

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

УДК 338.48 (477)

Л. В. МАРЦЕНЮК<sup>1\*</sup>

<sup>1\*</sup>Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, ел. пошта gwinform1@rambler.ru, ORCID 0000-0003-4121-8826

### НАПРЯМКИ РОЗВИТКУ ВНУТРІШНЬОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

**Мета.** Кожна з країн світу велику увагу приділяє розвитку туризму в своїй країні, тому що значну частину надходжень до бюджету складають саме доходи від надання туристичних послуг. Україна зіштовхнулася з проблемою суттєвого зниження обсягів туристичних потоків, старіння основних фондів, відсутності інвестицій на їх оновлення. Мета статті полягає в розробці оптимального механізму управління туристичними потоками, обґрунтуванні необхідності розвитку в'їзного та внутрішнього туризму. **Методика.** Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності туристичної галузі у сфері пасажирських залізничних перевезень, теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності внутрішнього та в'їзного туризму й управління туристичними потоками. **Результати.** Автором розроблено удосконалений механізм управління туристичними потоками, який відрізняється від існуючого розширенням сфери послуг туристам на території України. Запропоновано аналіз розвитку в'їзного та внутрішнього туризму, відновлення вузькоколієвок, а також створення спеціальних туристичних поїздів. У результаті виконання поставлених завдань мають бути досягнуті наступні результати: 1) підвищення частки сфери туризму та курортів у структурі валового внутрішнього продукту до рівня розвинених країн; 2) доведення кількості працівників сфери туризму та курортів до рівня розвинених країн; 3) збільшення загальної кількості номерного фонду в готелях та інших сертифікованих засобах розміщення до рівня розвинутих країн; 4) створення ефективної системи моніторингу якості наданих туристичних послуг відповідно до адаптованого світового досвіду; 5) створення привабливого інвестиційного клімату для широкого залучення інвестицій у розвиток туристичної, інженерно-транспортної та комунальної інфраструктури; 6) підвищення безпеки туристів, забезпечення дієвого захисту їх прав, законних інтересів і збереження майна. **Наукова новизна.** Автором наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової задачі. Вони виявляються в розробці теоретичних та методологічних підходів до обґрунтування організації туристичних перевезень залізничним транспортом, та активізації робіт із реалізації проекту щодо відновлення ефективного функціонування гірських залізниць колії шириною 750 мм в Карпатському регіоні України з подальшими можливостями приєднання до розгалуженої міжнародної туристичної мережі. **Практична значимість.** Рационально застосовані заходи відповідно до запропонованих автором напрямків управління туристичними потоками дозволять суттєво підвищити надходження до бюджету країни від внутрішнього туризму.

*Ключові слова:* туризм; туристичний потік; туристичний маршрут; туристичний поїзд; вузькоколієвка

#### Вступ

Наша країна займає одне з провідних місць в Європі за рівнем забезпеченості цінними природними та культурними ресурсами. Зокрема, ми маємо такі об'єкти Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, як Собор Святої Софії та прилеглі

монастирські споруди, Києво-Печерська Лавра, ансамбль історичного центру Львова, пункти Геодезичної дуги Струве, дерев'яні церкви Карпатського регіону, біосферний заповідник «Асканія-Нова» та інші. Саме тому створення системних і комплексних умов для поширення ту-

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

ризму, зміцнення курортів має стати одним з пріоритетів забезпечення сталого розвитку як регіонів, так і держави в цілому.

Потрібно відмітити, що згідно із Законом України «Про туризм» [8] держава проголошує туризм одним із пріоритетних напрямів розвитку економіки та культури і створює умови для туристичної діяльності.

### Методика

Туризм – один із напрямків ефективного розвитку територіальних громад, поповнення місцевого бюджету. За офіційними даними, 9 відсотків світового ВВП припадає саме на туризм.

Враховуючи, що залізничний транспорт не лише найбільш придатний для забезпечення комфортного пересування чисельних груп людей, а й найбільш доступний за вартістю проїзду, потрібно розглянути перспективу його застосування для переміщення вітчизняних та закордонних екскурсантів.

Переваги залізниці при обслуговуванні вітчизняних та закордонних туристів очевидні. Серед головних – можливість прямувати в будь-яку погоду, доступність у високогірні райони. Тому розробка умов для розвитку залізничного туризму в прикордонних місцевостях Західної України – досить актуальна науково-практична задача [5].

На жаль, в цей час інфраструктура вузькоколійки знаходиться у занедбаному стані, потребує значних оновлень і капітальних ремонтів за причиною фінансування цієї залізниці протягом понад двох десятиліть за остаточним принципом. Але, принаймні, маршрути слідування пасажирських поїздів лишаються придатними для участі у проекті розвитку залізничного туризму України.

Багаті природно-рекреаційні ресурси Закарпатського регіону – лікувальні мінеральні води, лісові, ландшафтні, гідрологічні, спелеологічні ресурси, об'єкти природного заповідного фонду використовуються далеко не повною мірою. У тому числі й через слабку комунікаційну доступність перспективних для освоєння в туристично-рекреаційних цілях територій та незадовільний стан виробничо-транспортної інфраструктури туристично-рекреаційного комплексу в гірських районах. Ото ж, одним із головних завдань ефективного використання конкурентних переваг туристичної галузі Карпатсь-

кого регіону є забезпечення доступності до мережі спеціалізованих об'єктів профільної інфраструктури. У тому числі й вузькоколіїною залізницею, якою одночасно можуть скористатися великі групи туристів [1].

Стратегія розвитку сфери туризму і курортів України на період до 2022 року спрямована на вирішення проблем комплексного розвитку сфери туризму, готельного господарства, курортів, санаторно-курортного обслуговування, підтримки створення та модернізації туристичної інфраструктури, забезпечення належної якості туристичних та курортних послуг, ефективного використання наявного туристичного потенціалу.

