

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ  
УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО  
ТРАНСПОРТУ**

**Дергоусова Алла Олександрівна**

УДК: 656.072.44:338.47

**ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ**

Спеціальність 08.00.04 - економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

**АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Харків-2012

Дисертацією є рукопис.

Робота виконана в Українській державній академії залізничного транспорту Міністерства освіти і науки, молоді та спорту України.

**Науковий керівник:**

кандидат економічних наук, доцент

**Слагін Юрій Вікторович,**

Українська державна академія залізничного транспорту, доцент кафедри економіки, організації і управління підприємством.

**Офіційні опоненти:**

доктор економічних наук, професор

**Бараш Юрій Савелійович,**

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна, завідувач кафедри обліку, аудиту та інтелектуальної власності;

доктор економічних наук, доцент

**Кірдіна Олена Григорівна,**

Українська державна академія залізничного транспорту, доцент кафедри обліку і аудиту.

Захист відбудеться «11» червня 2012 р. о 15.30 годині на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 64.820.05 Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 3.501.

З дисертацією можна ознайомитись у бібліотеці Української державної академії залізничного транспорту за адресою: 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7, ауд. 2.209.

Автореферат розісланий «08» травня 2012 р.

Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради

І.В.Чорнобровка

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** В сучасному ринковому середовищі, яке характеризується змінюваністю економічних параметрів і нестабільністю, головною проблемою підприємств залізничного транспорту є здатність до розвитку у відповідності зі змінами. Для ефективного використання ринкових можливостей будь-яке підприємство, у тому числі, залізничне, повинне мати власну стратегію розвитку.

Сучасне суспільство висуває нові вимоги до транспортного обслуговування населення, які ґрунтуються на найбільш повному та якісному задоволенні попиту на перевезення. В умовах значного зносу основних фондів, невідповідності матеріально-технічної бази потребам залізничного транспорту, загостренні конкуренції – це складно. Тому відчувається потреба у заходах, що сприяють підвищенню ефективності пасажирських перевезень без додаткових витрат або із мінімальним вкладанням фінансових коштів.

Теорія стратегічного розвитку посідає важливу роль в сучасній науковій думці. Питання, пов'язані з визначенням та формуванням стратегії розвитку, знайшли відображення в роботах вітчизняних та зарубіжних авторів. Цій темі присвячені роботи І. Ансоффа, В. А. Вінокурова, О.С. Віханського, В.Г. Герасимчука, В.Л. Диканя, П. Друкера, О.М. Тридіда, Н.П. Фатхутдинова, З.Є. Шершньової, Шинкаренко В.Г. та ін. Значний вклад у дослідження проблем транспорту та розробку шляхів їх вирішення зробили такі вчені, як: І.М. Аксьонов, Ю.С. Бараш, О.Г. Дейнека, В.Л. Дикань, Г.Д. Ейтутіс, О.Г. Кірдіна, Л.О. Позднякова, Н.Є. Терьошкіна та ін.

Незважаючи на велику кількість наукових праць і значні досягнення в теорії та практиці розвитку пасажирських залізничних перевезень проблема формування стратегії розвитку залізничного туризму як фактору розвитку пасажирських залізничних перевезень є недостатньо висвітленою і вимагає подальшого вдосконалення.

Об'єктивна необхідність теоретичного вдосконалення та поглиблення прикладних досліджень в обраному напрямку зумовила вибір теми дисертаційної роботи, визначила предмет, об'єкт, основну мету і завдання дослідження.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертаційна робота виконана як ініціативна і відповідає цілям та завданням, поставленим у Стратегії економічного та соціального розвитку України на 2004 – 2015 рр. «Шляхом європейської інтеграції», Програмі розвитку залізничного туризму на 2011-2012 рр., Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на середньостроковий період та до 2020 року, Концепції Державної програми підвищення конкурентоспроможності національної економіки на 2007-2015 роки, Транспортній стратегії України на період до 2020 р.

**Мета і завдання дослідження.** Мета дисертаційної роботи полягає в розробці теоретичних засад та обґрунтуванні науково-практичних рекомендацій щодо формування стратегії розвитку залізничного туризму.

Мета визначила такі основні завдання дослідження:

- дослідити сучасний стан і тенденції розвитку пасажирського господарства залізниць України та визначити напрямки і стратегію його розвитку;
- визначити роль і місце залізничного туризму у стратегії розвитку пасажирського господарства залізничного транспорту;
- проаналізувати досвід зарубіжних країн щодо організації залізничного туризму на залізничному транспорті;
- проаналізувати концептуальні підходи до визначення поняття «залізничний туризм», що дозволяє встановити його зміст і сутність, визначити галузеві та конкурентні особливості залізничного туризму і визначити стан й особливості його розвитку;
- визначити та систематизувати фактори конкурентоспроможності залізничного туризму і доцільність його впровадження та можливості його організації на залізничному транспорті України;
- визначити етапи організації залізничного туризму на залізницях України з виділенням функцій та задач з його організації;
- розробити методичний підхід до визначення доцільності організації та конкурентоспроможності залізничного туру за різними напрямками туристичної подорожі;
- розробити підхід до реалізації стратегії розвитку залізничного туризму на засадах пріоритетно-партнерського підходу та визначити функції учасників організації та реалізації залізничного туризму.

**Об'єкт дослідження** - процес формування стратегії розвитку залізничного туризму.

**Предмет дослідження** – сукупність організаційно-економічних, управлінських заходів та практичних положень щодо формування стратегії розвитку залізничного туризму в Україні.

**Методи дослідження.** Теоретичною та методологічною основою дисертаційного дослідження є наукові праці та методичні розробки провідних вітчизняних та зарубіжних вчених, закони та нормативні акти України у сфері економіки. Методологічну основу дослідження склали філософські принципи пізнання, діалектичний підхід, фундаментальні положення економічної теорії стратегічного розвитку, логічне, комплексне і системне дослідження економічних процесів і явищ.

В процесі дисертаційного дослідження були використані такі загальнонаукові та спеціальні методи: *метод наукової класифікації та систематизації* – для дослідження теоретичних підходів до визначення залізничного туризму; *метод абстрактно-логічного узагальнення* – для теоретичного обґрунтування важливості поставлених задач, уточнення ключових понять дослідження та формування висновків; *метод бенчмаркінгу* - для проведення маркетингових досліджень привабливості автомобільного та залізничного туризму для потенційних споживачів; *метод експертних оцінок* для визначення факторів можливості залізничного транспорту в організації залізничного туризму; *метод систематизації та факторний аналіз* – для групування та дослідження методичних підходів до визначення

конкурентоспроможності та доцільності організації залізничного туру за різними напрямками; *метод порівняльного аналізу та синтезу* – для аналізу підсобно-допоміжної діяльності залізниць України; *графічний метод* – для наочного ілюстрування явищ, процесів та закономірностей, що досліджуються.

Інформаційною базою дослідження стали: законодавчі та нормативні акти України щодо залізничного транспорту; офіційні нормативні матеріали, що регулюють діяльність залізничного транспорту України; матеріали Державного комітету статистики України; статистичні дані та поточна звітність Укрзалізниці, що характеризують процес пасажирських перевезень; результати наукових досліджень, у тому числі й ті, що виконувалися за участю здобувача; матеріали науково-практичних конференцій; публікації закордонних і вітчизняних авторів та інші джерела.

*Наукова новизна результатів дослідження* полягає в наступному:

*удосконалено:*

- сутність поняття «залізничний туризм», яке 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;

- 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;

- визначення факторів конкурентоспроможності туристичних подорожей, які враховують особливості організації залізничного туризму, що найбільше впливають на задоволення потреб потенційних споживачів за рахунок виділення найвагоміших факторів;

*набуло подальшого розвитку:*

- визначення залізничного туризму як комплексної комерційної послуги, яка є впровадженням стратегії розвитку залізничного пасажирського господарства і, на відміну від існуючих, передбачає комплексне використання рухомого складу та інфраструктури пасажирського господарства на комерційній основі й принципах ринкового тарифоутворення, що дає можливість підвищити прибутковість залізничного транспорту;

- класифікація видів залізничного туризму, за рахунок розширення та розкриття критеріальних ознак, що дає змогу визначати підходи, функції та задачі з його організації на залізничному транспорті;

- методичний підхід до організації залізничного туризму, який ґрунтується на визначенні функцій та задач окремих підрозділів залізничного транспорту всіх рівнів управління, що дозволяє створити ефективну систему управління реалізацією стратегії розвитку залізничного туризму;

- пріоритетно-партнерський підхід до організації залізничного туризму за рахунок визначення та розподілу функцій учасників на основі визначення

можливостей учасників з надання складових послуг туристичної залізничної подорожі, що дає змогу найбільш ефективно реалізації стратегії залізничного туризму;

- концептуальний підхід до організації та розвитку комплексних комерційних послуг, який ґрунтується на узагальненні розроблених етапів, функцій та задач по організації залізничного туризму та дозволяє здійснювати впровадження нових видів залізничних пасажирських перевезень на ринкових засадах.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає в можливості використання розроблених пропозицій щодо реалізації залізничного туризму, як комплексної комерційної послуги на залізничному транспорті, що сприятиме розвитку залізничного пасажирського господарства.

