

методології залежить не тільки величина ефекта, а також можливості і перспективи експлуатації і розвитку цих або інших транзитних маршрутів.

Маркетингово-логістична концепція організації транзитних маршрутів дозволяє скорочувати витрати і дає можливість отримання значительних конкурентних переваг перед іншими учасниками транспортного ринку.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Дикань В.Л. Основи логістичної інтеграції при формуванні логістичних систем через утворення територіально-промислового кластера / В.Л. Дикань // Міжнародний техніко-економічний журнал «Українські залізниці», липень 2014. - №9(15). - С.23-26.

2 Елагин Ю.В. Роль логістики як методології розвитку національної транспортної системи транзитних країн [Текст] / Ю.В. Елагин, // Вісник економіки транспорту і промисловості. - 2015. - Вип. 50. - С. 176-180.

3 Ейтутіс Г.Д. Стратегія реформування залізниць України на основі регіоналізації транспортного обслуговування [Текст]: дис. д.е.н.: 08.00.03 / Г. Д. Ейтутіс. - К., 2010.

4 Прейгер Д.К. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у після кризовий період [Текст] / Д.К. Прейгер, О.В. Собкевич, О.Ю. Ємельянова. - К.:НІСД, 2011. - 48 с.

5 Корпоративна логістика. 300 відповідей на питання фахівців [Текст] / під редакцією В.І. Сергєєва. - М.: ИНФРА-М, 2005. - 976 с.

*Рецензент д.е.н., професор УкрГУЖТ Кирдина Е.Г.
Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрГУЖТ Боровик Ю.Т.*

УДК 656.033.9.005(477)

DOI: <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i54.76213>

МЕТОДОЛОГІЧНІ ПІДХОДИ ДО ФОРМУВАННЯ ПОРТОВИХ ЗБОРІВ У МОРСЬКИХ ПОРТАХ

Жихарєва В.В., д.е.н., професор (ОНМУ)

У статті розглянуті переваги, недоліки і можливості сполучення різних принципів ціноутворення для формування рівня портових зборів. Запропоновано врахування інвестиційної складової у ставках портових зборів на основі адекватної оцінки вартості активів для подальшого фінансування окремих елементів портової інфраструктури. Сформульовано принципи формування портових зборів, які дозволять підвищити конкурентоспроможність портового господарства України в умовах жорсткої конкуренції на ринку стивідорних послуг.

Ключові слова: морські порти, ціноутворення, портові збори, тарифи, стивідорний ринок.

МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ ДО ФОРМИРОВАНИЯ ПОРТОВЫХ СБОРОВ В МОРСКИХ ПОРТАХ

Жихарева В.В., д.э.н., профессор (ОНМУ)

В статье рассмотрены преимущества, недостатки и возможности сочетания различных принципов ценообразования для формирования уровня портовых сборов. Предложен учет инвестиционной составляющей в ставках портовых сборов на основе адекватной оценки стоимости активов для дальнейшего финансирования отдельных элементов портовой инфраструктуры. Сформулированы принципы формирования портовых сборов, которые позволят повысить

конкурентоспособность портового хозяйства Украины в условиях жесткой конкуренции на рынке стивидорных услуг.

Ключевые слова: морские порты, ценообразование, портовые сборы, тарифы, стивидорный рынок.

METHODOLOGICAL APPROACHES TO FORMATION OF PORT DUES IN SEAPORTS

Zhikhareva V. V., Doctor of Economics, Professor (ONMU)

Advantages, disadvantages and possibilities of a combination of various principles of pricing for formation of level of port dues are considered in the article. The account investment compound in rates of the port dues on the basis of adequate estimation of capital assets' cost for further financing of elements of port infrastructure is offered. The principles of formation of port dues which will allow increasing competitiveness of port industry of Ukraine in the conditions of tough competition in the market the stevedoring services are formulated.