В Україні сфера туризму і курортів не відіграє належної ролі у формуванні сприятливої макроекономічної динаміки та доходах бюджету. На міжнародному туристичному ринку національний туристичний продукт та природні лікувальні ресурси України оцінюються як менш привабливі і конкурентоспроможні, ніж в інших країнах.

Щорічно Україну відвідують близько двадцяти мільйонів в'їзних (іноземних) туристів, в тому числі з організованою метою – лише близько мільйона осіб. В останні роки зафіксовано зменшення в'їзного організованого потоку на 10 % [6].

Це свідчить про панування деструктивних тенденцій на ринку туристичних послуг України, переважання неорганізованих поїздок у загальній структурі відвідувань.

Україна програє в конкурентній боротьбі, відстаючи від провідних держав світу за рівнем розвитку туристичної інфраструктури в 5–15 разів. Найбільш відчутне відставання спостерігається за показниками забезпеченості населення готельними послугами, кількості зайнятих у туризмі на 1 000 громадян, кількістю трудових витрат на купівлю права проживання у готелі та ін. Темпи та структура розвитку сфери туризму і курортів України не відповідають сучасним вимогам [7].

Провідні держави світу за допомогою комплексу спеціальних заходів державної підтримки та стимулювання активно сприяють розвитку внутрішнього та в'їзного туризму з огляду на кілька причин. У сучасному глобалізованому світі провідні держави світу дали належну оцінку неабияким перевагам туристичної галузі.

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Туризм сприяє зростанню зайнятості (в тому числі у так званих проблемних регіонах), диверсифікації економіці (оскільки сфера туризму і курортів пов'язана з роботою більш як 50 галузей), підвищує інноваційність національного господарства. Туризм сприяє збереженню і розвитку культурного потенціалу, веде до гармонізації відношень між різними країнами і народами, збереженню екологічно безпечного довкілля. Крім того, туризм є одним із чинників реалізації зовнішньої політики держави [3].

При цьому, згідно з розрахунками Всесвітньої туристичної організації (WTO), одна грошова одиниця, вкладена у розвиток сфери туризму, готельного господарства і курортів, забезпечує мультиплікативний ефект зростання доданої вартості на суму від 4 до 6 грошових одиниць (за рахунок задіяння потенціалу суміжних галузей).

За даними Всесвітньої туристичної організації, починаючи з 1990 р. обсяги доходу від міжнародного туризму зростають в середньому на 9 % на рік, а кількість міжнародних туристів – на 4 %.

Частка туризму у світовому валовому національному доході складає близько 10 %, а на долю міжнародного туризму припадає 8 % загального обсягу світового експорту та біля 30 % світової торгівлі послуг [2].

Позитивний розвиток сфери туризму і курортів може стати вагомим чинником прискорення економічного зростання, підтримки зайнятості, структурної модернізації економіки, наповнення бюджетів всіх рівнів.

### Мета

Метою досліджень роботи є створення умов для забезпечення прискореного розвитку сфери туризму і курортів, перетворення її у високо-ефективну, інтегровану у світовий ринок галузь на основі широкого використання інноваційних технологій обслуговування споживачів (надання послуг) з використанням адаптованих світовим досвідом механізмів взаємодії держави, бізнесу (роботодавців) та споживачів.

Задля розвитку в'їзного туризму необхідно: створити умови для прискореного розвитку сфери туризму і курортів з використанням механізмів державної підтримки, запровадити належні економічні і правові умови для залучення інвестицій у розбудову сучасної туристичної інфраструктури, стимулювання створення у сфе-

рі туризму і курортів нових економіко-організаційних утворень; оновити основні фонди готелів, санаторіїв, пансіонатів, інших засобів розміщення, створення та просування нових туристичних маршрутів.

Метою роботи також є обґрунтування організації туристичних перевезень залізничним транспортом, обґрунтування активізації робіт з реалізації проекту щодо відновлення ефективного функціонування гірських залізниць колії, шириною 750 мм, в Карпатському регіоні України, з подальшими можливостями приєднання до розгалуженої міжнародної туристичної мережі.

Відновлення та ефективне функціонування гірських залізниць, шириною 750 мм, в Карпатському регіоні – економічно необхідний проєкт. Його впровадження надасть можливість територіальним громадам гірських районів наблизити до кожної оселі всі принади цивілізації і, як наслідок, зупинити міграційні процеси, викликані безробіттям.

### Результати

У світі є дуже вдалі приклади організації туристичних маршрутів із використанням залізничного транспорту. Наприклад, Конканська залізниця в Індії, яка проходить вздовж узбережжя Конкав. Мандрівники можуть насолодитися приголомшливими видами: пляжами Аравійського моря, бурхливими водоспадами і далекими горами. А ось у Канаді туристи можуть проїхатися на всесвітньо відомому розкішному поїзді, який проходить в денний час через красу дикої Західної Канади і є кращим способом помилуватися величчю Канадських Скелястих гір.

В Індонезії туристам пропонують проїхати вздовж чайних плантацій, рисових полів, каскадних струмків і пасторальних сілець на поїзді Арго Герді від Джакарти до Бандунга.