Результати дисертаційного дослідження та розроблені рекомендації знайшли часткове впровадження: у Департаменті політики розвитку інфраструктури транспорту та туризму при визначенні доцільності організації та конкурентоспроможності залізничних подорожей за різними напрямками, а також при визначенні функцій та задач окремих підрозділів залізничного транспорту при організації залізничного туризму (Акт про впровадження № 12/439-12 від 11.04.2012 р.); у діяльності Пасажирської служби Південної залізниці при застосуванні пріоритетно-партнерського підходу до організації залізничного туризму й концептуального підходу до організації та розвитку комплексних комерційних послуг на залізничному транспорті (Акт про впровадження № П-05/1130 від 06.02.2012 р.). Окремі положення дисертаційної роботи використовуються в навчальному процесі в Українській державній академії залізничного транспорту при викладанні дисциплін «Маркетинг послуг», «Маркетинг в туризмі», «Організація туризму та туристичної діяльності», «Маркетинг» (Акт про впровадження від 05.12.2011 р.), у навчальному процесі навчально-наукового Інституту перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів УкрДАЗТ та при виконанні дипломних робіт студентів спеціальності «Маркетинг» (Акт про впровадження від 13.02.2012 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Наукові результати дисертаційної роботи, які виносяться на захист, здобуто особисто автором та відображено в наукових публікаціях. З наукових праць, опублікованих у співавторстві, у дисертації використано лише ті положення, ідеї та висновки, які є результатом самостійної роботи автора. Внесок автора в роботи, виконані у співавторстві за списком опублікованих праць автор опрацював особисто: [8] – розроблено методичний підхід до організації залізничного туризму, [9] – визначено поняття «комплексна комерційна послуга» та необхідність її реалізації з метою отримання додаткового прибутку залізницями, [15] - визначено перспективність розвитку туристичних пасажирських перевезень на залізничному транспорті, [17] – визначено актуальність та доцільність розвитку залізничного туризму як фактору підвищення конкурентоспроможності залізниць.

**Апробація результатів дисертації.** Основні результати і висновки дисертаційного дослідження пройшли апробацію на 12 міжнародних науково-

практичних конференціях, у тому числі: VI, VII, IX міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми економіки транспорту» (Дніпропетровськ, 2007, 2008, 2010 рр.), міжнар. Internet-конференцію студентів та молодих вчених «Стратегії інноваційного розвитку економіки України: проблеми, перспективи, ефективність» (Харків, 2009 р.), на IV, V міжнар. науково-практичну конференцію «Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті» (ЕКУЗТ, 2009, 2010 рр.), на міжнар. наук.-практ. Internet-конф. «Економіка і управління в умовах глобалізації» (Донецьк, 2010 р.), на II міжнар. наук.-практ. конференції «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті» (Донецьк, 2011 р.), на IV, V, VI, VII міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України» (Коктебель, 2008, 2009, 2010, 2011 рр.).

**Публікації.** Результати дослідження опубліковано в 23 працях, з яких 11 наукових статей надруковано у фахових наукових виданнях. Загальний обсяг публікацій складає 5,1 друк. арк., з них особисто автору належить 4,77 друк. арк.

**Обсяг та структура дисертації.** Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, висновків, додатків та списку використаних джерел. Повний обсяг дисертації складає 216 сторінок комп'ютерного тексту, в тому числі основний текст займає 165 сторінок. Матеріали дисертації проілюстровані 19 рисунками, з яких 7 – на окремих сторінках, 26 таблицями та містять 11 додатків на 34 сторінках. Список використаних літературних джерел нараховує 189 найменувань на 19 сторінках.

## **ОСНОВНИЙ ЗМІСТ ДИСЕРТАЦІЙНОЇ РОБОТИ**

У **вступі** дисертаційного дослідження розкрито актуальність теми дисертації, визначено її мету, завдання, об'єкт, предмет, теоретичну і методологічні основи дослідження, охарактеризовано наукову новизну і практичне значення, наведено дані про публікації і впровадження результатів дослідження.

У **розділі 1 - «Теоретичні аспекти стратегічного розвитку залізничного туризму»** - досліджено економічну природу категорії «стратегія розвитку», розкрито поняття «залізничний туризм», визначено необхідність розробки та реалізації комплексних комерційних послуг, що сприятимуть ефективному розвитку залізничних пасажирських перевезень та диверсифікувати види діяльності з метою підвищення прибутковості пасажирського господарства залізничного транспорту.

Проведене в роботі дослідження дозволило визначити сутність поняття «залізничний туризм», як подорож, що здійснюється по залізниці на спеціалізованому залізничному транспортному складі фізичними особами в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових і інших цілях, не пов'язаних з оплачуваною діяльністю й за визначеним маршрутом коли переміщення між місцями туристичної значущості поєднується із відпочинком туристів в поїзді, та із забезпеченням основних побутових послуг в ньому.

Визначено, що стратегія скорочення, яка реалізується сьогодні на залізничному транспорті України в сфері пасажирських перевезень з метою оптимізації графіку руху поїздів та скорочення експлуатаційних витрат не є ефективною, адже сприяє зростанню загальних витрат, пов'язаних із функціонуванням пасажирського господарства. Також здійснюється зниження обсягів виконаних робіт та знижуються доходи структурних підрозділів залізниць, а це призводить до відтоку пасажирів від залізничного на інші види транспорту.

Конкуренція вимагає постійного пошуку підприємствами транспорту більш привабливих для пасажирів послуг, що супроводжують процес перевезення чи не пов'язані безпосередньо з ним. Тому перед ПАТ «Українські залізниці» в умовах спаду пасажирських перевезень стала проблема пошуку більш ефективних форм організації і шляхів забезпечення рентабельності господарської діяльності. Сьогодні необхідно розвивати сферу додаткових комплексних послуг, які дозволять отримувати залізницям прибуток і не будуть підпадати під поточну тарифікацію основних послуг залізничного транспорту.

Таким чином, запропоновано застосування ПАТ «Українські залізниці» активної базової стратегії розвитку – стратегії диверсифікації, яка ґрунтується на розвитку нового виду діяльності для залізничного транспорту, але пов'язаного комерційно і технологічно із основною діяльністю залізниць – перевезеннями.

Аналіз діяльності пасажирського господарства дозволив зробити висновок про перспективність розвитку одного з видів діяльності, а саме реалізації послуг, які спираються на основну – перевезення та містять в собі прибуткові послуги підсобно-допоміжної діяльності залізниць на вокзалах та в поїздах. Що дозволяє впровадити реалізацію комерційних пасажирських перевезень, до яких можна застосовувати ринкові принципи ціноутворення.

Доведено необхідність реалізації на залізничному транспорті в сфері пасажирських перевезень як стратегії розвитку комплексних комерційних послуг (ККП) - послуг на замовлення не соціального характеру, які є поєднанням основної послуги – перевезень, та послуг у потязі та на станціях, що надаються на комерційній основі, що сприятиме отриманню додаткового доходу залізницями та привабленню пасажирів до залізничного транспорту.

Комплексні комерційні послуги можна класифікувати наступним чином: перевезення нестандартними вагонами; перевезення за індивідуальним графіком та маршрутом; індивідуальні та групові; залізничний туризм; інші перевезення комерційного характеру.

Визначено, що в рамках стратегії диверсифікації та при наявній матеріальній базі можливим є реалізації такої комерційної послуги, як залізничний туризм, який є заходом по залученню пасажирів як користувачів залізничним транспортом та підвищення прибутковості залізниць.

При реалізації комплексних комерційних послуг залізничний транспорт є тарифоутворювачем, що в ринкових умовах господарювання дозволяє формувати в структурі послуг, які реалізуються, бажаний прибуток.

Сформульоване визначення комплексної комерційної послуги та залізничного туризму дозволило визначитися із його структурою (рис. 1).