Methodological approaches to formation of level of port dues have to be based on the following principles: transparency of the mechanism of formation of level of port dues; covering of reasonable expenses; receiving reasonable profit taking into account investment compound; ensuring competitiveness of ports in the market of stevedoring services; an integrated approach to establishment of level of port dues taking into account the additional income which will be gained by the state from development of regions, adjacent to ports; the differentiated approach to establishment of level of port dues taking into account infrastructure features of concrete port, a type of operation, category of cargo traffics, seasonality of transportations, the frequency of calling of vessels, categories of shipping lines, volume of traffic and other factors; target use of port dues. For their practical realization questions of definition of assets' base of each type of port dues and methodical bases of an assessment of elements of port infrastructure demand further research.

Keywords: seaports, pricing, port dues, tariffs, stevedoring market.

Постановка проблеми та її зв'язок з науковими та практичними завданнями. Проблема економічного обґрунтування рівня портових зборів не нова. Однак можна констатувати, що в цей час відсутній комплексний науково-обґрунтований підхід до формування системи портових зборів, що враховує державні інтереси по регулюванню ціноутворення на послуги морських портів, потреби портів по утриманню та розвитку портової інфраструктури в умовах конкуренції на ринку транспортних послуг, а також інтереси стивідорних операторів.

Існуюча в практиці роботи іноземних портів система портових тарифів і зборів відрізняється великим ступенем гнучкості, що забезпечує їх привабливість для учасників транспортного процесу. Розробка методологічних підходів до формування портових зборів необхідна для підвищення економічної ефективності діяльності портової галузі України. Актуальність проблеми обумовлена тим, що ціноутворення на ринку портових послуг є стратегічним питанням для країни, ретельно обґрунтовані портові збори

повинні стати важливою конкурентною перевагою. Це обумовлює необхідність удосконалення методологічних підходів до формування портових зборів в Україні з урахуванням світового досвіду на основі управління витратами.

Об'єктом дослідження є процес формування портових зборів, предметом дослідження – методологічні підходи до формування портових зборів.

Аналіз останніх публікацій по проблемі. Особливості формування тарифної політики в системі управління підприємствами портової діяльності розглянуті в публікаціях вітчизняних і іноземних учених-економістів. У роботах В.А. Будник, Є.Л. Шкурко [1, 2] визначені особливості формування тарифів у портовій галузі, розглянута система контролінгу тарифів у морських портах України. Монографія О.М. Кібік [3] присвячена теоретико-методологічним проблемам ціноутворення в сфері портової діяльності України, розроблена система цілей ціноутворення, виконаний аналіз існуючих стратегій. У зазначених роботах акцент зроблений переважно на тарифи на

навантажувально-розвантажувальні роботи (НРР).

У роботі О.А. Липинської [4] визначені теоретичні основи ціноутворення на логістичні послуги морського порту. В роботі С.В. Онешко [5] удосконалена класифікація видатків портового оператора, що диференціює центри відповідальності по місцях виникнення видатків та їх походженню.

У роботі А.І. Соколова, В.В. Попова [6] виконаний аналіз різних концепцій ціноутворення в портах світу, наведена класифікація портових зборів і плат. В [7] вказується необхідність виконання ретельного економічного аналізу перед прийняттям будь-яких рішень, пов'язаних зі зміною рівня портових зборів і застосуванням знижок. У роботі Л.В. Ширяєвої, Г.А. Сахно [8] досліджені методологічні аспекти прийняття управлінських рішень у процесі організації перевезень вантажів, визначені фактори, що визначають величину наскрізного тарифу на перевезення вантажів. Н.І. Юдина [9] розглядає основні питання, пов'язані з економічною природою портових зборів, досліджує їх функції та схеми стягнення. В роботі Н.В. Рябоволентко і Н.В. Ярової [10] досліджений контролінг як інструмент координації в прийнятті управлінських рішень при ціноутворенні, вивчені теоретичні підходи до організації економічної безпеки підприємств портової діяльності.

