких поїздів користувалися близько 650 тис. осіб щорічно). Четвертий етап пов'язаний із розпадом Радянського Союзу, коли розвиток залізничного туризму було призупинено, однак залишився багатий досвід, який, у міру можливостей, використовується для відродження цього різновиду діяльності в незалежній Україні [1].

У боротьбі за пасажира, а отже, за доходи з кожним роком загострюється конкуренція між видами транспорту. Основними перевагами залізничного транспорту є його масовість та стабільність перевезень, високий рівень безпеки та надійність руху, мінімальна шкода навколишньому середовищу та використання різних видів енергії, можливість надання широкого діапазону комфорту і сервісу. Конкуренцію залізничному транспорту на середніх відстанях складає автомобільний транспорт, оскільки більшість залізничних ліній мають паралельні автомобільні дороги. Останнім часом посилює свої позиції і повітряний транспорт, який складає конкуренцію на далекі відстані.

Сталий розвиток залізничного туризму може стати конкурентоспроможним проектом у сфері пасажирських перевезень ПАТ «Укрзалізниця». Застосування наведених пропозицій дасть змогу удосконалити процес організації пасажирських залізничних перевезень відповідно до існуючого попиту на транспортні послуги та підвищити фінансовий стан транспортної галузі шляхом диверсифікації своєї діяльності в суміжні галузі. За допомогою імітаційного моделювання виведено прогнозну оцінку щодо очікуваного скорочення часу затримання пасажирських поїздів майже на 56 % [3]. Дослідження довели, що диверсифікацію залізничного транспорту України доцільно здійснювати в горизонтальному вигляді при взаємодії з іншими видами транспорту та туристичними компаніями. Статистичні дані вказують на те, що залізничний транспорт може сприяти розвитку туризму не лише за рахунок диверсифікації своєї діяльності, але й за рахунок співпраці. З урахуванням запропонованих пропозицій виконано розроблення раціональної технології роботи станції [3].

Проведено техніко-економічне обґрунтування заходів щодо обслуговування туристичних поїздопотоків на станції Харків-Пасажирський Регіональної філії «Південна залізниця» на 2017-2021 роки. Використовуючи прогнозування, визначено економічну привабливість здійснення таких удосконалень [2].

Завдяки аналізу сучасного стану проблеми обґрунтовано, що впровадження туристичних послуг на залізничному транспорті надасть можливість за рахунок отриманих доходів інвестувати кошти у новий рухомий склад, підвищення якості послуг та відмовитися від перехресного субсидювання пасажирських перевезень за рахунок вантажних. Запропоновані пропозиції дозволять підвищити не лише ефективність технології організації руху туристичних поїздів та вагонів, але й дасть можливість диверсифікувати діяльність залізниць України у суміжну галузь господарювання – туризм.

Список використаних джерел

1. Альошинський, Є. С. Напрямок диверсифікації діяльності залізниць у сферу туристичних послуг [Текст] / Є. С. Альошинський, Г. О. Примаченко // Журнал «Українська залізниця». – Харків, 2017. – № 1-2 (43-44). – С. 24 – 27.
2. Гаджинский, А. М. Логистика [Текст]: учебник / А. М. Гаджинский. – 21-е изд., перераб. и доп. – М.: Издательско-торговая корпорация «Дашков и К^о», 2013. – 419 с.
3. Aleshinskiy, E. S. Using the Petri nets for forming the technological lines of the passenger trains processing in Ukraine [Text] / E. S. Aleshinskiy, V. S. Naumov, G. O. Prymachenko // Archives of Transport. – Warsaw, Poland, 2016. – Vol. 38, Issue 2. – P. 7-15.