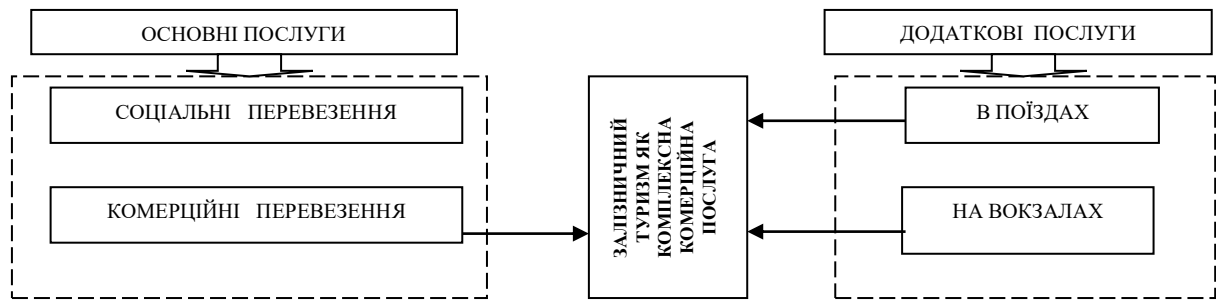


Рис. 1. Структура залізничного туризму як комплексної комерційної послуги

З метою сприяння подальшого формування та реалізації комплексних комерційних послуг згідно вимог потенційних споживачів визначено цілі, заходи (рис. 2) та завдання розвитку залізничного туризму, що передбачає підвищення ефективності діяльності залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень та дозволяє визначитися з напрямками організації залізничного туризму.

У розділі 2 - «Методичні основи організації туристичної діяльності на залізничному транспорті України» - проаналізовано закордонний досвід щодо організації залізничного туризму, сформовано напрямки організації та розвитку залізничного туризму на вітчизняному ринку пасажирських перевезень, визначено фактори пріоритетності організації залізничного туризму в Україні, конкурентні позиції залізничного транспорту на ринку туристичних перевезень та фактори підвищення їх конкурентоспроможності, визначено етапи організації залізничного туризму.

Проаналізовано закордонний досвід розвитку залізничних туристичних перевезень. Визначено, що за кордоном туристичні залізничні подорожі є досить популярним видом відпочинку. Виявлено, що найбільший інтерес до таких подорожей проявляється в Німеччині, Англії та Швейцарії. Зазначено, що залізничні компанії активно беруть участь у розвитку туризму та успішно ведуть туристичну діяльність, пропонуючи різні пакети послуг «поїзд +...» при купівлі залізничних квитків.

Доведено необхідність розробки стратегії розвитку залізничного туризму, яка в більшій мірі повинна бути розрахована на надання послуг підвищеної комфортності та направлена на отримання прибутку. Визначено, що залізничний транспорт України має у наявності необхідну матеріальну базу туристичної інфраструктури (кімнати відпочинку, відомчі санаторно-курортні та оздоровчі заклади), матеріальну базу для сервісного обслуговування туристів (сервіс-центри, вокзальні комплекси), залізничні об'єкти, які можуть бути метою туризму, і створюють передумови для розвитку залізничного туризму. На основі проведеного аналізу пасажирського господарства виявлено забезпеченість залізничного транспорту України вагонним парком підвищеної комфортності, який не використовується сьогодні в повну міру, що дозволяє забезпечити відповідні умови перевезення туристів при організації туристичних залізничних подорожей.

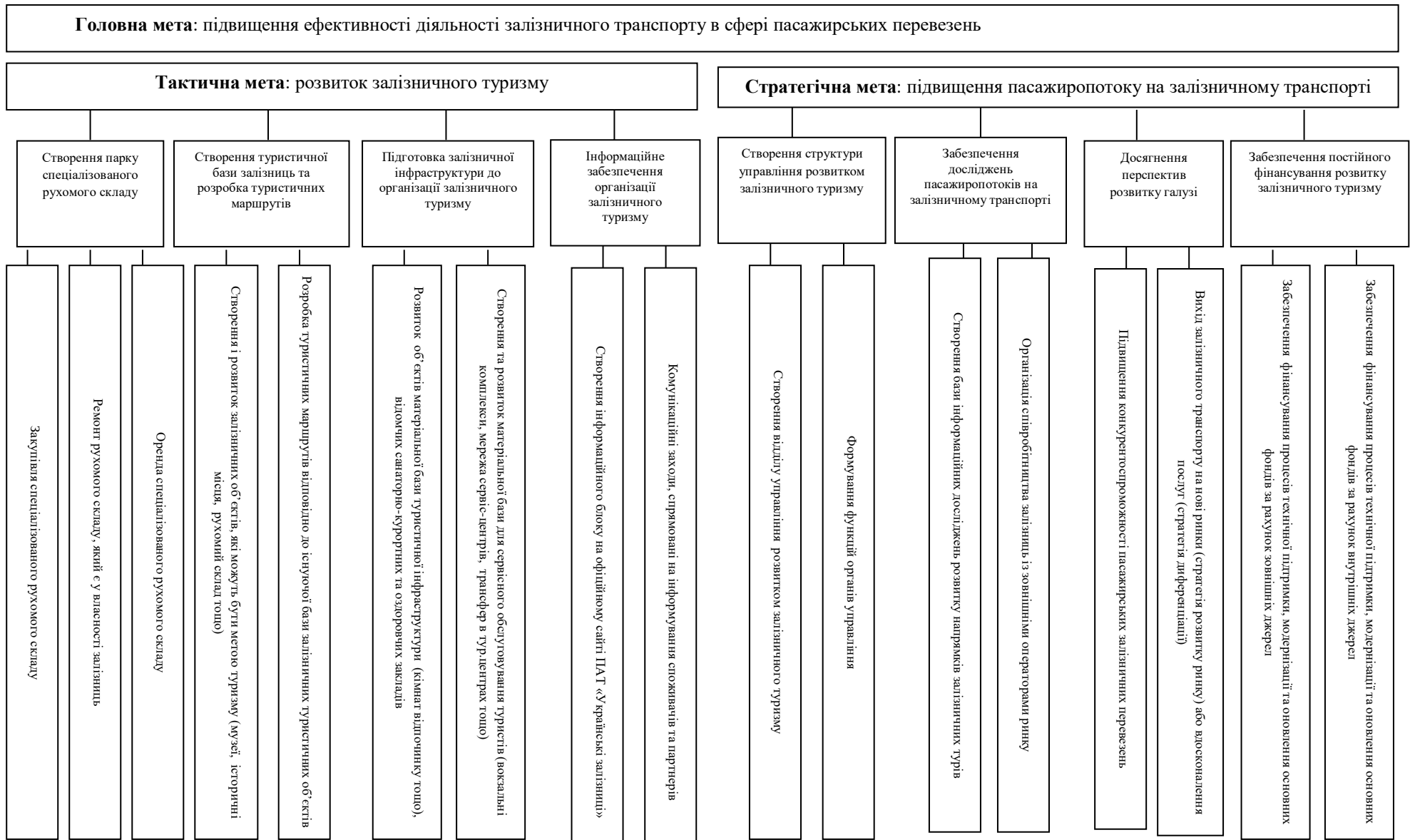


Рис. 2. Цілі та заходи, сукупність яких становить склад та зміст формування стратегії розвитку залізничного туризму

На основі аналізу існуючих видів туризму та відображених в науковій літературі видів залізничного туризму запропоновано класифікацію залізничного туризму (рис. 3) за рахунок розробки змісту функцій та видів організації залізничного туризму, що є необхідним для більш повного вивчення та визначення поняття залізничний туризм, виявлення його особливостей, відмінностей тих чи інших варіантів організації залізничних подорожей, а також планування етапів його організації на залізничному транспорті.

На базі аналізу туристичного ринку та стану транспортної галузі встановлено перелік факторів пріоритетності організації та розвитку залізничного туризму, який складається як з факторів привабливості залізничного туризму для туристів, так і з факторів, що зумовлюють можливості залізничного транспорту щодо надання такого роду послуг.

Визначено, що до факторів, які приваблюють споживачів, або відштовхують їх від того чи іншого виду транспорту відносяться: можливість поєднання часу пересування між екскурсійними об'єктами та часу відпочинку протягом доби; можливість тривалого життєзабезпечення; рівень комфорту під час подорожі; можливість перевезення багажу великої ваги; безпека в русі; можливість зупинки на шляху слідування за бажанням туристів; мобільність транспортного засобу.

