ISSN 2309-82IX (Print), ISSN 2310-2438 (Online)

Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2016, вип. 11.

УДК 338.48 (477)

Ю. С. БАРАШ[1], Л. В. МАРЦЕНЮК[2*]

[1]Каф. «Облік, аудит та інтелектуальна власність», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (067) 631 93 02, ел. пошта ubarash@mail.ru
[2*]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 rwinform1@rambler.ru, ORCID 0000-0003-4121-8826

ВИЗНАЧЕННЯ ЕКОНОМІЧНОЇ ЕФЕКТИВНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНИХ ЕКСКУРСІЙ

Мета. Для підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту автори пропонують розвивати в Україні залізничний туризм. Метою статті є розробка нового підходу до визначення економічної ефективності залізничних екскурсій, який дозволить врахувати всі витрати туристичної компанії під час визначення реального чистого прибутку від туристичних послуг. **Методика.** Автори пропонують нову методику визначення економічної ефективності залізничних екскурсій різної тривалості, яка буде враховувати доходи від додаткових перевезень та витрати на організацію та обслуговування цих подорожей і містить такі складові: витрати на проїзд вузькими залізничними коліями в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в поїзді протягом певного періоду; прогнозні витрати на оплату екскурсійних поїздок, що входять у туристичну путівку; прогнозні витрати на харчування туристів, крім харчування, оплата якого входить в вартість путівки; прогнозні витрати на проживання туристів у готелях; прогнозні витрати на автомобільні трансфери для доставки туристів від залізниці або готелів до місць надання туристичних послуг. **Результати.** У результаті запропонованих авторами заходів очікується зростання пасажиропотоку на залізниці, підвищення іміджу українських залізниць всередині країни та за її межами, залучення додаткових коштів на оновлення застарілої інфраструктури та рухомого складу, відновлення об'єктів культурно-історичного значення, створення нових робочих місць, стримання міграційних процесів у Західній Україні. **Наукова новизна.** У статті авторами вперше розроблено теоретико-методичний підхід до визначення економічної ефективності короткострокових оглядових залізничних екскурсій, самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням існуючих залізничних колій, який враховує витрати на перевезення туристів залізницею, автомобільні трансфери, вартість усіх видів екскурсій, харчування у ресторанах та колибах, проживання в готелях, що дозволить підвищити ефективність діяльності туристичних компаній. **Практична значимість.** У результаті використання запропонованої авторами методики можливе підвищення рентабельності діяльності приватних туристичних кампаній та державних перевізників.

Ключові слова: залізничний туризм; оглядові екскурсії; туристичний потік; туристичний маршрут; туристичний поїзд; залізничний тур

Вступ

У Радянському Союзі туристичним перевезенням залізничним транспортом приділялася значна увага. Групові перевезення поїздом до місць відпочинку в канікулярний період та на свята були чітко налагоджені. Але виконувалися вони тільки по широкій залізничній колії. Туристичний поїзд формувався із звичайних купейних вагонів з включенням до його складу кількох вагонів-ресторанів.

Управління туристичними пасажирськими перевезеннями здійснювали пасажирські служби окремої залізниці. Вони надавали рухомий склад, забезпечували заправку вагонів водою на час подорожі, організовували технічний супровід та поточний ремонт рухомого складу, встановлювали необхідне обладнання на місцях стоянки туристичних поїздів.

Сьогодні ПАТ «УЗ» майже не займається туристичними перевезеннями пасажирів, оскільки в компанії не вистачає пасажирських вагонів необхідної якості. Крім того, у сучасних умовах організація туристичних перевезень потребує підвищеного комфорту, більшої швидкості, спеціального рухомого складу, оснащеного вакуумними або біотуалетами, системами кондиціювання повітря, мережею Ін-

© Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, 2016

тернет, телебаченням, надання послуг з якісного харчування та ін.