У Швейцарії пропонують унікальну екскурсійну поїздку по кільцевому маршруту по сучасній зубчастій залізниці. Перший пункт – гірський перевал Клайн-Шайдег, розташований на висоті 2 061 метрів, біля підніжжя відомого північного схилу гори Ейгер. Звідси залізниця «Юнгфрау» піднімається на станцію Ейгерглетшер, відому своїм гірським рестораном і псарнею, в якій утримуються полярні собаки. Подальший маршрут пролягає через тунель Айгер до станцій Айгерванд і Айсмір, на кожній з яких поїзд затримується на п'ять хвилин. Ту-

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

ристи можуть насолодитися захоплюючими краєвидами, які відкриваються через великі вікна спостереження, висічені в твердих альпійських скелях. А потім поїзд прибуває в Юнгфрауїох, в саме серце чудового крижаного світу. Чудові види простягаються аж до вершин гір Вогези у Франції та Шварцвальду в Німеччині. З Юнгфрауїох починається Великий льодовик, довжиною 22 кілометри, який є найдовшим крижаним потоком в Альпах і Вершиною Європи. У Швейцарії також користується популярністю у туристів Льодовиковий Експрес, що перетинає віадук Ландвассер. Експрес доходить з міста Церматт в місто Давос або Санкт-Моріц приблизно за сім годин. Під час подорожі поїзд перетинає 291 місто, 91 тунель і проїжджає через перевал Оберальп в найвищій його точці, на висоті 2 033 метрів. У Південно-Африканській Республіці Ровос Рейлі – приватна залізнична компанія пропонує до послуг туристів поїзда-готелі.

Залізниця Куранда-Сценик в Австралії «змійється» вгору по гірському масиву Макалістер. Тропічні сади залізничної станції Куранда є відомою пам'яткою. Спускаючись вниз по схилу, залізничні колії «прорізають» Національний парк Баррон-Гордж. Туристичний поїзд зупиняється біля майданчика, з якого відкривається захоплюючий вид на водоспад Баррон. Проїжджаючи далі за маршрутом, можна побачити цілий ряд дрібніших водоспадів, які знаходяться всього в декількох метрах від маршруту поїзда.

Залізниця Ла-Мюр у Франції – одна з кращих туристичних залізниць в Європі. Туристам відкриваються захоплюючі види на греблі, озера і гірські пейзажі [13].

А ось в Нью-Йорку великим попитом у туристів користується «навісний» парк Хай Лайн. Ще вчора надземна залізниця, що проходила через індустріальні квартали Манхеттена, носила фатальну назву «авеню смерті». Сьогодні це зелена артерія, яка стрілою мчить через все місто. Американці розробили один із перших прикладів урбанізації промзони, який до цього часу залишається самим унікальним проектом у всьому світі: паркова зона розташовується на мосту і повністю повторює маршрут залізниці. Безумовно, масштабна реконструкція навколишніх трущоб і занедбаного моста вимагає чималих затрат. Але отриманий результат вартий кожного centa з 50 мільйонів доларів, витрачених на цей проект. Робота, виконана авторами

парку, демонструє ідеальне поєднання історичних цінностей та новітніх технологій в галузі дизайну [12].

Можна відзначити ще декілька унікальних залізниць світу. Так, продовольчий ринок у Маеклонге в Таїланді розташований на залізничних коліях. Кілька разів на день крамарі швидко упаковують свої продуктові лотки і опускають нависи, щоб пропустити поїзди. Після того, як через ринок проносяться поїзди, ящики з їжею повертають в початкове положення і покупці знову ходять по рейках, які служать проходом через ринок.

Залізнична колія Нейпір-Гисборн в Новій Зеландії унікальна тим, що перетинає головну злітно-посадкову смугу Гісборнського аеропорту. Потяги змушені зупинитися і запитувати у диспетчерській повітряного руху дозвіл на проїзд для перетину злітно-посадкової смуги і подальшого маршруту по лінії. Є ще вдалі приклади туристичних залізниць. Широко відомим є «Поїзд в хмари», який експлуатують на залізницях Аргентини. Залізниця знаходиться на висоті, що перевищує 4 220 метрів над рівнем моря, це третя за висотою залізниця в світі. Залізнична лінія проходить через 29 мостів, 21 тунель, 13 віадуків, 2 спіралі та 2 зигзаги. Через рішення проектувальників не використовувати систему передачі за допомогою зубчастої рейки і шестерні для тяги, маршрут мав бути розроблений таким чином, щоб уникнути крутих схилів. Зигзаги дозволяють поїзду підніматися, проїжджаючи вліво і вправо паралельно схилу гори.

Успішно працює і Тайсько-Бірманська залізниця, також відома як «Дорога Смерті» – це 415-кілометрова залізниця між Бангкоком, Таїландом і Рангуном. Більше 100 000 працівників померли під час будівництва цієї залізниці. Поїзд огинає збоку прямовисні скелі і проходить по декількох тендітних дерев'яних мостах.

Залізнична станція «Gyeonghwa» в південно-корейському районі Чінхе, де ростуть 340 000 вишневих дерев, під час свого цвітіння є досить популярною серед туристів.

Залізниця Монтенвер з'єднує станцію Шамоні, що розташована на висоті 1 035 метрів над рівнем моря, і станцію Монтенвер, розташовану на висоті 1 913 метрів. Ця станція розташована в безпосередній близькості від найбільшого льодовика на території Франції Мер де

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Глас і саме цей фактор зумовлює як саме виникнення цієї залізниці, так і величезну популярність у туристів. Замість звичних двох рейок тут їх три. Третя рейка зубчаста. Саме з її допомогою головний вагон за допомогою зубчастого колеса приводить у рух потяг. Шлях поїзда пролягає по лісистих гірських схилах.

### Наукова новизна та практична значимість

З метою розвитку туризму необхідно стимулювати розвиток об'єктів туристичної інфраструктури, розрахованих на масового споживача з цілорічним відвідуванням, перш за все, в історичних містах, а також в межах національних історичних, історико-культурних та архітектурних заповідників.

Під час планування об'єктів інфраструктури необхідно врахувати необхідність розвитку допоміжних служб у місцях масового перебування туристів (пункти невідкладної медичної допомоги, інформаційні туристичні центри, зони відпочинку, туалети, пункти телефонного та електронного зв'язку, магазини сувенірної продукції тощо) [4].