У роботі норвезьких учених-економістів Х. Мирсмен, С.П. Стренденес, Е.В. ДеВорде [11] розглянуті принципи, структура і моделі портового ціноутворення, наведена класифікація портових тарифів і зборів. У дослідженні італійських учених Е.Л. Муссо, А.С. Бергантіно і Ф. Порчелли [12] розглянуті методологічні та емпіричні аспекти портового менеджменту, зокрема, авторами розглянута роль контролінга в діяльності портових підприємств, запропонований набір факторів, які потрібно враховувати при прийнятті ефективних управлінських рішень.

Виділення невирішених частин загальної проблеми. Аналіз публікацій закордонних і вітчизняних учених по розглянутій проблемі показав, що вивченню методологічних аспектів формування портових зборів, з урахуванням існуючих економіко-правових реалій приділено недостатньо уваги, а саме: не сформульовано методологічні принципи формування портових зборів, не розглянуті можливості застосування різних принципів ціноутворення з метою

формування рівня портових зборів, в існуючих підходах немає чіткого механізму врахування інвестиційної складової для подальшого фінансування окремих елементів портової інфраструктури. Це обумовлює доцільність подальших досліджень по даній проблематиці.

Мета дослідження. Метою дослідження є розробка методологічних підходів до формування портових зборів для підвищення ефективності та конкурентоспроможності функціонування портового господарства України.

Виклад основного матеріалу дослідження. Рівень портових зборів, тарифів на НРР, ставок плат за зберігання вантажів є важливим чинником конкурентоспроможності морських портів і стивідорних підприємств, що працюють на їх територіях. Слід врахувати, що частка портових зборів може становити більше половини в структурі річних експлуатаційних видатків по судну, що обумовлює вибір відправником вантажу, який оплачує перевезення, оптимального, з точки зору логістичних витрат, маршруту і портів заходу. Рівень портових зборів впливає на кількість судно-заходів, і, отже, на обсяг переробки вантажів і рівень доходів підприємств портової діяльності.

В українських портах в останні роки було кілька значних змін рівня портових зборів, провадилися вони, як правило, без глибокого економічного аналізу діяльності портів, порівняння рівня зборів з іноземними портами регіону на предмет їх конкурентоспроможності, прогнозування залежності між рівнем портових зборів і динамікою вантажообігу. Все це призвело до істотного відхилення (у довгостроковому аспекті – до підвищення) ставок портових зборів від їх адекватного, з точки зору покриття витрат портів і забезпечення конкурентоспроможного рівня ставок. Найбільш яскравим прикладом було збільшення рівня портових зборів в 2008 році, коли ставки були підвищені одноразово більш ніж у півтора рази винятково на основі співвідношення між курсами основних валют стосовно гривні, що зложилось на той період часу.

Наприкінці 2015 року з метою залучення додаткових вантажопотоків була введена 50 % знижка зі ставок портових зборів для суден, що перевозять транзитні вантажі, у всіх морських портах (крім адміністративного збору) [13]. Знижки надані на півроку, за результатами експерименту передбачається ухвалити рішення

щодо доцільності застосування знижених ставок портових зборів для суден цієї категорії на постійній основі.

Після набрання чинності Законом «Про морські порти України» [14] приватні оператори одержали доступ до причалів на підставі договорів оренди, концесії, спільної діяльності. Також використовувалися договори сервітуту, застосування яких викликало ряд економіко-правових проблем [15]. Плата за сервітут не ставиться до числа державних регульованих тарифів і стягується за час користування причалами на умовах договору сервітуту, не залежить від видів і обсягів вантажів, що проходять через причали, її складно спрогнозувати через зміну обсягів вантажів, що проходять через конкретний причал протягом певного періоду.