Автори вважають за доцільне для підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень залізничним транспортом та залучення інвестицій проводити короткострокові оглядові екскурсії. Вони можуть бути організовані як самим туроператором – власником залізничних колій, так і сторонньою компанією з метою ознайомлення з природою та визначними пам'ятками й заповідними місцями регіону. Загальна тривалість такої екскурсії не повинна перевищувати двох днів.

Аналіз останніх досліджень та публікацій

Питаннями реформування залізничного транспорту та туристичної галузі займалися вітчизняні вчені В. В. Абрамов [1], Є. С. Альошинський [2], Ю. С. Бараш [3, 4], О. М. Гненний [5], В. Г. Гуляєв [6], А. О. Дергоусова [7], І. М. Писаревський [12], П. О. Пшінько [8], В. І. Стрілець [13], Н. В. Чорненька [15] та іноземні науковці [16–20].

Так, А. О. Дергоусова запропонувала нове визначення терміна «залізничний туризм» та нову класифікацію видів туризму. Крім того, вона розробила новий методичний підхід до визначення доцільності організації та конкурентоспроможності залізничних подорожей за різними напрямками, що базується на обчисленні й використанні коефіцієнтів насиченості напрямку, привабливості туру й ефективної туристичної вартості та дає можливість підвищити конкурентоспроможність залізничних подорожей порівняно з іншими. Також у її наукових дослідженнях визначено найвагоміші фактори конкурентоспроможності туристичних подорожей, які враховують особливості організації залізничного туризму, що найбільше впливають на задоволення потреб потенційних споживачів [7].

Автори В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, І. В. Кліменко, А. В. Гуменюк, С. М. Загорулько у своїй науковій роботі окреслили перспективи розвитку залізничного туризму в Україні на вузькоколійних лініях Закарпаття [8].

О. М. Гненний у статті [5] запропонував методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом. Зокрема, автором доведено доцільність врахування ризику шляхом коригування ставки дисконту. Під час прогнозування грошових потоків сценаріїв запропоновано враховувати балансування прогнозованих доходів від надання туристичних послуг у межах інвестиційного проекту з прогнозними витратами споживачів відповідних послуг. При цьому кількісна оцінка рівня ризику інвестиційного проекту здійснюється на підставі формування сценаріїв його реалізації за допомогою економіко-статистичних методів. Показником рівня проекту є стандартне відхилення внутрішньої норми доходу за сценаріями. Ставка дисконту інвестиційного проекту визначається на підставі зв'язку вартості капіталу з рівнем ризику.

В. Є. Хаустова, Є. Ф. Горбатова відзначають, що туристичні об'єкти все ще залишаються незатребуваними через низький рівень розвитку інфраструктури туристичних послуг, а інфраструктура не відновлюється через незацікавленість інвесторів, адже держава жодним чином не стимулює їх. Серед шляхів поліпшення ситуації на українському ринку туристичних послуг автори пропонують: відновлення інфраструктури, розвиток соціальних туристичних програм, удосконалення інформаційної політики, реконструкцію туристичних об'єктів та інші [14].

І. В. Новіцька вважає розвиток туристичних маршрутів одним з ефективних перспективних напрямків діяльності залізниць України та наполягає на дотриманні європейських стандартів якості послуг, адже тільки завдяки високому сервісу вдасться підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту та туристичної галузі і, як наслідок, привабити велику кількість туристів [11].

Безумовно, кожен із вищевказаних вчених зробив свій істотний внесок у дослідження проблем розвитку залізничного транспорту та туристичної галузі, але в їхніх працях недостатньо уваги приділено методикам більш точних розрахунків доходів та витрат компаній, які працюють у сфері туристичних послуг. Саме їм і буде присвячена ця стаття.

Мета

Метою статті є розробка нового теоретико-методичного підходу до визначення економічної ефективності залізничних екскурсій, який дозволить врахувати всі витрати туристичної

© Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, 2016

ISSN 2309-82IX (Print), ISSN 2310-2438 (Online)

Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2016, вип. 11.