Важливим елементом просування національного туристичного продукту є створення центрів туристичної інформації – спеціалізованих установ, обладнаних сучасною технікою, які можуть у стислі терміни надати туристам та іншим подорожуючим корисну інформацію про туристичний потенціал України, а також певні послуги.

Фінансове забезпечення поставлених завдань повинно здійснюватися за рахунок: державного бюджету України, обласних бюджетів, місцевих бюджетів, власних коштів підприємств та організацій, коштів міжнародних організацій, в тому числі грантів, залучення приватних, в тому числі іноземних, інвестицій [11].

В результаті виконання поставлених завдань мають бути досягнуті такі результати: підвищення частки сфери туризму і курортів у структурі валового внутрішнього продукту (ВВП) до рівня розвинутих країн (не менше 6 %); доведення кількості працівників сфери туризму і курортів до рівня розвинутих країн (8 працівників на 1 000 населення); збільшення загальної кількості номерного фонду у готелях та інших сертифікованих (акредитованих) засобах розміщення до рівня розвинутих країн (не менше

6 номерів на 1 000 населення); створення ефективної системи моніторингу (аудиту) якості надаваних туристичних послуг відповідно до адаптованого світового досвіду; створення привабливого інвестиційного клімату для широкого залучення інвестицій у розвиток туристичної, інженерно-транспортної та комунальної інфраструктури, підвищення безпеки туристів, забезпечення дієвого захисту їхніх прав, законних інтересів і збереження майна.

У цій роботі вперше сформульовані базові положення теорії стратегічного управління туристичними перевезеннями в умовах акціонування залізничного транспорту з урахуванням його конкурентоспроможності на ринку транспортних послуг, появи приватних залізничних туроператорів, можливості використання існуючих ліній вузької колії у приватній власності, що дозволить забезпечити попит населення України та Європи у більш дешевих туристичних перевезеннях та отримати додаткові надходження до бюджету країни.

Практична значимість роботи полягає у:

- створенні ефективного механізму державної підтримки розвитку сфери туризму і курортів, у тому числі шляхом запровадження практики державно-приватного партнерства;
- поширенні практики взаємних консультацій між державою (в особі відповідних органів), бізнесом (в особі відповідних громадських організацій та організацій роботодавців) та споживачами (в особі відповідних громадських організацій та спілок захисту прав споживачів), в тому числі в рамках соціального діалогу;
- збереженні об'єктів національної наукової і культурно-історичної спадщини, які одночасно використовуються як об'єкти туристичного показу, формування біля цих об'єктів необхідної туристичної інфраструктури.

### Висновки

Задля розвитку туристичних залізничних подорожей потрібно комплексно організувати роботу, в тому числі спрямовувати зусилля на оновлення вузькоколійок лісогосподарсько-го комплексу Закарпаття.

Якщо згадати історію, то потрібно взяти Декрет «Про організацію лісової служби на Закарпатській Україні», який був ухвалений 12 січня 1945 року, що підготував уповноважений Народною Радою Закарпатської України (НРЗУ)

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

з питань ресорту (відділу) у справах лісового господарства Микола Цуперяк. Відповідно до цього документа, «все рухоме і нерухоме державне майно на території Закарпатської України, яке знаходиться або віддане під Управління Уповноваженого НРЗУ у справах лісового господарства, у тому числі всі ліси, землі, склади, дерева, лісопильні заводи, лісові залізниці, водні споруди на сплав дерева, інвентар тощо переходять під керівництво управи чотирьох Дирекцій державних лісів з осідком в Ужгороді, Мукачеві, Буштинська й Рахові, безпосередньо підпорядкованих Уповноваженому НРЗУ у справах лісового господарства».

30 серпня 1945 року Народною Радою Закарпатської України (НРЗУ) приймається рішення «Про впорядкування оперативного керівництва лісовим господарством». На території краю організували 11 ліспромгоспів (Ужгородський, Дубриницький, Жорновський, Свалявський, Кушницький, Буштинський, Хустський, Усть-Чорнянський, Великобичківський, Рахівський та Ясінянський), що об'єднувалися у трест «Закарпатліспром». Одним із найголовніших завдань створених ліспромгоспів було відновлення роботи вузькоколіїних лісових залізниць, зруйнованих відступаючими угорськими військами.

В цілому на час звільнення території області у непрацюючому стані через підірвані мости, зруйновані підпірні стінки, демонтовані рейки знаходилось 550 км вузькоколіїних шляхів. Про високі темпи відновлюваних робіт на вузькоколіїних шляхах свідчить те, що станом на 1 жовтня 1945 року стали до ладу 450 км вузькоколіїних залізниць, експлуатувалось 27 паровозів та 409 вагонів.

Одночасно з відбудовою залізничних колій та інфраструктури лісових залізниць було відновлено й роботу Перечинської, Тересвянської та Свалявської паровозо-вагоноремонтних майстерень.

Сезон лісосплаву – весна й літо 1956 року – виявився останнім. Керівник Мінлісдеревпрому СРСР Орлов після відвідин Канади й ознайомлення з тамтешньою технологією вивезення деревини з лісових масивів, прийняв рішення припинити сплав лісу на підприємствах, що входили до трестів «Закарпатліспром», «Прикарпатліспром», «Чернівецькліспром». Однак сьогодні, коли Закарпатська область відчула на собі катастрофічні наслідки повеней, все більш

очевидною є та велика водорегулююча роль, яку відігравали споруджені у верхів'ях гірських рік греблі та продиктована сплавом необхідність постійного регулювання русла, у тому числі й шляхом спорудження й утримання дерев'яних кашиць, які надійно захищали береги річок від розмивання.