Що стосується ставок причального збору, в Україні вони були встановлені на рівні, що дозволяв покрити лише 5 % витрат по утриманню причальних споруд [16]. На початку 2016 року Кабінет міністрів України погодив розроблені Міністерством інфраструктури тарифи на послуги із забезпечення доступу портового оператора до причалів Адміністрацією морських портів України (АМПУ), за винятком причалів, які використовуються стивідорами на підставі договору оренди, концесії або спільної діяльності [17]. По оцінках різних портових операторів, що працюють в Україні, у порівнянні з орендою або сервітутом плата за доступ до причалу на порядок вище [17].

Альтернативою сервітуту або новій спеціалізованій послугі є інший підхід до визначення причального збору, що широко розповсюджений у морських портах світу. Аналіз світової практики роботи морських портів показав, що причальний збір платять судовласники або вантажовласники, при цьому суть збору може різнитися в різних портах [13]. У більшості портів світу причальний збір стягується залежно від обсягу вантажу (а не розміру судна, як в Україні), а його рівень залежить від типу та кількості вантажу, а також виду плавання. Існують також різні підходи до використання коштів від причального збору в різних країнах.

Одним з факторів, що негативно впливає на транзитну привабливість портової інфраструктури, є фіксовані ставки портових зборів [13], тоді як у більшості європейських портів вони визначаються по формулах на диференційованій основі з урахуванням типів

суден, частоти судно-заходів протягом року, обсягу вантажу, виду судноплавних ліній та інших факторів. Будь-яке підвищення рівня портових зборів повинне бути в межах, що забезпечують рівень конкурентоспроможності портів у регіоні. Зниження портових тарифів повинне компенсуватися в макроекономічному аспекті зростанням доходів від перевалки додаткових обсягів вантажів і перевезень суміжними видами транспорту.

При визначенні методологічних підходів до формування конкурентоспроможних ставок портових зборів необхідне врахування нових економіко-правових підходів на сучасному етапі розвитку портового господарства України.

З урахуванням всього вище сказаного, методологічні підходи до формування рівня портових зборів повинні базуватися на наступних основних принципах.

1. Принцип прозорості механізму формування рівня портових зборів. Визначення ставок портових зборів повинне провадитися відкрито, з детальним обґрунтуванням закладених у них витрат. Це дозволить уникнути диспропорцій у величині портових зборів, що позитивно вплине на конкурентоспроможність українських портів і величину вантажообігу.

2. Принцип покриття обґрунтованих витрат. Рівень портових зборів повинен враховувати фактичну вартість експлуатації відповідної портової інфраструктури. Для реалізації цього принципу необхідний попередній ретельний аналіз економічних показників виробничої діяльності морських портів в історичній ретроспективі, аналіз собівартості портових послуг і робіт, розподіл видатків на умовно-постійні й умовно-змінні, визначення адекватної бази розрахунку ставок окремих видів портових зборів.

3. Принцип одержання обґрунтованого прибутку з урахуванням інвестиційної складової. Норма прибутку на витрати, яка закладається в ставки портових зборів, повинна бути достатньою для обґрунтованого розвитку портової інфраструктури і виконання АМПУ своїх функцій. Як правило, базовий рівень тарифів у закордонних портах не перевищує 10 % норми прибутку [7]. Така приблизно і середня фактична рентабельність робіт у закордонних портах. Від судових зборів цільового призначення (таких як корабельний, канальний, причальний, маяковий), що визначають основний обсяг витрат судна, не слід очікувати одержання істотного прибутку.

У світовій практиці використовуються різні підходи до портового ціноутворення, такі як «витрати плюс», «ринкове ціноутворення», «вартісне ціноутворення», «стимулююче ціноутворення». Найбільш простим із цих підходів є метод «витрати плюс», що припускає визначення ставки на основі фактичних витрат плюс певний прибуток. Такий підхід не забезпечує адекватного урахування ринкової ситуації, ставок конкурентів і планового рівня капітальних витрат. «Ринкове ціноутворення» базується на рівні ставок конкурентів, цей підхід, зокрема, рекомендується використовувати на ринках, де є явний ринковий лідер. «Вартісне ціноутворення» припускає встановлення ставок на основі оцінки клієнтурою порівняльної вартості зроблених портових послуг.