В роботі виділено ряд факторів, які є вирішальними при рішенні про можливість організації залізничного туризму на українських залізницях: наявність рухомого складу для здійснення залізничного туру; готовність інфраструктури залізничного транспорту до здійснення залізничних турів; можливість надання тривалого життєзабезпечення пасажирів-туристів; можливість забезпечення необхідного рівня комфорту під час подорожі; можливість забезпечення відповідної безпеки в русі; можливість знаходження поїзду на інших коліях під час стоянки на шляху слідування.

На основі виявленого переліку факторів пріоритетності сформовано фактори конкурентоспроможності залізних туристичних подорожей: можливість поєднання часу пересування між екскурсійними об'єктами та часу відпочинку протягом доби; зіставлення витрат на екскурсійне обслуговування та на відпочинок і пересування між туристичними центрами; можливість перевезення багажу великої ваги; рівень комфорту під час подорожі; можливість тривалого життєзабезпечення; наявність зупинок в місцях екскурсійної значущості між пунктом відправлення і кінцевим пунктом; безпека в русі.

На основі проведених в роботі досліджень та виходячи зі специфіки організації туристичних подорожей залізничним транспортом визначено етапи організації залізничних подорожей із виділенням функцій та задач відповідальних підрозділів Укрзалізниці: 1) розвиток туристичної інфраструктури транспорту; 2) комунікаційні заходи – реклама та пропаганда; 3) розвиток транспортної інфраструктури; 4) заходи з тарифоутворення; 5) реалізація залізничного туризму; 6) організація туристичних маршрутів.

Запропоновано удосконалену структуру управління сервіс-центром (на прикладі сервіс-центру вокзалу Харків-пасажирський), за рахунок організації функціональних підрозділів відповідальних за реалізацію залізничних турів.

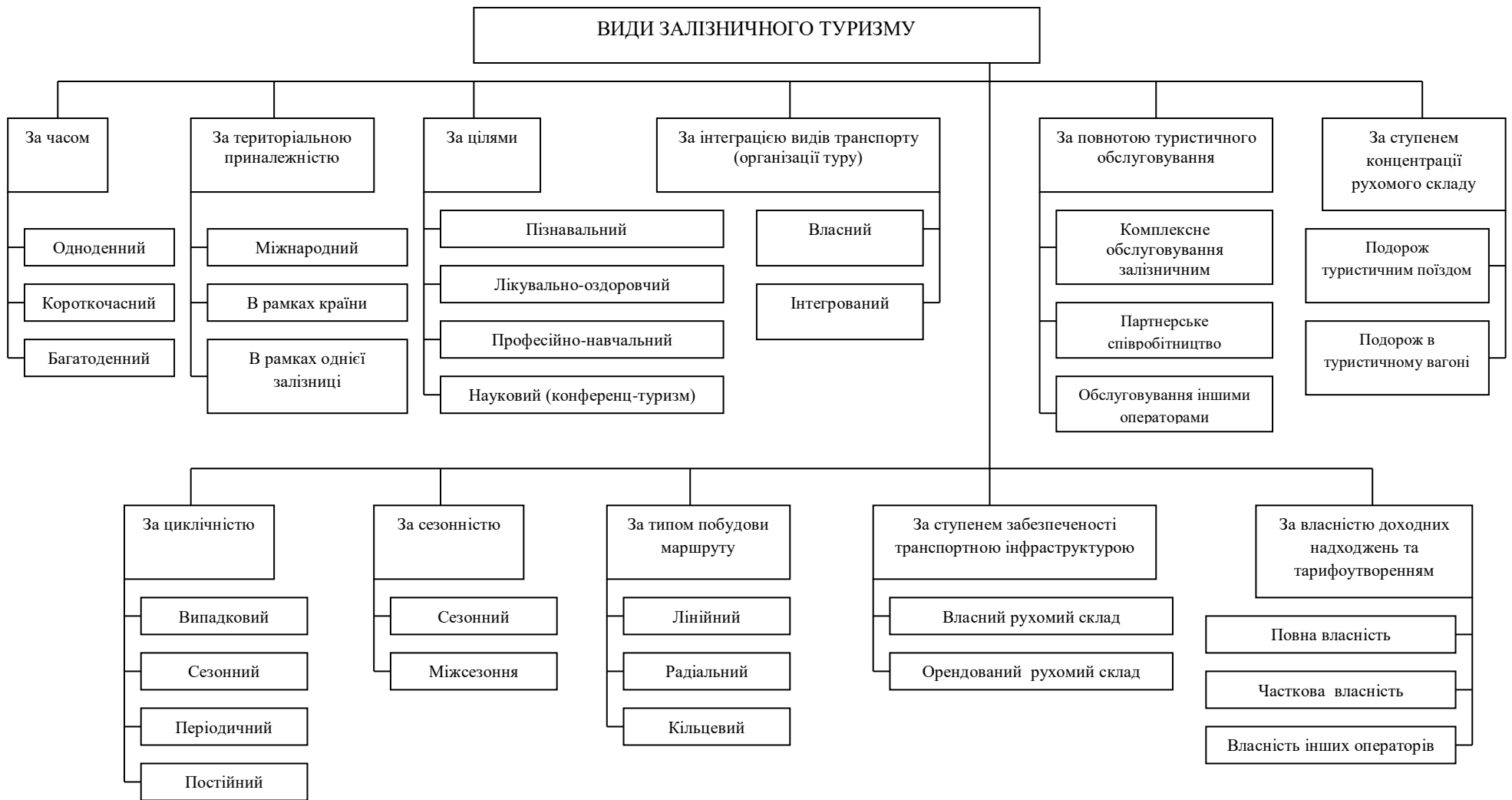


Рис. 3. Класифікація залізничного туризму

У розділі 3 - «Організаційно-економічні засади формування стратегії розвитку залізничного туризму» - розраховано собівартість здійснення залізничного туру та його вартість, визначено показники оцінки конкурентоспроможності залізничних подорожей, визначено конкурентоспроможність залізничної подорожі відносно автомобільного туру, визначено функції учасників організації залізничного туризму в рамках пріоритетно-партнерського підходу, розроблено концептуальний підхід до організації та розвитку комплексних комерційних послуг на залізничному транспорті України.

Для розрахунку собівартості здійснення залізничного туру використано метод одиничних витратних ставок на 1000 пас-км взагалі по напрямку, що застосовується на залізничному транспорті для розрахунку залежної частини експлуатаційних витрат на здійснення пасажирських перевезень, який удосконалено за рахунок введення вагоно-годин простою та маневрових локомотиво-годин у пункті екскурсійного обслуговування, що допомагає визначити та врахувати необхідні додаткові витрати на здійснення цієї роботи у випадку, якщо туристичний поїзд робить зупинку у невеликому туристичному центрі. Базовим маршрутом для розрахунково-експериментальних досліджень, обрано напрямок Харків – Трускавець – Харків, оскільки цей напрямок є досить насиченим об'єктами туристичної значущості. Розраховано загальну суму витрат на здійснення залізничного туру на обраній ділянці та витрати на перевезення одного пасажира.

Оскільки залізничний туризм не є послугою, яка задовольняє соціальні потреби населення в переміщенні, а є комерційною послугою розважального характеру, то її ціна повинна включати в собі повну собівартість та обов'язково розрахований розмір прибутку. У роботі визначено ціну на залізничний тур Харків-Трускавець з урахуванням бажаного прибутку. З метою більш точного визначення ціни туру розрахунок здійснювався з виділенням в собівартості туру витрат на надання основних послуг та витрат на додаткові послуги, які є складовими комплексної комерційної послуги за схемою, що представлено на рис. 4.