Лісові вузькоколіїки, зокрема Усть-Чорнянська, «пережили» лісосплав трохи більше, ніж на сорок років. Ця вузькоколіїка була найпотужнішою з поміж інших. Загальна протяжність її колій сягала 252,7 км, експлуатаційна – 226 км. З найвіддаленіших дільниць деревину доставляли 11 паровозів, 9 тепловозів, 2 мотовози. Потужним був і вагонний парк, який нараховував близько 340 вагонів різних типів. Прикро, що зруйнована листопадним 1998 року паводком Усть-Чорнянська лісова залізниця, започаткована австрійською фірмою у 1887 році, подолавши 120-річний рубіж, припинила існування.

У квітні 1894 року на річці Тарасівка пройшов паводок, який повністю зруйнував споруджену всього три роки до того ділянку вузькоколіїки Тарасівка-Підплеша. До її відновлення приступили аж через 47 років – у 1941. Тож, можливо, не все ще втрачено й колись знову, як у 30-х роках минулого століття, туристи отримають можливість милуватись чудовими видами наших гір, не виходячи з вагона «лісового трамваю»?

*Розбудова лісових вузькоколіїок у 50-ті – 60-ті роки.* У 1950 році наказом Укрліспапрпрому було встановлено категорії вузькоколіїних залізниць. Із одинадцяти діючих на той час лісових вузькоколіїок найвища – I категорія була присвоєна Перечинській, Свалявській, Кушницькій, Тересвянській, Богданській та Великобичківській вузькоколіїним залізницям. II категорію отримала Лютянська вузькоколіїка, III – Жорнавська, Хустська, Лазищинська (Ясінянського ліспромгоспу) та Вовчанська Свалявського ліспромгоспу.

Упродовж 1951 року ліспромгоспами було вивезено на нижні склади 1 240 тис. м<sup>3</sup> деревини. Левова частка з цієї кількості була перевезена вузькоколіїками.

Серед амбітних проектів цього періоду найбільш помітними стали пошукові роботи й завершення проектування транспортного освоєння Єремінського лісного масиву Великобич-

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

ківського ліспромгоспу та відновлення вузькоколіїної залізничної вітки «Оса» Свалявського ліспромгоспу. Що стосується першого проекту, то його необхідність була викликана тим, що в лісових масивах Середньої Ріки Кобилецько-Полянського лісопункту Великобичківського ліскокомбінату, де запас стиглих лісів на той час складав 279,3 тис. м<sup>3</sup>, на відстані 12 км від вузькоколіїки будь-які шляхи транспортування деревини були відсутні.

Що стосується проекту відновлення вузькоколіїної залізничної вітки «Оса» Свалявського ліспромгоспу протяжністю 10 км, що примикала до однойменної станції широкої колії Львівської залізниці, то її вантажообіг складав 17 тис. м<sup>3</sup> деревини в рік. При цьому вартість кубометра при перевезенні вузькоколіїкою знижувалась із 8,30 крб (як це було за кінної вивозки) до 0,75 крб.

У розширенні мережі вузькоколіїок помітним етапом став 1955 рік. Зокрема, до планів капітального будівництва було включено спорудження Перечинським ліскокомбінатом 18-кілометрового відрізка вузькоколіїки в урочище Лумшори.

В той час також було реконструйовано вітку на Туря-Полян, швидкими темпами прокладено вузьку колію від Туря – Ремети до Лумшор. Було продовжено і колію Свалявської вузькоколіїки та вузькоколіїки Усть-Чорнянського ліскокомбінату.

Ясінянському ліскокомбінату було видано планові завдання на продовження 4-кілометрової вітки «Козьмешик» з тим, щоб довести загальну протяжність колій на цьому підприємстві до 22 км. В обґрунтуванні необхідності спорудження цієї вузькоколіїки головний наголос робився на тому, що через значну заболоченість цієї місцевості вивезення деревини для подальшого її сплаву є неможливим. Обґрунтування економічної ефективності базувалось на тому, що перевезення кубометра деревини на цю відстань гужовим транспортом коштувало 13,62 крб, в той час, коли вартість перевезення при використанні мотозавозу складала всього 0,40 крб.

У другій половині 50-х років значна увага приділялась освоєнню лісових масивів Рахівщини. За підсумками наради Наказом Мінліспромгоспу було виділено 240 тонн рейок на оновлення вузькоколіїок.

1 січня 1960 року на вузькоколіїках «Закарпатлісу» нараховувалось 96 локомотивів та

1 507 вагонів загальною вантажопідйомністю 15 638 тонн. Загальна протяжність вузькоколіїних ліній становила 1 013 км., експлуатаційна – 935,3 км.

У розрізі ліскокомбінатів ситуація виглядала так. Найбільш потужною, як і в попередні роки, залишалася вузькоколіїка Усть-Чорнянського ліскокомбінату, де загальна протяжність залізничних колій становила 242,1 км. Другою за протяжністю колій, розгорнута довжина яких складала 147 км, експлуатаційна – 135 км, була вузькоколіїка Свалявського ліскокомбінату. Вузькоколіїка Дубриницького ліскокомбінату хоча й переважала Рахівську, за розгорнутою довжиною колій – 134 км, проте уступала їй за кількістю тягового й рухомого складу. П'яту сходинку за довжиною колій – 107 км – займала вузькоколіїка Кушницького ліскокомбінату. Майже такі ж потужності мала й вузькоколіїка Буштинського ліскокомбінату, де протяжність усіх колій становила 104 км. Що стосується вузькоколіїок Великобичківського та Ясінянського ліскокомбінатів, то протяжність їх колій становила відповідно 50 та 21,8 км.

Перші ознаки поступового скорочення об'ємів вивезення деревини вузькоколіїними залізницями на той час уже тресту «Закарпатліс» стали помітними у 1963 році.

З передачею лісгоспів до управління тресту «Закарпатліс», та створення на їх базі 14 ліскокомбінатів, відбувся широкий розмах лісовозних автодоріг. Щороку будувалось 125–135 км доріг з твердим покриттям.