«Стимулююче ціноутворення» припускає регулювання бази капіталу, що інвестується (Regulatory Asset Base – метод RAB) [18], і застосовується у світовій практиці, зокрема, для регулювання діяльності природних монополій. Такий підхід до ціноутворення у сполученні з методом «ринкового ціноутворення» (на фінальному етапі) представляється найбільш прийнятним для формування портових зборів. Ставки портових зборів повинні покривати не тільки витрати, пов'язані з експлуатацією активів і забезпеченням їх діяльності, але також інвестиційну складову для підтримки та розвитку інфраструктури в майбутньому. Як база для розрахунку інвестиційної складової може бути використана балансова вартість активів. Для стимулюючого ціноутворення в портовій галузі України повинна бути сформована методика планування інвестиційних витрат і механізму їх урахування у величині портових зборів. Цьому повинен передувати аналіз історичних і планових капітальних витрат на підтримку активів з урахуванням строків повернення капіталу. Основною перевагою підходу RAB є те, що порти й стивідорні компанії одержать можливість покривати витрати, пов'язані з модернізацією та розвитком портової інфраструктури, в тому числі на основі використання позикових коштів.

Визначення бази активів кожного виду портових зборів вимагає, у свою чергу, удосконалення методики оцінки активів.

4. Принцип забезпечення конкурентоспроможності портів України на ринку стивідорних послуг. Для реалізації даного принципу необхідно виконати порівняльний аналіз рівня портових зборів у закордонних

портах-конкурентах; оцінку рівня видатків клієнтури при переміщенні товарів через українські морські порти: витрат по перевалці вантажів, і витрат по перевезенню з урахуванням рівня портових зборів; оцінку конкурентоспроможності портів з погляду клієнтури з урахуванням вартості транспортування вантажу до порту навантаження або розвантаження, рівня портових зборів, вартості НРР, фрахту, географічного положення порту, безпеки судноплавства, розвиненості портової інфраструктури, якості обслуговування стивідорними компаніями, швидкості проходження прикордонних, митних та інших процедур і т.д.

5. Принцип комплексного підходу до встановлення рівня портових зборів. Для реалізації цього принципу необхідно виконати оцінку додаткових доходів, які одержить держава від розвитку прилягаючих до портів регіонів при певному рівні портових зборів з урахуванням можливості залучення додаткових вантажопотоків і перевезень вантажів залізничним і автомобільним транспортом.

6. Принцип диференційованого підходу до встановлення рівня портових зборів з урахуванням інфраструктурних особливостей конкретного порту, виду плавання, категорії вантажопотоків, сезонності перевезень, частоти судно-заходів, категорій судноплавних ліній, обсягу вантажопотоку. З метою стимулювання внутрішнього судноплавства рівень портових зборів для каботажного судноплавства повинен установлюватися зі стимулюючим коефіцієнтом до рівня загальних ставок портових зборів. Для стимулювання розвитку круїзного судноплавства в портах заходу пасажирських суден, необхідно зберегти знижки з окремих видів портових зборів, а також знижки у високий туристичний сезон (такий підхід уже фактично реалізований в окремих українських портах).

7. Принцип цільового використання портових зборів. При встановленні рівня портових зборів необхідно закріпити цільовий принцип використання певної частини отриманих зборів безпосередньо на підтримку портової інфраструктури у відповідному порту, а також окремий порядок стягнення портових зборів для випадків їх стягнення на користь інших суб'єктів господарювання, що не входять в АМПУ.

Практична цінність реалізації запропонованих методологічних підходів укладається в підвищенні ефективності

функціонування морських портів і стивідорних підприємств, зростанні рівня конкурентоспроможності підприємств портової діяльності, збільшенні вантажної бази портів, що дозволить забезпечити досягнення довгострокових стратегічних цілей в умовах динамічних змін зовнішнього середовища.