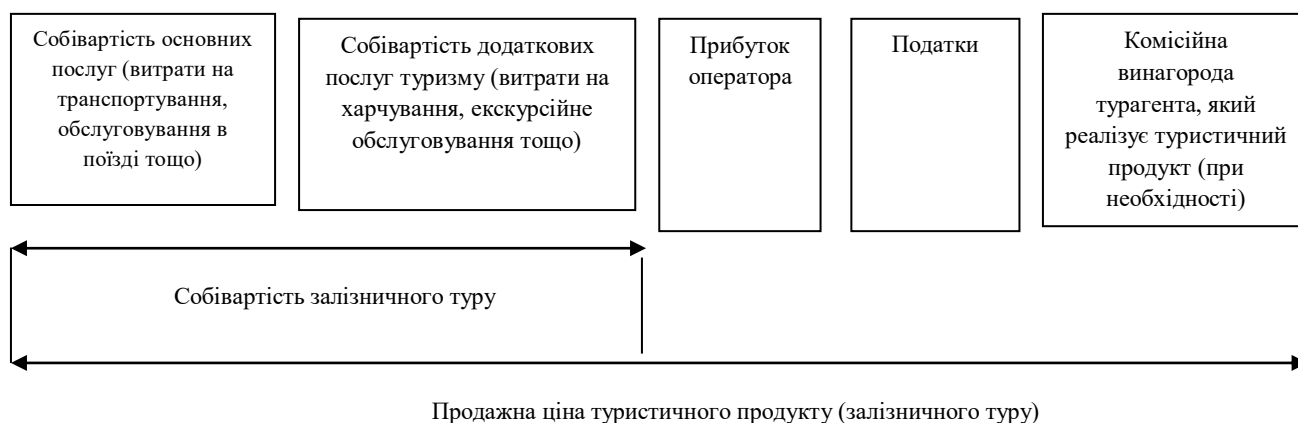


Рис. 4. Структура ціни залізничного туру (туристичного продукту) як комплексної комерційної послуги

Важливою передумовою при оцінці доцільності організації та розвитку залізничного туризму на залізницях України є оцінка конкурентоспроможності подорожей відносно автомобільних турів. Оцінка конкурентоспроможності залізничних подорожей проведена з використанням розроблених в роботі коефіцієнтів насиченості напрямку, привабливості туру та ефективної туристичної вартості, які виділено на основі аналізу факторів конкурентоспроможності залізничних туристичних подорожей.

В роботі розроблено методичний підхід до визначення доцільності організації та конкурентоспроможності залізничних подорожей за обраним напрямком (рис. 5), за рахунок визначення пріоритетності організації залізничних турів на основі розроблених показників для оцінки конкурентоспроможності, що опираються на визначенні коефіцієнтів насиченості напрямку об'єктами туристичної значущості ( $K_{HH}$ ), привабливості туру за ефективністю використання часу ( $K_{ПТ}$ ) та ефективної туристичної вартості ( $K_{ЕТВ}$ ).

Розраховано показники для оцінки конкурентоспроможності залізничного туру – за часом, витратами та насиченістю об'єктами туристичної значущості, що дозволяють визначити привабливість залізничного туру для потенційних споживачів та враховувати попит на туристичні подорожі на ринку. Значущість кожного коефіцієнту визначається споживачами в залежності від індивідуальних характеристик та потреб. Відповідні показники розраховуються за формулами:

$$K_{HH} = \frac{t_e}{t_e + t_n}, \quad (1)$$

де  $K_{HH}$  – коефіцієнт насиченості напрямку об'єктами туристичної значущості;  $t_e$  – час, що витрачається на екскурсійне обслуговування;  $t_b$  – час, що витрачається туристами на власний відпочинок;  $t_n$  – час, що витрачається на пересування між екскурсійними об'єктами.

Коефіцієнт насиченості напрямку об'єктами екскурсійної значущості змінюється у межах від  $0 \leq K_{HH} \leq 1$ . Рівень насиченості напрямку визначається в залежності від його градації.

$$K_{ПТ} = \frac{n_{тц}}{t_{заг}}, \quad (2)$$

де  $K_{ПТ}$  – коефіцієнт привабливості туру;  $n_{тц}$  – кількість туристичних центрів, яка запланована в турі;  $t_{заг}$  – загальний термін здійснення туру.

Коефіцієнт привабливості туру на здійснення туристом залізничної туристичної подорожі змінюється у межах від  $0 \leq K_{оп} \leq 1$ . Рівень привабливості визначається в залежності від його градації.

$$K_{ВТЕ} = \frac{B_e}{B_e + B_n}, \quad (3)$$

де  $K_{ВТЕ}$  – коефіцієнт ефективної туристичної вартості;  $B_e$  – витрати на здійснення екскурсій;  $B_b$  – витрати на відпочинок;  $B_n$  – витрати на пересування.

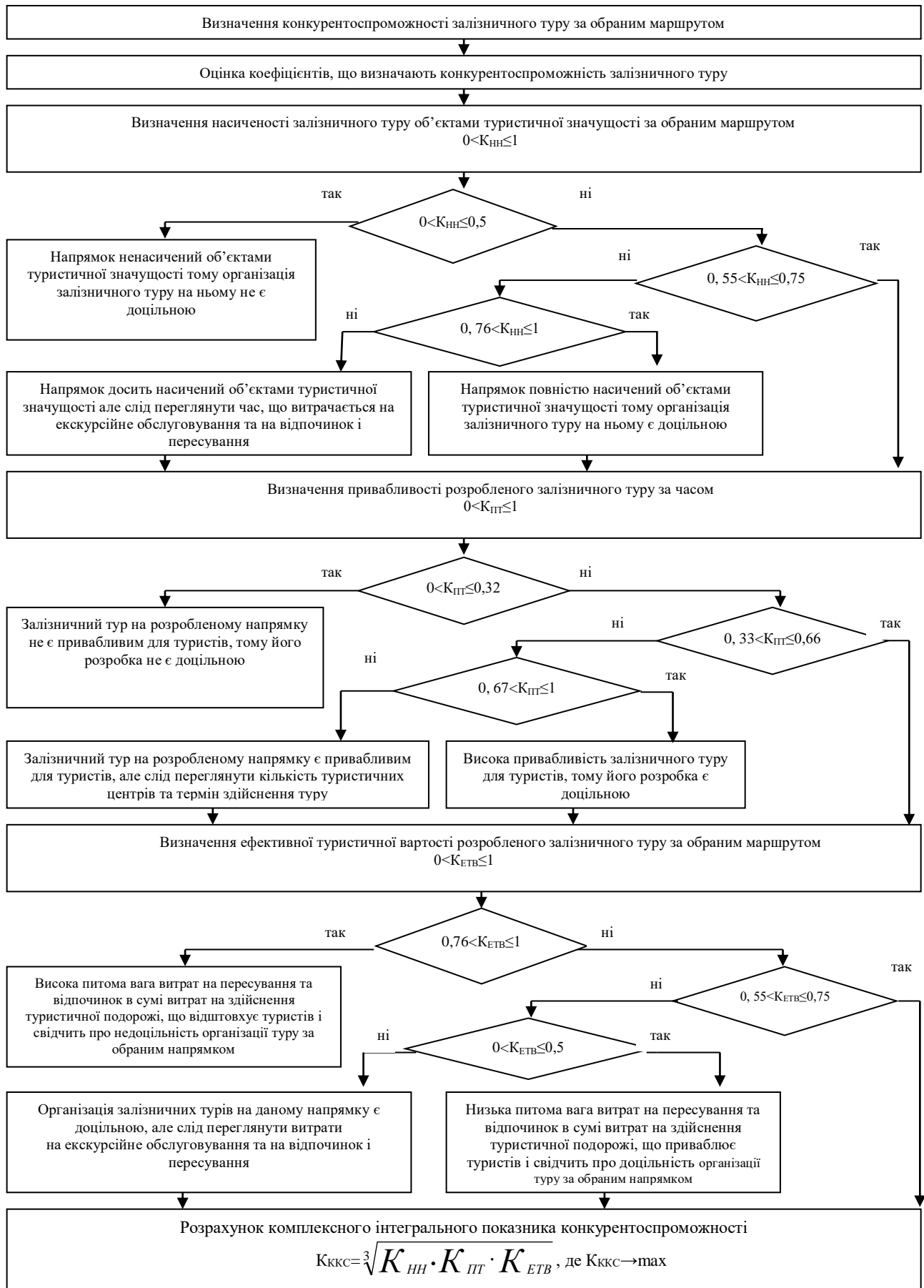


Рис. 5. Методичний підхід до визначення доцільності організації та конкурентоспроможності залізничних подорожей

Коефіцієнт вартісної туристичної ефективності змінюється у межах від  $0 \leq K_{\text{пн}} \leq 1$ . Рівень ефективності визначається в залежності від градації коефіцієнту.

Відповідно до розроблених показників оцінки конкурентоспроможності показник конкурентоспроможності розраховується за формулою:

$$K_{\text{ккс}} = \sqrt[3]{K_{\text{нн}} \cdot K_{\text{пт}} \cdot K_{\text{етв}}}, \quad (4)$$

де  $K_{\text{ккс}}$  – інтегральний показник конкурентоспроможності;  $K_{\text{нн}}$ ,  $K_{\text{пт}}$ ,  $K_{\text{етв}}$  – відповідно коефіцієнти насиченості напрямку, привабливості туру, ефективної туристичної вартості.