У зв'язку з необхідністю термінової розробки вітровальної деревини, особливо активне будівництво автодоріг здійснювалось у 1965 році. Значна частина доріг споруджувалась на території Ясінянського ліскокомбінату (в урочищах Марковець, Околи, Станіслав, Багенський, Довжана, Лопушанка, Свидовець, Ковалівка, Манівлянка та ін.). Загалом за короткий період тут було відновлено 60 і заново споруджено 58 км доріг. Незважаючи на це, вузькоколіїна залізниця на цьому підприємстві продовжувала відігравати помітну роль у вивезенні вітровальної деревини. Зокрема, із вивезених у 1964 році близько 200 тис. м<sup>3</sup> деревини, 45,2 тис. м<sup>3</sup> перевезено вузькоколіїкою, 154 тис. м<sup>3</sup> – автолісовозами.

Зважаючи на інтенсивне будівництво автодоріг, у 1966 році довжина вузькоколіїок ско-

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

ротилася: загальна – із 1 013 до 951,5 км, експлуатаційна – із 935,3 до 510 км. Найбільш відчутно за цей період скоротилась загальна протяжність лісових вузькоколійок: у Свалявському лісокомбінаті – із 147 до 18, Дубриницькому – із 143,7 до 59, Великобичківському – із 50 до 27 км. На вивезення деревини автомобілями повністю перейшли Жорнавський, Перечинський, Буштинський, Ужгородський, Хустський та Міжгірський лісокомбінати.

*Лісові вузькоколійки у 70-80-х роках ХХст.* Початок 70-х років у лісовій галузі був позначений не лише структурними змінами, але й розбудовою низки нових виробництв. З січня 1966 року, у зв'язку з ліквідацією Радноргоспів, трест «Закарпатліс» увійшов до системи новоствореного Міністерства лісової, целюлозно-паперової і деревообробної промисловості УРСР. Це був період, коли розпочали роботу потужні меблеві комплекси у Свалявському лісокомбінаті та Тересвянському деревообробному комбінаті, кожен з яких виробляв меблів на суму 12 млн крб в рік.

Що стосується вивезення деревини, то починаючи з 1970 року, її кількість не перевищувала 1 500 тис. м<sup>3</sup> щорічно. Зокрема, у 1970 році ця цифра становила 1 414 тис. м<sup>3</sup>.

Основна кількість деревини – 1 000 тис. м<sup>3</sup> була вивезена автомобільним транспортом. На той час паровози й тепловози на вивезенні деревини працювали лише у 6 лісокомбінатах – Усть-Чорнянському, Рахівському, Кушницькому, Дубриницькому, Буштинському та Тересвянському. Загалом вузькоколійками було вивезено близько 400 тис. м<sup>3</sup> деревини. У той же час, починаючи з 1970 року, питання розбудови вузькоколійок практично «випадають» з перспективних планів роботи тресту «Закарпатліс». Зокрема, у вжитих заходах з організації виробництва і комплексного використання сировини на 1970–1975 року немає жодного пункту, який би стосувався вузькоколійок [9].

На сьогодні, задля розвитку внутрішнього та в'їзного туризму необхідно відновити існуючі та побудувати нові вузькоколійки, розробити та побудувати спеціальний рухомий склад, так звані «туристичні поїзди» для різних категорій населення, розробити маршрути подорожей, оновити інфраструктуру готельного та харчового бізнесу, побудувати оглядові майданчики, забезпечити підготовку та навчання кваліфіко-

ваних кадрів, розробити низку рекламно-інформаційних заходів задля залучення українських та іноземних туристів.

Розпочати цю роботу бажано у Закарпатському регіоні, адже саме тут є багато пам'яток архітектури, історії та мистецтва. Наприклад, у туристів буде можливість відвідати замки (Паланок, Невицький, Сент-Миклош, Шенборна, Канков, Ужгородський, Довжанський, Хустський, Бронецький, Мінта), костьоли (Св. Мартина, Св. Єлизавети, Вознесенський, Реформаторський), церкви (Реформаторська, Струковська, Успенська, Святодуховська, Св. Михайла, Ільїнська, Св. Параскеви), монастирі (Свято-Миколаївський, Францисканський), заповідники (Карпатський біосферний), винні підвали, печери, мінеральні джерела, гейзери, бювети, оленеві та страусині ферми, сироварні, водоспади (Шипот, Крутило, Труфанець, Войоводин, Скакало, Городилів, Кам'янка), музеї (лісосплаву, соляних копій, народної архітектури, дерев'яних церков), озера (Синебір, Кунигунда), термальні басейни, долину нарцисів, і навіть побачити, де розташований географічний центр Європи!

При цьому потрібно забезпечити закріплені Конституцією України права громадян на відпочинок, свободу пересування, відновлення і зміцнення здоров'я, на безпечне для життя і здоров'я довкілля, задоволення духовних потреб та інших прав; безпеку туризму, захист прав та законних інтересів туристів, інших суб'єктів туристичної діяльності та їх об'єднань, прав та законних інтересів власників або користувачів земельних ділянок, будівель та споруд; збереження цілісності туристичних ресурсів України, їх раціональне використання, охорону культурної спадщини та довкілля, врахувати державні і громадські інтереси при плануванні та забудові територій; створити сприятливі умови для розвитку індустрії туризму та підтримки пріоритетних напрямів туристичної діяльності.

Основними пріоритетними напрямками державної політики в галузі туризму повинні стати: удосконалення правових засад регулювання відносин у галузі туризму; забезпечення становлення туризму як високорентабельної галузі економіки України, заохочення національних та іноземних інвестицій у розвиток індустрії туризму, створення нових робочих місць; розвиток в'їзного та внутрішнього туризму; роз-

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

ширення міжнародного співробітництва, утвердження України на світовому туристичному ринку; створення сприятливих для розвитку туризму умов шляхом спрощення та гармонізації податкового, валютного, митного, прикордонного та інших видів регулювання [10].