компанії при визначенні реального чистого прибутку від туристичних послуг.

Методика

Будь-яка туристична екскурсія вважається прибутковою, якщо витрати на її проведення не перевищують доходів, а рентабельність складає не менше ніж 10–15 % (1).

$$П=Д-В, \quad (1)$$

де $П$ – прибуток туроператора або туристичної компанії від організації та проведення короткострокових оглядових екскурсій по залізничних коліях, тис. грн;

$Д$ – доходи туроператора або туристичної компанії від організації та проведення короткострокових оглядових екскурсій по залізничним коліях, тис. грн;

$В$ – витрати туроператора або туристичної компанії на організацію та проведення короткострокових оглядових екскурсій по залізничних коліях, тис. грн.

Доходи туроператора або туристичної компанії $Д$ напряму залежать від кількості бажаючих потрапити на екскурсію та вартості поїздки:

$$Д = кт \cdot вк, \quad (2)$$

де $кт$ – прогнозна кількість туристів, які бажають потрапити на екскурсію, чол.;

$вк$ – вартість квитка на оглядову одноденну або дводенну екскурсію, грн.

У вартість квитка потрібно включити витрати на проїзд залізницею в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування, прогнозні витрати на оплату екскурсій, вартість харчування в ресторанах або місцевих колибах, проживання в готелі (при дводенній екскурсії), автомобільні трансфери для доставки екскурсантів від залізниці до місць надання туристичних послуг та планову рентабельність туроператора або туристичної компанії. Реально рентабельність організаторів туристичних перевезень на діючому ринку складає від 10 до 30 %.

Витрати на організацію та проведення оглядових екскурсій залізничними коліями можна розрахувати за допомогою формули

$$В = взп + \sum_{i=1}^{r} ве + \sum_{j=1}^{m} вх + прг + ат, \quad (3)$$

де $взп$ – витрати на проїзд залізницею в прямому та зворотному сполученні з урахуванням харчування в поїзді, тис. грн;

$ве$ – вартість екскурсій, тис. грн;

$вх$ – вартість харчування туристів, тис. грн;

$прг$ – вартість проживання в готелі або апартаментах (при дводенній екскурсії), тис. грн;

$ат$ – вартість автомобільних трансферів для доставки екскурсантів від залізниці до місць надання туристичних послуг або готелів, тис. грн;

r – кількість визначних пам'яток, термальних і заповідних озер та інших місць, до яких буде організовано екскурсії, од.;

m – кількість місць харчування пыд час проведення екскурсії, од.

Наступним кроком досліджень повинно бути визначення економічної ефективності туристичних подорожей, організованих оператором – власником вузьких залізничних колій.

Результати

Одним із першочергових завдань у контексті розвитку залізничного туризму в Закарпатській області є реконструкція існуючих і будівництво нових об'єктів туристичної інфраструктури, ремонт колії, оновлення рухомого складу. Цим разом з інвесторами буде займатися Львівська залізниця. Таким чином буде організовано приватно-державне партнерство. Залежно від частки участі в туристичному бізнесі учасники будуть отримувати дивіденди. Планується, що кошти буде залучено в результаті проведення короткострокових оглядових екскурсій (до двох діб), самостійних багатоденних екскурсійних поїздок і комбінованих багатоденних екскурсійних поїздок, організованих туристичними операторами інших регіонів України та країн Європи у співпраці з власниками вузькоколійної залізниці.