На основі проведеного дослідження визначено комплексні інтегральні показники конкурентоспроможності залізничного та автомобільного турів за одним напрямком, що характеризує конкурентоспроможність послуги на основі зрівняння показників за часом, витратами та насиченістю напрямку об'єктами туристичної значущості з урахуванням факторів впливу на конкурентоспроможність. Розрахунки конкурентоспроможності показали, що залізничний тур ( $K_{\text{ккс}}=0,80$ ) є більш конкурентоспроможним відносно автомобільного ( $K_{\text{ккс}}=0,69$ ) за заданим напрямком, часом та маршрутом. Що підтверджує високу конкурентоспроможність залізничного туризму на туристичному ринку і доцільність його організації ПАТ «Українські залізниці».

Визначено, що зазначені в роботі функції та етапи організації залізничного туризму не можуть бути виконані в повному обсязі на базі залізничного транспорту. Проведені дослідження показали, що сучасні підходи організації бізнесу допускають застосування пріоритетно-партнерського підходу. Тобто спрямування зусиль держави та приватного бізнесу на виконання певних конкретних функцій при здійсненні спільної діяльності. Визначено головні фактори пріоритетності реалізації комерційних проектів на залізничному транспорті на основі пріоритетно-партнерського підходу - тарифоутворення на послуги, що надаються та, відповідно, дохід від їх реалізації.

В роботі визначено функції учасників організації залізничних туристичних перевезень на засадах пріоритетно-партнерського підходу (рис. 6). Це дозволяє розподіляти функції учасників організації залізничного туризму на основі визначення їх можливостей з надання складових послуг туристичної залізничної подорожі, що дає змогу найбільш ефективно реалізувати стратегію розвитку залізничного туризму. При цьому поняття державно-приватне партнерство або приватно-державне партнерство використовується та відображає залежність - кому належить ключова роль управління, відповідальності та прийняття ризиків, а найголовніше - хто є тарифоутворювачем на послуги, що надаються при реалізації залізничного туризму. Застосування принципів пріоритетно-партнерського підходу відносно організації залізничного туризму стало підґрунтям формування концептуального підходу до організації та розвитку комплексних комерційних послуг на основі узагальнення розроблених етапів, функцій та задач по організації залізничного туризму.



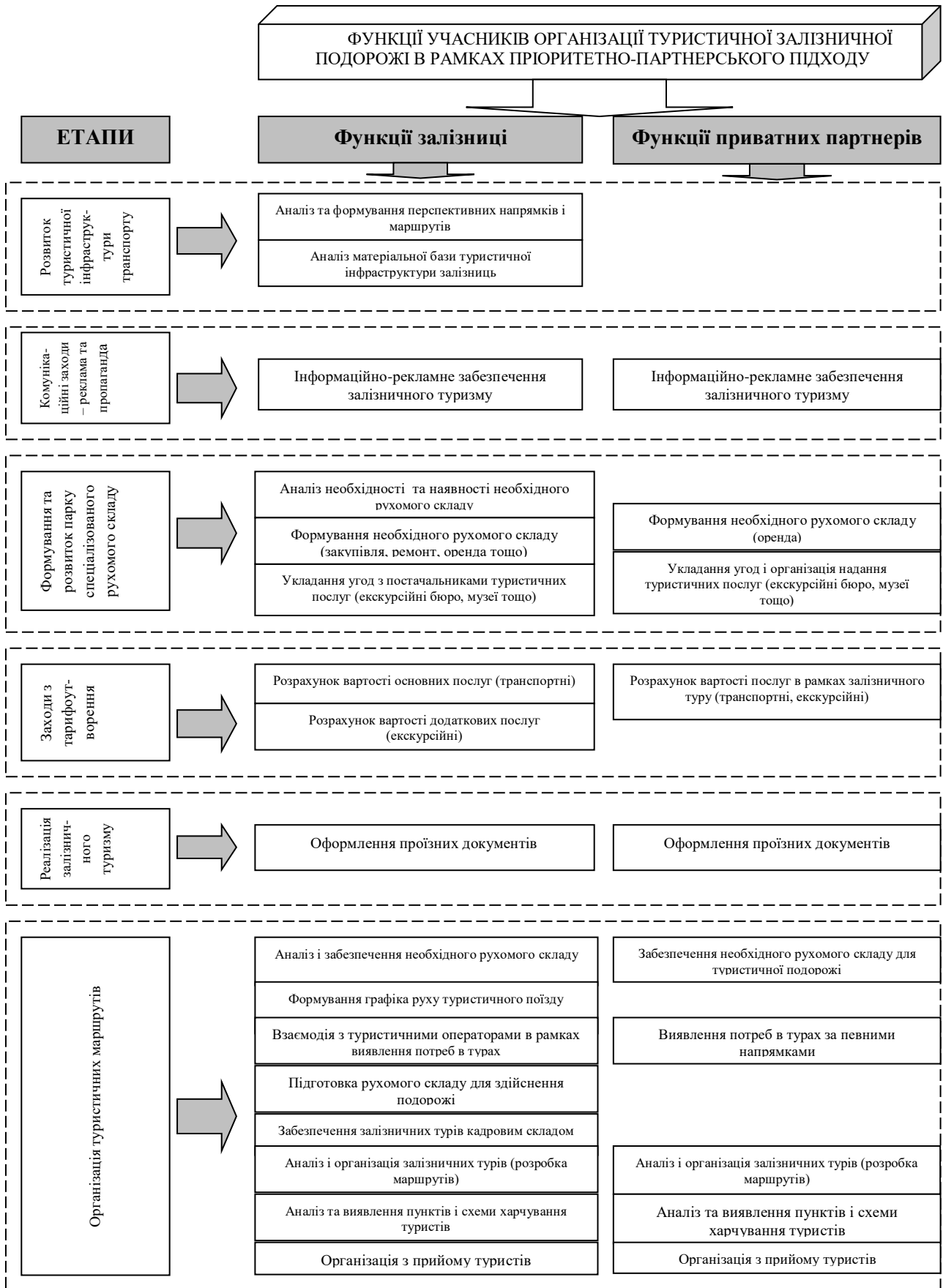


Рис. 6. Функції учасників організації залізничного туризму в рамках пріоритетно-партнерського підходу

## ВИСНОВКИ

У дисертаційній роботі обґрунтовані теоретичні, методичні та організаційні аспекти до формування стратегії розвитку залізничного туризму; розроблені практичні рекомендації до організації залізничного туризму, що сприяє підвищенню ефективності роботи залізничного транспорту в сфері пасажирських перевезень в Україні. Узагальнення отриманих результатів дослідження дало змогу сформулювати наступні висновки:

1. Аналіз сучасного стану пасажирського господарства залізниць України дозволив виявити неефективність стратегії скорочення, що реалізується в сфері пасажирських перевезень через зростання загальних витрат, пов'язаних із його функціонуванням, що призводить до зниження обсягів виконаних робіт та доходів пасажирського господарства залізниць, як наслідок до відтоку пасажирів від залізничного на інші види транспорту.

Доведено необхідність впровадження активної стратегії розвитку, а саме диверсифікації, яка призведе до розширення спектру послуг, збільшення частки на ринку пасажирських перевезень та доходів залізниць.

2. Доведено, що подальший розвиток пасажирського господарства залізничного транспорту є можливим завдяки формуванню стратегії розвитку залізничного туризму для диверсифікації його послуг за рахунок впровадження комерційних комплексних послуг, які є поєднанням основної послуги – перевезення, та додаткових послуг у потязі і на станціях, що надаються на комерційній основі.

3. На основі аналізу закордонного досвіду визначено, що при зменшенні пасажиропотоку, одним з напрямків розвитку пасажирських перевезень та одним із чинників підвищення рівня доходу залізниць є впровадження та розвиток залізничного туризму, що сприяло розробці основних заходів щодо забезпечення розвитку залізничних пасажирських перевезень в Україні.

4. Визначення поняття «залізничний туризм» довело необхідність його подальшого розвитку. Тому у роботі запропоновано визначення сутності поняття «залізничний туризм», що дозволило встановити його галузеві і конкурентні переваги, які полягають у можливості поєднання часу і витрат на відпочинок і пересування, що обумовлює його економічну пріоритетність на відміну від інших видів організації туристичних подорожей.

Класифіковано і систематизовано види залізничного туризму та розкрито зміст кожного. Запропонований склад класифікаційних ознак залізничного туризму є підґрунтям для більш повного вивчення та визначення поняття залізничний туризм, виявлення його особливостей, відмінностей тих чи інших варіантів організації залізничних подорожей, а також планування етапів його організації на залізничному транспорті.