Для розвитку залізничних туристичних перевезень потрібно передбачити Програмами розвитку як на загальнодержавному, так і на регіональному рівнях: формування малих залізниць, побудову спеціалізованого рухомого складу для туристичних поїздів, приведення відповідно до вимог інфраструктури для використання туристичних поїздів розробку механізму сумісного управління туристичними маршрутами державних та приватних підприємств.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абдуразакова, Я. М. Современный международный туризм: тенденции и перспективы / Я. М. Абдуразакова. – Вестн. АГТУ. Сер. : Экономика. – 2010. – № 2. – С. 159–166.
2. Биржаков, М. Б. Индустрия туризма: перевозки / М. Б. Биржаков, В. И. Никифоров. – Санкт-Петербург : Герда, 2007. – 528 с.
3. Марценюк, Л. В. Вплив залізничного транспорту на економіку України / Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2012. – Вип. 42. – С. 274–278.
4. Марценюк, Л. В. Механізм створення проекту з відкриття ферми в контексті розвитку сільського туризму / Л. В. Марценюк, Т. В. Тесленко, Ю. М. Проскурня // Наука та прогрес трансп. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. – 2014. – № 4 (52). – С. 43–51.
5. Марценюк, Л. В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Наука та прогрес трансп. Вісн.

6. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. – 2013. – № (5) 47. – С. 24–32.
6. Новгородцева, А. Н. Становление теории туризма в зарубежной и отечественной практике [Электронный ресурс] / А. Н. Новгородцева. – Изв. РГПУ им. А. И. Герцена. – 2009. – № 115. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/stanovlenie-teorii-turizma-v-zarubezhnoy-i-otechestvennoy-praktike>. – Назва з екрана. – Перевірено : 15.07.2014.
7. Петренко, Е. А. Реформирование железнодорожного транспорта Украины: состояние и перспективы / Е. А. Петренко // Вагонный парк. – 2010. – № 1. – С. 41–43.
8. Про туризм : закон України [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр>. – Назва з екрана. – Перевірено : 15.10.2014.
9. Радіонова, Н. В. Сучасні інструменти маркетингу вантажних перевезень у ринкових умовах України / Н. В. Радіонова // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2011. – Вип. 38. – С. 287–290.
10. Розвиток туризму в Україні [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.marshruty.in.ua/index.php/rozvytok-turyzmu-v-ukraini.php>. – Назва з екрана. – Перевірено : 15.07.2014.
11. European Tourism 2013: Trends & Prospects [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://aboutourism.wordpress.com>. – Назва з екрана. – Перевірено : 15.07.2014.
12. Brida, J. G. Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol / J. G. Brida, M. Deidda, M. Pulina // J. of Transport Geography. – 2004. – Vol. 36. – P. 1–11.
13. Slack, B. The geography of transport systems / Brian Slack, Claude Comtois, Jean-Paul Rodrigue. – New York : Routledge, 2013. – 416 p.

Л. В. МАРЦЕНЮК<sup>1\*</sup>

<sup>1\*</sup>Каф. «Економіка и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, эл. почта [gwinform1@rambler.ru](mailto:gwinform1@rambler.ru), ORCID 0000-0003-4121-8826

## НАПРАВЛЕННЯ РАЗВИТИЯ ВНУТРЕННЕГО ТУРИЗМА В УКРАИНЕ

**Цель.** Каждая из стран мира большое внимание уделяет развитию туризма в своей стране, так как значительную часть поступлений в бюджет составляют именно доходы от предоставления туристических услуг. Украина столкнулась с проблемой существенного снижения объемов туристических потоков, старения основных фондов, отсутствия инвестиций на их обновление. Цель статьи заключается в разработке оптимального механизма управления туристическими потоками, обосновании необходимости развития въездного

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

и внутреннего туризма. **Методика.** Теоретическую и методологическую основу исследования составляют системный анализ проблем обеспечения конкурентоспособности туристической отрасли в сфере пассажирских железнодорожных перевозок, теоретические положения экономической науки в области эффективности внутреннего и въездного туризма и управления туристическими потоками. **Результаты.** Автором разработан усовершенствованный механизм управления туристическими потоками, который отличается от существующего расширением сферы услуг туристам на территории Украины. Предложен анализ развития въездного и внутреннего туризма, восстановление узкоколеек, а также создание специальных туристических поездов. В результате выполнения поставленных задач должны быть достигнуты следующие результаты: 1) повышение доли сферы туризма и курортов в структуре валового внутреннего продукта до уровня развитых стран; 2) доведение количества работников сферы туризма и курортов до уровня развитых стран; 3) увеличение общего количества номерного фонда в гостиницах и других сертифицированных средствах размещения до уровня развитых стран; 4) создание эффективной системы мониторинга качества предоставляемых туристических услуг; 5) создание привлекательного инвестиционного климата для широкого привлечения инвестиций в развитие туристической, инженерно-транспортной и коммунальной инфраструктуры, 6) повышение безопасности туристов, обеспечение действенной защиты их прав, законных интересов и сохранности имущества. **Научная новизна.** Автором приведено теоретическое обобщение и новое решение научной задачи. Они проявляются в разработке теоретических и методологических подходов к обоснованию организации туристических перевозок железнодорожным транспортом, и активизацию работ по реализации проекта по восстановлению эффективного функционирования горных железных дорог шириной 750 мм в Карпатском регионе Украины, с последующими возможностями их присоединения к разветвленной международной туристической сети. **Практическая значимость.** Рационально принятые меры согласно предложенным автором направлениям управления туристическими потоками позволят существенно повысить поступления в бюджет страны от туризма.