Висновки

Прибуток від вказаних самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей можна визначити за формулою (1). При цьому також потрібно врахувати доходи від додаткових перевезень $ддп$ та витрати на організацію та обслуговування цих подорожей, які містять такі складові:

1. Витрати на проїзд по вузьких залізничних коліях у прямому та зворотному сполученні з

© Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, 2016

урахуванням харчування в поїзді протягом року будуть визначатися за формулою (4). Величина їх залежить від витрат на організацію основних перевезень залізницею протягом року та кількості додаткових поїздок протягом всього відпочинку. Для цього вартість проїзду кожного туриста, крім основної подорожі, буде оплачуватися за талонами як додаткові послуги.

$$взп = овп + кдп \cdot втал , \qquad (4)$$

де *овп* – витрати на організацію основних перевезень залізницею протягом року, тис. грн;

кдп – прогнозна кількість додаткових перевезень залізницею протягом року, що не входить до витрат з основної поїздки, од.;

втал – витрати, що припадають на вартість одного талона додаткової поїздки залізничною колією під час відпочинку, тис. грн.

2. Прогнозні витрати на оплату екскурсійних поїздок протягом року, що входять в туристичну путівку (при певному наборі поїздок на екскурсії), можна розрахувати за формулою

$$ве = \sum_{i=1}^{r} ке_i \cdot ve_i , \qquad (5)$$

де $ке_i$ – прогнозна кількість i-х екскурсій протягом року до певної історичної пам'ятки, озера, на відпочинок тощо, од.;

ve_i – вартість однієї i-ї екскурсії до певної історичної пам'ятки, озера, на відпочинок тощо, тис. грн.

3. Прогнозні річні витрати на харчування туристів у ресторанах, колибах тощо *вх*, крім харчування в готелях, оплата якого входить у вартість путівки, можна розрахувати за формулою

$$вх = \sum_{j=1}^{m} кх_j \cdot vx_j , \qquad (6)$$

де $кх_j$ – прогнозована кількість відвідувачів j-го ресторану, колиби тощо протягом року, од.;

vx_j – середня вартість одного відвідування j-го ресторану, колиби тощо, тис. грн.

4. Прогнозні річні витрати на проживання туристів у готелях з різною кількістю зірок *прг* можна розрахувати за формулою

$$прг = \sum_{z=1}^{p} кг_z \cdot vг_z , \qquad (7)$$

де $кг_z$ – прогнозована кількість відпочиваючих z-го готелю тощо протягом року, од.;

$vг_z$ – середня вартість проживання одного відпочиваючого z-го готелю тощо, тис. грн.

5. Прогнозні річні витрати на автомобільні трансфери для доставки туристів від залізниці або готелів до місць надання туристичних послуг можна розрахувати за формулою

$$ат = кт \cdot цат + кдв \cdot вттр , \qquad (8)$$

де *цат* – витрати на організацію трансферних автобусних перевезень протягом року, що входять у вартість путівки, тис. грн;

кдв – прогнозна кількість додаткових автоперевезень за талонами протягом року, що не входять до витрат путівки, од.;

вттр – витрати, що припадають на вартість одного талона додаткової поїздки автомобільним транспортом під час відпочинку, тис. грн.

Таким чином, витрати на організацію та проведення самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням вузьких колій можна розрахувати за допомогою формули

$$В = взп + \sum_{i=1}^{r} ве + \sum_{j=1}^{m} вх + прг + ат, \qquad (9)$$

Наукова новизна та практична значимість

У статті авторами вперше розроблено теоретико-методичний підхід до визначення економічної ефективності короткострокових оглядових залізничних екскурсій, самостійних та комбінованих багатоденних туристичних подорожей з використанням існуючих залізничних колій, який враховує витрати на перевезення туристів залізницею, автомобільні трансфери, вартість усіх видів екскурсій, харчування в ресторанах та колибах, проживання в готелях, що дозволить підвищити ефективність діяльності туристичних компаній.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов В. В. Історія туризму : підручник / В. В. Абрамов, М. В. Тонокошкур. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 294 с.

© Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, 2016

2. Альошинський Є. С. Передумови створення транспортно-логістичних кластерів у межах міжнародних транспортних коридорів / Є. С. Альошинський, Є. І. Балака, Г. О. Сіваконева, С. О. Світлична // Матеріали дев'ятої Міжнар. наук.-практ. конф. «Проблеми міжнар. трансп. коридорів та єдиної трансп. системи України». – Коктебель : УкрДАЗТ, 2013. – С. 87–89.
3. Бараш Ю. С. Розвиток залізничного туризму в України / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Яснецов // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». – 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.
4. Бараш Ю. С. Класифікація туристичних подорожей по вузьких коліях / Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, Т. Ю. Чаркіна // Матеріали V Міжнародної науково-практ. конф. «Маркетинг і логістика в системі менеджменту пасажирських перевезень на залізничному транспорті», 29 вересня – 2 жовтня 2015 року, м. Кам'янець-Подільський. – Київ, 2015. – С. 8–11.
5. Гненний О. М. Методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом / О. М. Гненний //Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». –2015. – Вип. 10. – С. 7–14.
6. Гуляев В. Г. Организация туристических перевозок / В. Г. Гуляев. – Москва : Финансы и статистика, 2001. – 512 с.
7. Дергоусова А. О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму [Текст] : дис. … канд. екон. наук: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А. О. Дергоусова. – Харків : УкрДАЗТ, 2012. – 216 с.
8. Кузнецов В. Г. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколійних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, І. В. Кліменко та ін. // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2015. – №4(58). – С. 23–33.
9. Марценюк Л. В. Напрямки розвитку внутрішнього туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Наука та прогрес транспорту. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2014. – № 6(54). – С. 41–52.
10. Марценюк Л. В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л. В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – 2013. – Вип. 47. – С. 24-32.
11. Новіцька І. В. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України / І. В. Новіцька // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2013. – № 41. – С. 114–117.
12. Писаревський І. М. Туризм як національний пріоритет : монографія / І. М. Писаревський. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 284 с.
13. Стрілець В. І. Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / В. І. Стрілець, О. Ф. Ялбуган // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.». – 2011. – Вип. 2. – С. 114–117.
14. Хаустова В. Є. Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні / В. Є. Хаустова, Є.Ф. Горбатова // Проблеми економіки. – 2010. – № 2. – С. 28–33.
15. Чорненька Н. В. Організація туристичної індустрії : навч. посіб. / Н. В. Чорненька. – Київ : Атіка, 2006. – 264 с.
16. Bekhet H. A. Ranking sector changes of the Malaysian economy: Input output approach. / H. A. Bekhet // International Business Research. – 2010. –3 (1). – P. 107–130.
17. Juan Gabriel Brida, Manuela Deidda, Manuela Pulina. Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol // Journal of Transport Geography. – Vol. 36, April 2014. – P. 1–11.
18. Khanal B. R. Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // Tourism Economics. – 2014. – 20 (1). – P. 171–194.
19. Pratt S. Economic linkages and impacts across the Talc. / S. Pratt // *Annals of Tourism Research*. – 2011. – 38 (2). – P. 630-650.
20. The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? / Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. // Tourism Management. –2014. – 40. – P. 126–136.

© Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, 2016

ISSN 2309-82IX (Print), ISSN 2310-2438 (Online)

Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту», 2016, вип. 11.

Ю. С. БАРАШ[1], Л. В. МАРЦЕНЮК[2*]

[1]Каф. «Учет, аудит и интеллектуальная собственность», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (067) 631-93-02, эл. почта ubarash@mail.ru

[2*]Каф. «Экономика 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 rwinform1@rambler.ru

ОПРЕДЕЛЕНИЕ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ ЭФФЕКТИВНОСТИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЭКСКУРСИЙ

Цель. Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта авторы предлагают развивать в Украине железнодорожный туризм. Целью статьи является разработка нового теоретико-методического подхода к определению экономической эффективности железнодорожных экскурсий, с помощью которого можно было бы учесть все расходы туристической кампании для определения реальной чистой прибыли от туристических услуг. **Методика.** Авторы предлагают новую методику определения экономической эффективности железнодорожных экскурсий, которая будет учитывать доходы от дополнительных перевозок и расходы на организацию и обслуживание этих путешествий, которые включают следующие составляющие: расходы на проезд по узким железнодорожным путям в прямом и обратном сообщении с учетом питания в поезде в течение расчетного периода; прогнозные расходы на оплату экскурсионных поездок, входящих в туристическую путевку; прогнозные расходы на питание туристов, кроме питания, оплата которого входит в стоимость путевки; прогнозные расходы на проживание туристов в отелях; прогнозные расходы на автомобильные трансферы для доставки туристов от железной дороги или гостиниц к местам предоставления туристических услуг. **Результаты.** В результате предложенных авторами мероприятий ожидается рост пассажиропотока на железной дороге, повышение имиджа украинских железных дорог внутри страны и за ее пределами, привлечение дополнительных средств на обновление устаревшей инфраструктуры и подвижного состава, восстановление объектов культурно-исторического значения, создание новых рабочих мест, сдерживание миграционных процессов в Западной Украине. **Научная новизна.** В статье авторами впервые разработан теоретико-методический подход к определению экономической эффективности краткосрочных железнодорожных экскурсий, самостоятельных и комбинированных многодневных туристических путешествий с использованием существующих железнодорожных путей, учитывающий расходы на перевозку туристов по железной дороге, автомобильные трансферы, стоимость всех видов экскурсий, питание в ресторанах, проживание в отелях, что позволит повысить эффективность деятельности туристических компаний. **Практическая значимость.** В результате использования предложенной авторами методики возможно повышение рентабельности деятельности частных туристических кампаний и государственных перевозчиков.

Ключевые слова: железнодорожный туризм; обзорные экскурсии; туристический поток; туристический маршрут; туристический поезд; железнодорожный тур.

Yu. S. BARASH[1], L. V. MARTSENIUK[2*]

[1]Dep. «Accounting, auditing and intellectual property», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (067) 631-93-02, e-mail ubarash@mail.ru

[2*]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

© Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, 2016

IDENTIFY COST-EFFECTIVE RAIL EXCURSIONS

The purpose. To improve the competitiveness of rail transport authors propose to develop in Ukraine railway tourism. The aim of the paper is the development of new theoretical and methodological approach to the determination of the cost-effectiveness of rail trips, with which it would be possible to take into account all the costs of tourism campaigns to determine the actual net income from tourism services. **Methods.** The authors propose a new method for determining the cost-effectiveness of rail excursions. It will take into account the revenues from additional transportation and organization and maintenance costs of these journeys. Additional costs include: travel expenses through the narrow railway tracks in the forward and reverse communication with regard to the power train; projected costs to pay for excursions, included in the trip ticket; projected expenses for food tourists; projected living expenses of tourists in hotels; projected costs of road transport to transport tourists from the railway hotels or to places of tourist services. **The results**. As a result of research activities proposed by the authors is expected to increase passenger traffic on the railroad, improving the image of Ukrainian railways within the country and abroad, to attract additional funds to upgrade outdated infrastructure and rolling stock, restoration of objects of cultural and historical significance, the creation of new jobs, curb migration processes in western Ukraine. **Scientific novelty.** In the article the authors first developed a theoretical and methodological approach to the determination of the economic efficiency of short rail trips, independent and combined multi-day hiking trips, using existing railway lines, which takes into account the cost of transportation of tourists by rail, road transfers, the cost of all kinds of excursions, meals in restaurants, accommodation in hotels. This will increase the efficiency of the tourism companies. **The practical significance**. As a result, the authors proposed the use of a technique may increase the profitability of private tourist campaigns and public carriers.

Keywords: railway tourism; sightseeing tours; the flow of tourists; a tourist route; tourist train; train tour.

Надійшла до редколегії 22.02.2016.

Стаття рекомендована до друку д-ром екон. наук, доц. Гненним О. М. та д-ром екон. наук, доц. Каховською О. В.

© Ю. С. Бараш, Л. В. Марценюк, 2016