5. Визначено фактори конкурентоспроможності залізничного туризму з урахуванням потреб потенційних туристів, серед яких встановлено найвагоміші, що впливають на вибір потенційних споживачів: за часом - можливість поєднання

часу пересування між екскурсійними об'єктами та часу відпочинку протягом доби; за насиченістю маршруту подорожі об'єктами туристичної значущості; за витратами – на екскурсійне обслуговування та пересування і відпочинок. Аналіз факторів довів спроможність українських залізниць щодо організації залізничного туризму при існуючій матеріальній базі туристичної інфраструктури (кімнати відпочинку, відомчі санаторно-курортні та оздоровчі заклади), матеріальній базі для сервісного обслуговування туристів (сервіс-центри, вокзальні комплекси), залізничних об'єктах, які можуть бути метою туризму та рухомого складу підвищеної комфортності, що створюють передумови для розвитку залізничного туризму і забезпечує адаптацію залізниць до посилення конкуренції на ринку транспортних послуг.

6. Виявлено специфіку формування та реалізація стратегії залізничного туризму, що надало змогу визначити етапи, функції та задачі відповідних підрозділів залізничного транспорту.

7. Запропоновано методичний підхід до визначення конкурентоспроможності та доцільності здійснення залізничного туру за обраним напрямком за рахунок визначення пріоритетності організації залізничних турів на основі розроблених показників для оцінки конкурентоспроможності: коефіцієнт насиченості напрямку об'єктами туристичної значущості, привабливості туру за ефективністю використання часу та ефективної туристичної вартості.

8. Запропоновано реалізації стратегії розвитку залізничного туризму на засадах пріоритетно-партнерського підходу, який передбачає розподіл функції на основі встановлення пріоритетності та можливостей учасників з надання і реалізації складових залізничного туру, як цілісного туристичного продукту. Це дозволяє визначити функції та задачі учасників – залізниць і приватних партнерів, при організації та реалізації залізничного туризму.

Це дає змогу запропонувати концептуальний підхід до організації та розвитку комплексних комерційних послуг з визначенням етапів і задач, що дозволяє розвивати і впроваджувати нові види залізничних пасажирських перевезень на ринкових засадах.

## **СПИСОК ОПУБЛІКОВАНИХ ПРАЦЬ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ**

- *у наукових фахових виданнях:*

1. Дергоусова А.О. Проблеми формування стратегій розвитку транспортного підприємства / А.О. Дергоусова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2008. - № 24. – С. 112-115.

2. Дергоусова А.О. Щодо питання визначення сутності стратегії розвитку транспортного підприємства / А.О. Дергоусова // Економіка та управління підприємствами машинобудівної галузі: проблеми теорії та практики. – 2010. - №4. – С. 88-100.

3. Дергоусова А.О. Визначення напрямку здійснення залізничного туру / А.О. Дергоусова // Науковий вісник Хмельницького національного університету. –

Хмельницький: ХНУ. - 2011. - № 5. - С. 34-38.

4. Дергоусова А.О. До питання визначення факторів конкурентоспроможності залізничного туризму / А.О. Дергоусова // Економіст. – 2011. - № 11. - С. 61-62.

5. Дергоусова А.О. До питання визначення факторів розвитку залізничного туризму в Україні / А.О. Дергоусова // Вагонний парк. – 2011. - №2. – С. 16-18.

6. Дергоусова А.О. Методичний підхід до формування стратегії розвитку залізничного туризму на залізницях України / А.О. Дергоусова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2011. - № 35. – С. 51-55.

7. Дергоусова А.О. Необхідність удосконалення структури управління сервіс-центру вокзалу в рамках організації залізничного туризму на залізницях України / А.О. Дергоусова // Науковий вісник Національного гірничого університету. – 2011. - № 5. - С. 137-142.

8. Дергоусова А.О. Щодо питання визначення сутності стратегії розвитку залізничного туризму / В.С. Верлока, А.О. Дергоусова // Вісник Харківського національного аграрного університету ім. В.В. Докучаєва. Серія «Економічні науки». – 2011. - № 7 - С. 53-58.

9. Дергоусова А.О. Необхідність розробки та впровадження пасажирських комплексних комерційних послуг / Ю.В. Єлагін, А.О. Дергоусова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2011. - № 36. – С. 256-263.

10. Дергоусова А.О. Визначення та класифікація залізничного туризму [Електронний ресурс] / А.О. Дергоусова // Ефективна економіка. – 2012. - № 2. - Режим доступу до журналу: <http://www.economy.nauka.com.ua>.

11. Дергоусова А.О. Реалізація комплексних комерційних послуг на засадах пріоритетно-партнерського підходу / А.О. Дергоусова // Вісник економіки транспорту та промисловості. – 2012. - № 37. – С. 109-112.

- в тезах доповідей на міжнародних конференціях:

12. Дергоусова А.О. Щодо питання вибору сучасної стратегії розвитку підприємства / А.О. Дергоусова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи: матеріали 3-ї між нар. наук.-практ. конф., 4-10 червня 2007 р., смт. Коктебель. – 2007. – Вип. 18. – С. 9-11.

13. Дергоусова А.О. Аналіз інструментарію формування стратегій розвитку організацій / А.О. Дергоусова // Проблеми економіки транспорту: матеріали VII міжнар. наук. конф., Дніпропетровськ, 24-25 квіт., 2008 р. – Дн.: ДІТ, 2008. - С. 20.

14. Дергоусова А.О. Необхідність проведення стратегічного аналізу транспортного підприємства / А.О. Дергоусова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи: матеріали 4-ї між нар. наук.-практ. конф., 2-7-червня 2008 р., смт. Коктебель. – 2008. – Вип. 22. – С. 90.

15. Дергоусова А.А. Перспективы развития туристических пассажирских перевозок / А.А. Дергоусова, Е.В. Сиволовская // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали V міжнар. наук.-практ. конф., 7-11 червня, 2009 р. – 2009. – Вип. 27 – С. 65-66.

16. Дергоусова А.О. Життєвий цикл організації (галузі) як важливий аспект розробки стратегії розвитку / А.О. Дергоусова // Проблеми економіки транспорту: матеріали ІХ Міжнар. наук. конф., Дніпропетровськ, 2010 р. – Дн.: Національний університет залізничного транспорту, 2010. – С. 46.

17. Дергоусова А.А. Развитие железнодорожного туризма как фактор повышения конкурентоспособности / Е.В. Сиволовская, О.Г. Шаля, А.А. Дергоусова // Проблеми економіки транспорту: матеріали ІХ Міжнар. наук. конф., 22-23 квітня, Дніпропетровськ, 2010 р. – Дн.: ДПТ, 2010. – С. 100.

18. Дергоусова А.О. Напрямки стратегічного розвитку залізничного транспорту / А.О. Дергоусова // Проблеми економіки та управління на залізничному транспорті: матеріали V міжнар. наук.-практ. конф., 2010 р. – ЕКУЗТ, 2010. – С. 20.

19. Дергоусова А.О. Перспективи розвитку залізничного туризму в Україні / А.О. Дергоусова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали VI міжнар. наук.-практ. конф., Коктебель, 7-11 червня, 2010 р. – 2010. – С. 224-225.

20. Дергоусова А.О. Фактори пріоритетного розвитку залізничного туризму / А.О. Дергоусова // Економіка і управління в умовах глобалізації: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., Донец. Нац. ун-т економіки і торгівлі ім. Михайла Туган-Барановського, 1-7 грудня 2010 р. – Донецьк: [ДонНУЕТ], 2010. – С. 75-76.

21. Дергоусова А.О. Сутність стратегії розвитку підприємства та важливість її розробки в умовах невизначеності ринкового середовища / А.О. Дергоусова // Стратегії інноваційного розвитку економіки України: проблеми, перспективи, ефективність: матеріали Щорічн. Міжнар. конф. студентів та молодих вчених, Харків, 10 грудня 2010 р.: - Х.: НТУ «ХП», 2010 р. – С. 90-91.

22. Дергоусова А.О. Організація залізничного туризму на залізницях України / А.О. Дергоусова // Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті: матеріали II Міжнар. наук.-практ. конф., Донецьк, 20-22 вересня, 2011 р. – 2011. – С. 14-15.

23. Дергоусова А.О. Важливість визначення насиченості напрямку об'єктами туристичної значущості та бажання туристів на здійснення залізничного туру при розробці стратегії розвитку залізничного туризму в Україні / А.О. Дергоусова // Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи: матеріали 7-ї між нар. наук.-практ. конф., 30 травня-4 червня 2011р., смт. Коктебель. – 2011. – Вип. 34. – С. 79.

## АНОТАЦІЯ

**Дергоусова А.О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму. – На правах рукопису.**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук зі спеціальності 08.00.04 – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності). Українська державна академія залізничного транспорту МОНмолодьспорту України, Харків, 2012.

