

перехід до наступного кроку генетичного алгоритму, тобто до селекції. Якщо умова зупинки алгоритму виконана, то виводиться результат роботи, тобто хромосома, яка є варіантом раціонального розподілу порожніх вантажних вагонів між станціями залізничних підрозділів.

УДК 338.48:656.2

ВАЖЛИВІСТЬ ВИЗНАЧЕННЯ НАСИЧЕНОСТІ НАПРЯМКУ ОБ'ЄКТАМИ ТУРИСТИЧНОЇ ЗНАЧУЩОСТІ ТА БАЖАННЯ ТУРИСТІВ НА ЗДІЙСНЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРУ ПРИ РОЗРОБЦІ СТРАТЕГІЇ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Дергоусова А.О., ст. викладач (УкрДАЗТ)

При розробці та прорахуванні доцільності туристичних напрямків залізничним транспортом необхідно виділити ті напрямки, які є насиченими об'єктами туристичного значення. А тривалість туру та кількість відвідувань об'єктів буде залежати від бажання групи туристів.

Тому запропоновано визначення коефіцієнту насиченості напрямку (туристичними об'єктами).

Насиченість – це вміст в собі граничної кількості чого-небудь.

Насиченість напрямку – наявність на досліджуваному напрямку граничної кількості об'єктів екскурсійного значення, тобто на кожній можливій зупинці на шляху слідування.

Коефіцієнт насиченості напрямку ($K_{\text{нп}}$) – показник, який характеризує ступінь насиченості досліджуваного напрямку об'єктами екскурсійного значення. Коефіцієнт насиченості напрямку об'єктами екскурсійної значущості змінюється у межах від $0 \leq K_{\text{нп}} \leq 1$.

Ще одним важливим фактором впливу на організацію залізничних турів є залежність тривалості туру від його вартості, оскільки споживачі звертають увагу на співвідношення цих категорій. Також це впливає в остаточному підсумку на попит на подорожі в певний туристичний регіон – схильність людини до подорожей або величина опору зв'язку між початковим пунктом подорожі і місцем призначення.

Тобто на попит на подорожі впливає як час (термін) подорожі, так і її вартість. Тому виділено *коефіцієнт опору* ($K_{\text{оп}}$) туристів на здійснення подорожі в певний регіон. Це бажання туристів на здійснення певного залізничного туру. Для визначення $K_{\text{оп}}$ необхідно знати термін подорожі в певний регіон, тобто термін залізничної подорожі та

вартість залізничного туру в цей регіон. Відповідно, знаходимо відношення терміну туристичної подорожі до вартості залізничного туру і отримуємо значення $K_{\text{оп}}$.

Коефіцієнт опору туристу змінюється у межах від $0 \leq K_{\text{оп}} \leq 1$. При розрахунку коефіцієнту опору відповідно необхідно знати значення часу перебування у подорожі і її вартість. Однак не весь цей час турист знаходиться безпосередньо на туристичному обслуговуванні, адже певний час у нього йде на сон, харчування, перевезення до туристичного об'єкту та інші побутові послуги, тому варто визначитися саме з часом перебування туристу на туристичному обслуговуванні, тобто виділити споживчі туристичні години.

Споживчі туристичні години – це час, в який людина готова сприймати туристичну інформацію та приймати туристичне обслуговування. Якщо в добі 24 години, то 12 годин з них турист готовий безпосередньо до сприйняття туристичного обслуговування.

Також варто відзначити, що крім тривалості подорожі, одним із вирішальних факторів, який приваблює клієнтів до залізничного туризму, є варіювання екскурсій, що пропонуються, в залежності від пори року.

УДК 339.564:656.2

ШЛЯХИ ПІДВИЩЕННЯ ЕКСПОРТУ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Дикань О.В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

В умовах поглиблення світових інтеграційних процесів перед Україною постає завдання збільшення експортного потенціалу та гармонізації структури експорту. Особливу роль у цьому повинен відігравати транспорт. Експорт транспортних послуг повинен стати такою ж важливою складовою частиною валового національного продукту, як і експорт товарів.

У соціально-економічному розвитку нашої країни важливу роль має відігравати використання можливостей її транзитного потенціалу, що дозволить ефективно використовувати резерви провізних можливостей національної транспортної системи, стимулювати її відтворення та вдосконалення.

Нажаль на сьогоднішній день Україна втрачає можливість стати транзитною державою. Пов'язано це із низкою економічних, політичних та соціальних питань, вирішити які нажаль доки не вдається.