*Ключевые слова:* туризм; туристический поток; туристический маршрут; туристический поезд; узкоколейка

L. V. MARTSENIUK<sup>1\*</sup>

<sup>1\*</sup>Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St. 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (093) 934 18 03, e-mail rwinform1@rambler.ru, ORCID 0000-0003-4121-8826

## DIRECTIONS FOR THE DEVELOPMENT OF DOMESTIC TOURISM IN UKRAINE

**Purpose.** Each country of the world pays great attention to the development of tourism in the country, since a significant part of revenues comprises the revenues from providing the tourist services. Ukraine faced the problem of a significant reduction in the volume of tourist flows, aging of capital fund, lack of investments for its renovation. Purpose of the article is to develop an optimal control mechanism of tourist flows, justifying the need for the development of inbound and domestic tourism. **Methodology.** A system analysis of the competitiveness problem of the tourism industry in the area of passenger rail transportations, theoretical principles of economics in the field of domestic tourism efficiency and management of tourist flows are the theoretical and methodological basis of the research. **Findings.** The authors developed an improved mechanism for managing tourist flows. It differs from the existing one by the expansion of services for tourists in the territory of Ukraine. The development analysis of inbound and domestic tourism, restoration narrow-gauge railways, as well as the creation of special tourist trains were proposed. As a result the following objectives should be achieved: 1) increase in the share of tourism and resorts in the structure of gross domestic product up to the level of developed countries; 2) the number of employees in tourism and resorts equal to the level of developed countries; 3) increase in total number of rooms in hotels and other certified accommodation facilities up to the level of developed countries; 4) creation of the effective system of monitoring the quality of tourist services; 5) creating an investment climate to attract the investments into development of the tourism, engineering, transport and communal infrastructure; 6) improvement of tourists safety, providing effective protection of their rights, legal interests and property. **Originality.** The author presented the theoretical generalization and new solution of the scientific problem. They lie in the development of theoretical and methodological approaches to justification of the organization of tourist rail transportations and activation of measures to realize the project to restore the effective functioning of the mountain railways with 750 mm width in the Carpa-

## ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

thian region of Ukraine, with the possibility to incorporate them to the extensive international tourism network. **Practical value.** The rational measures according to the directions of tourism flows management proposed by the author will significantly increase the country revenues from tourism.

*Keywords:* tourism; tourist flow; tourist route; tourist train; narrow gauge railway

## REFERENCES

1. Abdurazakova Ya.M. Sovremennyy mezhdunarodnyy turizm: tendentsii i perspektivy [Modern intrnational tourism: tendencies and prospects]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya : Ekonomika – Bulletin of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*, 2010, no. 2, pp. 159-166.
2. Birzhakov M.B., Nikiforov V.I. *Industriya turizma: perevozki* [The tourism industry: transportations]. Saint-Petersburg, Gerda Publ., 2007. 528 p.
3. Martseniuk L.V. Vplyv zaliznychnoho transportu na ekonomiku Ukrainy [Impact of railway transport in the development of the national economy of Ukraine]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazaryana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2012, issue 42, pp. 274-278.
4. Martseniuk L.V., Teslenko T.V., Proskurnia Yu.M. Mekhanizm stvorennia proektu z vidkryttia fermy v konteksti rozvytku silskoho turyzmu [Creation mechanism on the project on farm opening in the context of rural tourism development]. *Nauka ta prohres transportu. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu – Science and Transport Progress. Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport*, 2014, no. 4 (52), pp. 43-51.
5. Martseniuk L.V. Osnovni zasady rozvytku transportnoho turyzmu v Ukraini (Basic principles of transport tourism development in Ukraine). *Nauka ta prohres transportu. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu – Science and Transport Progress. Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport*, 2013, no. 5 (47), pp. 24-32.
6. Novgorodtseva A.N. Stanovleniye teorii turizma v zarubezhnoy i otechestvennoy praktike [Formation of the tourism theory in foreign and domestic practice]. *Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta imeni A. I. Gertsena – Proc. of the Russian State Pedagogical University named after A. I. Hertsen*, 2009, no. 115. Available at : <http://cyberleninka.ru/article/n/stanovlenie-teorii-turizma-v-zarubezhnoy-i-otechestvennoy-praktike> (Accessed 15 July 2014).
7. Petrenko Ye.A. Reformirovaniye zheleznodorozhnogo transporta Ukrainy: sostoyanie i perspektivy [Railway transport reforming of Ukraine: State and Prospects]. *Vagonnyy park – Car fleet*, 2010, no. 1, pp. 41-43.
8. *Pro turizm: zakon Ukrainy* (On the tourism: Ukrainian law). Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/324/95-vr> (Accessed 15 July 2014).
9. Radionova N.V. Suchasni instrumenty marketynhu vantazhnykh perevezen u rynkovykh umovakh Ukrainy [Modern marketing tools freight market conditions in Ukraine]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazaryana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2011, issue 38, pp. 287-290.
10. *Rozvytok turizmu v Ukraini* (Tourism development in Ukraine). Available at: <http://www.marshruty.in.ua/index.php/rozvytok-turizmu-v-ukraini.php> (Accessed: 15 July 2014).
11. European Tourism 2013: Trends & Prospects. Available at: <https://abouttourism.wordpress.com>. (Accessed 15 July 2014).
12. Brida J.G., Deidda M., Pulina M. Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol. *Journal of Transport Geography*, 2004, vol. 36, pp. 1-11.
13. Slack B. Comtois C., Rodrigue J.-P. *The geography of transport systems*. New York, Routledge Publ., 2013. 416 p.

*Стаття рекомендована до публікації д.е.н., проф. Ю. С. Барашем (Україна); д.е.н., проф. Л. М. Тимошенко (Україна)*

Надійшла до редколегії: 02.09.2014

Прийнята до друку: 29.10.2014