Дисертаційна робота присвячена дослідженню теоретичних, прикладних та методичних підходів щодо розробки теоретичних положень, висновків і рекомендацій, які доведені до рівня методичних розробок і пропозицій, необхідних для обґрунтованого ухвалення управлінських рішень в процесі організації залізничного туризму на залізничному транспорті України з метою розвитку залізничних пасажирських перевезень. Проведене дослідження стану пасажирського господарства залізничного транспорту довело необхідність впровадження стратегії розвитку диверсифікації, яка призведе до розширення спектру послуг, збільшення частки на ринку пасажирських перевезень та доходів залізниць. Показано можливість підвищення ефективності роботи пасажирського господарства через формування стратегії розвитку залізничного туризму.

Проаналізовано існуючі види туризму та відображені в науковій літературі види залізничного туризму та класифіковано види залізничного туризму за рахунок розробки змісту функцій та видів організації залізничного туризму. Визначено етапи організації залізничного туризму на залізницях України з виділенням функцій та задач відповідних підрозділів. Доведено необхідність та актуальність методичного підходу до визначення конкурентоспроможності та доцільності здійснення залізничного туру за обраним напрямком за рахунок визначення пріоритетного напрямку організації залізничних турів та привабливості цього напрямку для потенційних споживачів. Доведено можливість реалізації комплексних комерційних послуг на залізничному транспорті на засадах пріоритетно-партнерського підходу, який передбачає встановлення пріоритетності і можливостей учасників організації і реалізації залізничного туризму, як одного з видів цих послуг. Сформовано функції учасників організації залізничного туризму.

**Ключові слова:** розвиток пасажирських перевезень, стратегія розвитку, залізничний туризм, стратегія розвитку залізничного туризму, комплексна комерційна послуга, конкурентоспроможність, пріоритетно-партнерський підхід.

## АННОТАЦИЯ

**Дергоусова А.А. Формирование стратегии развития железнодорожного туризма. – На правах рукописи.**

Диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.04 – экономика и управление предприятиями (по видам экономической деятельности). – Украинская государственная академия железнодорожного транспорта МОНмолодьспорта Украины, Харьков, 2012.

Диссертационная работа посвящена исследованию теоретических, прикладных и методических подходов относительно разработки теоретических положений, выводов и рекомендаций, которые доведены до уровня методических разработок и предложений, необходимых для обоснованного принятия управленческих решений в процессе организации железнодорожного туризма с целью развития железнодорожных пассажирских перевозок. Определено, что одним из путей развития железнодорожных пассажирских перевозок является предоставление потребителям комплекса туристических услуг, которые являются

составляющими мероприятий по привлечению потребителей к перевозкам, что будет способствовать увеличению пассажиропотока на железнодорожном транспорте.

Анализ рынка пассажирских железнодорожных перевозок позволил определить несовершенство применяемой сегодня на железнодорожном транспорте стратегии сокращения, которая приводит к увеличению общих затрат на функционирование пассажирского хозяйства. Это позволило сделать выводы относительно возможности и необходимости реализации комплексных коммерческих услуг в рамках реализации активной стратегии развития на железнодорожном транспорте Украины с целью получения дополнительного дохода и привлечения пассажиров. Исходя из вышесказанного определена сущность понятия комплексная коммерческая услуга, как услуга на заказ не социального характера, которая объединяет в себе основную услугу – перевозки, и услуги в поезде и на станциях, которые предоставляются на коммерческой основе, что способствует получению дополнительного дохода железными дорогами и привлечению пассажиров к железнодорожному транспорту.

Выделенные факторы конкурентоспособности железнодорожного туризма, доказывают возможность организации железнодорожного туризма на железных дорогах Украины при существующем составе основных фондов. Изучен и проанализирован опыт стран ближнего и дальнего зарубежья о направлениях развития пассажирских перевозок с целью увеличения пассажиропотока и увеличения уровня дохода железных дорог.

Определено, что именно железнодорожный транспорт имеет приоритет при выборе потребителями средства передвижения при осуществлении туристического путешествия и, что основным конкурентом железным дорогам на рынке туристических перевозок является автомобильный транспорт. На основе анализа существующих видов туризма в научной литературе разработана классификация железнодорожного туризма с учетом существующей специфики транспортной отрасли. Данная классификация позволяет осуществлять формирование этапов и функций при его организации в зависимости от задач, которые стоят перед соответствующими подразделениями дороги.

Разработаны этапы организации железнодорожного туризма и сформированы функции и задачи подразделений железных дорог, отвечающих за их реализацию. Показана необходимость усовершенствования структуры управления сервис-центра вокзала в рамках формирования, организации и продажи железнодорожной туристической продукции исходя из новых функциональных обязанностей этого подразделения с выделением бюро туристско-экскурсионного обслуживания.

Сформирован методический подход к определению конкурентоспособности и целесообразности осуществления железнодорожного тура по выбранным направлениям за счет определения приоритетного направления организации железнодорожных туров и привлекательности этого направления для потенциальных потребителей, на основе разработанных показателей для оценки конкурентоспособности, которые опираются на определении коэффициентов

насыщенности направления объектами туристической значимости, привлекательности тура и эффективности туристической стоимости.

Сформированы функции участников организации железнодорожного туризма на основе приоритетно-партнерского подхода.

Предложена реализация железнодорожного туризма как комплексной коммерческой услуги на железнодорожном транспорте на принципах приоритетно-партнерского подхода, который основывается на определении содержания функций и основных задач партнеров-участников. При реализации комплексных коммерческих услуг на принципах приоритетно-партнерского подхода определяющим фактором является тарифообразование, которое является базой при распределении дохода и расходов на реализацию комплексных коммерческих услуг.

**Ключевые слова:** развитие пассажирских перевозок, стратегия развития, железнодорожный туризм, стратегия развития железнодорожного туризма, комплексная коммерческая услуга, конкурентоспособность, приоритетно-партнерский подход.

## ANNOTATION

**Dergousova A.O. Forming of strategy of development of railway tourism. - Manuscript.**

The thesis for a degree of candidate of economic sciences, speciality 08.00.04 - economics and business administration (by economic activity). Ukrainian State Academy of Railway Transport, Ministry of Education and Science, Youth and Sport of Ukraine, Kharkov, 2012.

Dissertation work is devoted to research of theoretical, applied and methodical approaches to development of theoretical positions, conclusions and recommendations, which led to the level of methodical developments and suggestions, necessary for a reasonable acceptance of administrative decisions in the process of railway tourism organization on the railway transport of Ukraine with the purpose of railway passenger transportations development. The conducted research of the state of passenger economy of railway transport proved the necessity of diversification development introduction strategy, which will led to expansion of spectrum of services, increasing of part at the market of passenger transportations and profits of railways. Possibility of increasing of passenger economy work efficiency is shown through forming of railway tourism development strategy.

The existent types of tourism and types of railway tourism represented in scientific literature are analysed and the types of railway tourism are classified due to development of maintenance of functions and types of railway tourism organization. The stages of railway tourism organization on the railways of Ukraine with the selection of functions and tasks of corresponding subdivisions are determined. A necessity and actuality of methodical approach is well-proven to determination of competitiveness and expediency of realization of railway travelling by selected direction due to determination of priority direction of railway travelling organization and attractiveness of this direction for



potential consumers. Marketability of complex commercial services on the railway transport on the principles of priority-partner approach which foresees establishment of priority and possibilities of participants of railway tourism organization and realization, as one of the types of these services is proved. The functions of participants of railway tourism organization are formed.

**Keywords:** development of passenger transportations, strategy of development, railway tourism, strategy of railway tourism development, complex commercial service, competitiveness, priority-partner approach.

Дергоусова Алла Олександрівна

## **ФОРМУВАННЯ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ**

Спеціальність 08.00.04 – економіка та управління підприємствами  
(за видами економічної діяльності)

### **АВТОРЕФЕРАТ**

дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата економічних наук

Надруковано згідно з оригіналом автора

Відповідальний за випуск

М.О. Єрьоміна

---

Підписано до друку 24.04.2012 р. Формат паперу 60x84 1/16.  
Друк різнограф. Папір офсетний. Обсяг 0,9 ум. друк. арк.  
Наклад 100 прим. Зам. № 188. Безкоштовно.

---

Видавництво УкрДАЗТ.  
Свідоцтво про державну реєстрацію ДК № 2874 від 12.06.2007 р.  
61050, Харків, майдан Фейєрбаха, 7  
Друкарня УкрДАЗТу, 61050, м. Харків, майдан Фейєрбаха, 7