Висновки і перспективи подальших досліджень. Методологічні підходи до формування рівня портових зборів повинні базуватися на наступних основних принципах: прозорості механізму формування рівня портових зборів; покриття обґрунтованих витрат; одержання обґрунтованого прибутку з урахуванням інвестиційної складової; забезпечення конкурентоспроможності портів на ринку стивідорних послуг; комплексного підходу до встановлення рівня портових зборів з урахуванням додаткових доходів, які одержить держава від розвитку прилягаючих до портів регіонів; диференційованого підходу до встановлення рівня портових зборів з урахуванням інфраструктурних особливостей конкретного порту, виду плавання, категорії вантажопотоків, сезонності перевезень, частоти судно-заходів, категорій судноплавних ліній, обсягу вантажопотоку та інших факторів; цільового використання портових зборів. Розроблені методологічні підходи дозволять забезпечити формування обґрунтованих конкурентоспроможних на ринку стивідорних послуг ставок портових зборів, що не може не вплинути на підвищення ефективності функціонування портового господарства України в умовах жорсткої конкуренції. Для їх практичної реалізації подальшого дослідження вимагають питання визначення бази активів кожного виду портових зборів і методичні засади оцінки елементів портової інфраструктури.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Будник В.А. Контролінг тарифів на перевалку вантажів в морських портах України / В.А. Будник, Є.Л. Шкурко // Проблеми економіки. – Х.: Видавничий дім «ИНЖЭК», 2014. – Вип. 2. – С. 100-101.
2. Шкурко Є.Л. Особливості формування тарифів в портовій галузі / Є.Л. Шкурко // Водний транспорт. – К.: Київська державна академія водного транспорту ім. гетьмана П. Конашви́ча-Сагайдачного, 2012. – Вип. 2(17). – С. 50-53.
3. Кібік О.М. Теорія і методологія ціноутворення в морських торговельних портах:

монографія / О.М. Кібік. – Одеса: ОНМУ, 2005 – 282 с.

4. Липинська О.А. Теоретичні основи ціноутворення на логістичні послуги морського порту / О.А. Липинська // Економіка: реалії часу. – Одеса: ОНПУ. – №6(16)2014 – С. 41-49.

5. Онешко С.В. Актуальность управления затратами портового оператора в условиях реформирования портовой отрасли Украины / С.В. Онешко // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – Одеса, 2013. – № 4(45). – С. 35-44.

6. Соколов А.И. Сборы и платы в портах мира. – 2-е изд., перераб. и доп. / А.И. Соколов, В.В. Попов. – М: Транспорт, 1981. – 80 с.

7. Попов В.В. Повышение портовых сборов: плюсы и минусы [электронный ресурс] / В.В. Попов // Порты Украины. – 2009. – №2(84). – Режим доступа к статье: <http://portsukraine.com/node/71>

8. Ширяева Л.В. Про чинники, що визначають величину наскрізного тарифу на перевезення вантажів у мультимодальному сполученні / Л.В. Ширяева, Г.А. Сахно. – 36. наук. праць Державного економіко-технологічного університету транспорту. Серія: Економіка і управління. – К.: ДЕТУТ, 2010. – Вип. 15. – С. 188-195.

9. Юдина Н.И. Портовые сборы: природа, функции, схемы взимания / Н.И. Юдина // Российское предпринимательство. – 2014. – № 7 (253). – С. 101-112.

10. Яровая Н.В. Контроллинг как инструмент координации в принятии управленческих решений при ценообразовании / Н.В. Яровая, Н.В. Рябоволонко // Развитие методов управления та господарювання на транспорті. – Одеса: ОНМУ, 2014. – Вип. 1(46). – С. 39-53.