Проте, на нашу думку, для підвищення експорту транспортних послуг і забезпечення конкурентоспроможності транспортного сектора

України на міжнародному ринку, на сучасному етапі в першу чергу слід законодавчу базу спрямувати на:

- звільнення морських і річкових портів, залізниць, аеропортів та інших транспортних підприємств від сплати ПДВ при виконанні навантажувально-розвантажувальних операцій і транспортуванні зовнішньоторговельних вантажів;
- зниження митних зборів і податків на придбання транспортних засобів, що ввозяться українськими резидентами, та рухомий склад, який не має аналогів в Україні і придбається як за повну вартість, так і за допомогою лізингу;
- відміну знижок з транспортних тарифів на послуги при перевезенні залізницею вантажів, що прямують через іноземні порти;
- організацію сучасних мультимодальних схем перевезень транзитних вантажів на основі створення графікових прямих ліній, передбачивши для них знижку з транспортних тарифів, портових зборів і спрощення проходження митних процедур;
- ліцензування і сертифікацію транспортно-експедиційної діяльності;
- надання гарантій держави під кредити на створення об'єктів інфраструктури міжнародних транспортних коридорів, що проходять територією України;
- створення регіональних логістичних центрів мультимодальних перевезень.

УДК 330.322:656.2

ІНВЕСТИВАННЯ ЗАЛІЗНИЦЬ УКРАЇНИ ЯК ПЕРЕДУМОВА ЇХ МОДЕРНІЗАЦІЇ

*Диколенко О.Г., здобувач,
Йолкін Д.Г., аспірант (УкрДАЗТ)*

Залізничний транспорт відіграє важливу роль у господарській діяльності України. Він є провідним перевізником пасажирів та вантажів. Однак, на сьогоднішній день стан залізничної галузі залишає бажати кращого, так, більше 80% основних фондів залізниць зношені, не в задовільному стані знаходиться верхня будова дорожнього полотна, значна частина колій не є електрифікованою (більше 50%), а середня швидкість пересування становить 35-40 км/год. Значна частина залізничних колій та залізничних терміналів не відповідає європейським стандартам. У перевезенні пасажирів важливою проблемою є відсутність належного рівня сервісу як на залізничних вокзалах, так і в самих потягах, поганий санітарний стан вагонів, відсутність розваг протягом тривалої дороги (відеозал, дитячі

вагони). Все це робить подорож залізницею малопріємною для пасажирів. При перевезенні вантажів проблемою є неефективні схеми навантаження та розвантаження потягів, а також занепад колій, які рідко використовуються.

Отже, для вирішення існуючих проблем сьогодення залізничний транспорт потребує оновлення та модернізації. Модернізація залізничного транспорту орієнтується на заходи направлені на збільшення швидкості руху, розвитку сервісної бази, підвищення комфортності і безпеки пасажирських перевезень. Залізничники також ставлять мету збереження контингенту користувачів послугами залізничного транспорту і по можливості залучення нових. Модернізація залізничного транспорту включає надзвичайно хворобливий аспект галузі - це пасажирські перевезення. Як відомо, пасажирські перевезення по своїй природі менш прибуткові (а частіше навіть збиткові) порівняно з вантажними перевезеннями. Пов'язано це, перш за все з тим, що транспортування вантажу виходячи з наповнюваності вагонів є набагато прибутковим. Разом з тим, необхідні умови перевезення пасажирів більш витратні, оскільки орієнтуються на більший сервіс, безпеку, своєчасність, регулярність, що відображається в підвищенні собівартості.

Однак, для подальшого оновлення та модернізації залізничного транспорту необхідні значні капіталовкладення. Тобто, подальший розвиток галузі залежить від того, наскільки правильно буде розроблена стратегія залучення інвестиційних коштів.

Відповідно до закону України «Про інвестиційну діяльність» чітко визначені джерела фінансування інвестиційної діяльності, а саме:

- власні фінансові ресурси інвестора (прибуток, амортизаційні відрахування, відшкодування збитків від аварій, стихійного лиха, грошові нагромадження і заощадження громадян, юридичних осіб тощо);
- позичкові фінансові кошти інвестора (облігаційні позики, банківські та бюджетні кредити);
- залучені фінансові кошти інвестора (кошти, одержані від продажу акцій, пайові та інші внески громадян і юридичних осіб);
- бюджетні інвестиційні асигнування;
- безоплатні та благодійні внески, пожертвування організацій, підприємств і громадян.

Таким чином, отримання ресурсів з різних джерел дозволять збільшити обсяги інвестування в залізничний транспорт.

На сьогоднішній день для значного оновлення залізничного рухомого складу та об'єктів інфраструктури необхідно протягом 5-7