11. Meersman H. Port Pricing: Principles, Structure and Models: discussion paper [electronic resource] / H. Meersman, S.P. Strandenæs, E.V. deVoorde // Norwegian school of economics. – 2014. – Access to the document: <http://brage.bibsys.no/xmlui/bitstream/handle/11250/194585/1/SAM1414.pdf>

12. Musso E.L. Port management performance and contextual variables: Which relationship? Methodological and empirical issues [electronic resource] / E.L. Musso, A.S. Bergantino, F. Porcelli // Research in Transportation Business & Management, 2013. – Access to the document: <http://www.researchgate.net/publication>

13. Наказ Міністерства інфраструктури України «Про портові збори» № 316 від 27.05.2013 р., редакція від 29.12.2015 р. [електронний ресурс] – Режим доступу до документу:

<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0930-13/paran2#n2>

14. Закон України «Про морські порти України» № 4709-VI від 17.05.2012 [електронний ресурс] – Режим доступу до документу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4709-17>

15. Шмекер К. Причальний сбор в системе цен международных портов [електронний ресурс] / К. Шмекер. – Порты Украины, (143) 2015. – №1. – Режим доступа к статье: <http://portsukraine.com/node/3961>

16. Соколов М. Плата за использование портовой инфраструктуры. Причалы

[электронный ресурс] / М. Соколов // Центр транспортных стратегий. – 30 января 2015 года – Режим доступа к статье: http://cfts.org.ua/opinions/plata_za_ispolzovanie_pri_chalov_72

17. Тарифы на доступ стивидоров к причалам АМПУ вступят в силу с 2016 года [электронный ресурс] // Транспорт. – 2016. – №2 (899). – Режим доступа к статье: <http://transport-journal.com/news/taryfy-na-dostup-styvydorov-k-prychalam-ampu-vstupyat-v-sylu-s-2016-hoda/>

18. Mchizwa Nokuzola Ethel. Towards efficient port pricing [electronic resource] / Mchizwa Nokuzola Ethel / Malmo, Sweden: World Maritime University, 2014. – Access to the document: http://commons.wmu.se/cgi/viewcontent.cgi?article=1465&context=all_dissertations

Експерт редакційної колегії к.е.н., доцент УкрДУЗТ Полякова О.М.

УДК 338.48 (477)

КЛАСИФІКАЦІЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОДОРОЖЕЙ ПО ВУЗЬКИМ КОЛІЯМ

Марценюк Л.В., к. е. н., доцент (ДНУЗТ)

Автором розроблена нова класифікація туристичних подорожей по вузьким залізничним коліям, яка включає шість варіантів їх організації, а саме: односторонні та двосторонні туристичні екскурсії, короткострокові туристичні подорожжі до 5 діб (з частковим та повним сервісом), та багаторічні туристичні подорожжі до 14 діб (з частковим та повним сервісом), які будуть організовані різними туристичними операторами України та Європи, що дозволить будь-яким туроператорам точніше визначати сферу своєї діяльності та розраховувати їх економічну ефективність.

Ключові слова: залізничний транспорт; залізничний туризм; залізничні туристичні перевезення; вузька колія; туристична подорожж

КЛАССИФИКАЦИЯ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПУТЕШЕСТВИЙ ПО УЗКОКОЛЕЙНЫМ ЖЕЛЕЗНЫМ ДОРОГАМ

Марценюк Л.В., к.э.н., доцент (ДНУЗТ)

Автором разработана новая классификация туристических путешествий по узким железнодорожным путям, которая включает шесть вариантов их организации, а именно: односторонние и двусторонние туристические экскурсии, краткосрочные туристические путешествия до 5 суток (с частичным и полным сервисом), и многодневные туристические путешествия до 14 суток (с частичным и полным сервисом), которые будут организованы различными туристическими операторами Украины и Европы, что позволит любым туроператорам точнее определять сферу своей деятельности и рассчитывать экономическую эффективность железнодорожных экскурсий.

© Марценюк Л.В.