

ТУРИЗМ В СИСТЕМЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА УКРАИНЫ: ПРОБЛЕМА КАДРОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ

Зайцева К.В. доктор экономических наук, профессор Донецкого института железнодорожного транспорта ¹

Постановка проблемы. Политические и экономические преобразования, проводимые у нас в стране без учета интересов широких масс общества, привели к разрушению существующей ранее и находившейся в ведении государства и профсоюзов системы социальной организации населения. В данном случае речь идет о возможности граждан общества быть путешественниками, туристами.

Туризм и транспорт были общедоступны: практически каждый работающий человек имел возможность путешествовать по железной дороге или другими видами транспорта, причем при покупке путевки существовали значительные скидки (30-80)% на проездные билеты, или они предоставлялись вовсе бесплатно.

Современная ситуация внесла существенные коррективы во все сферы нашей жизни. Сегодня наблюдается значительный рост интенсивности труда, сокращение свободного нерабочего времени, увеличение физических, психологических и эмоциональных нагрузок, что приводит к необходимости восстановления сил. Как известно, любая даже не самая тяжелая работа без полноценного отдыха уже через два-три года приводит к полному истощению жизненных сил человека, к развитию ряда заболеваний, к состоянию социальной пассивности.

Организация туризма очень зависит от вида транспорта. Нет совершенно одинаковых туристических маршрутов, каждый маршрут имеет только ему присущие особенности. Поэтому очень важно правильно соотносить вид транспорта к тому или иному маршруту.

Занимая выгодное геополитическое положение, Украина с незапамятных времен является перекрестком транспортных и человеческих потоков с Севера на Юг и с Запада на Восток. Украина владеет огромным туристическо-рекреационным потенциалом, а именно: благоприятные климатические условия, богатство флоры и фауны, разветвленная сеть транспортных путей, уникальные культурно-исторические памятники.

Украина – одна из первых стран мира, где внедрен национальный день туризма.

Железные дороги исторически активно участвовали в развитии туристического движения. В настоящее время увеличение личных семейных доходов, повышение жизненного уровня населения стимулируют развитие туризма в Украине. На это влияют и демографические факторы. Исследования в этой области показали, что люди, прожившие в городах, имеют большую тенденцию к путешествиям.

К футбольному чемпионату ЕВРО-2012 в Украине инфраструктура во многих городах была приведена в соответствие с европейскими нормами. Была вновь построена целая сеть отелей, реконструированы аэропорты, железнодорожные вокзалы, отремонтированы дороги. На матчи в нашу страну прибыли болельщики со всех стран и были заодно ознакомлены с достопримечательностями нашей страны. Это дало широкую рекламу о больших возможностях развития туризма в Украине.

Анализ последних исследований и публикаций. Вопросы развития железнодорожного туризма и подготовки специализированных кадров рассмотрены в литературе достаточно поверхностно. Некоторые аспекты развития железнодорожного туризма освещены в работах Д. Сугоняка, Е. Сыча, Т. Кавериной, Н. Волошина, однако не как основного предмета исследования, а как составляющего элемента развития отечественной туристической индустрии. Вопросы непосредственно железнодорожного туризма освещены в работах Т. Мельника, О. Христофора [1], А. Дергоусовой [2], М. Чеховской [3], В. Стрилец, О. Яблугана [4]. Недостаточно исследованным остается вопрос о подготовке кадров для туристической отрасли на железнодорожных магистралях Украины

Поэтому **целью данной статьи** является анализ проблем развития железнодорожного туризма в Украине и подготовки соответствующих специалистов в области предоставления услуг железнодорожного туризма.

Изложение основного материала исследований. Предлагать возрождать железнодорожный туризм и надеяться на его эффективность недостаточно. Нужна целенаправленная система и механизмы развития этого вида услуг и существенная инвестиционная деятельность.

Было бы целесообразно обратить внимание на опыт других стран, которые уже достигли значительных успехов в этом виде оказания туристических услуг. За рубежом для решения проблемы железнодорожного туризма относятся не от случая к случаю, а на постоянной основе.

В Европе туристические перевозки реализуются как специальными туристическими или экскурсионными поездами, так и рейсовыми экспрессами. Положительные тенденции в этой сфере имеют железнодорожные компании Германии, Швейцарии, Швеции, Испании, США, Индии и др. стран.

Наибольшую популярность железнодорожные путешествия приобрели в Германии (больше 45% населения путешествуют по железной дороге), Великобритании и Швейцарии.

Стандартные железнодорожные туры условно разделяют на три категории:

- однодневные;
- непродолжительные (2-3 суток);
- многодневные (от 5 суток и более).

Однодневные туры начинаются утром и заканчиваются вечером того же дня. В дороге туристы располагаются за столиками вагонов-ресторанов. По пути они могут не только лишиться раз перекусить, но и посмотреть выступления эстрадных и цирковых артистов. Туристов довозят до какой-то конкретной станции, где для них подготовлена специальная программа. Это может быть экскурсионная поездка или же пикник на природе. Чаще всего пассажиры имеют возможность совместить приятное с полезным.

Непродолжительные туры продолжаются до трех суток. Во время путешествия пассажиры проживают в отдельных купе. Поездки составлены с таким расчетом, чтобы ночью, когда все спят, поезд находился в пути. Днем же туристы заняты на всевозможных экскурсионных мероприятиях.

Многодневные туры. График движения поездов, обслуживающих многодневные поездки, отличается большим разнообразием. В зависимости от маршрута и экскурсионной программы туристы часто находятся в пути и в дневное время. Как показывает практика, чтобы путешественники не утомились, безостановочно между двумя пунктами туристический поезд должен идти не более полутора суток. Продолжительные дневные переезды планируются в тех случаях, когда по пути следования открываются интересные виды и ландшафты. Несмотря на ограниченные строгими стандартами железной дороги габаритные размеры вагонов, их комфортабельности и внутреннему дизайну могут позавидовать многие стационарные гостиницы. В каждом купе, общее число которых в спальном вагоне не превышает восьми, проживает не более двух человек. В зависимости от категории поезда купе оборудуется двумя односпальными или одной двухспальной кроватями, кондиционерами, есть письменный стол, телефон, телевизор. Туалетная и душевая комнаты могут быть на весь вагон или же на один-два номера. В состав туристического поезда входят также несколько вагонов-ресторанов, вагон-салон, используемый как место для отдыха, конференц-вагон (он же лекторий, дискотека или же видеосалон), а так же «детский вагон» или же «зал подвижных игр».

Туристско-экскурсионные поезда назначаются на основании заключенного договора между туристической фирмой и управлением железной дороги. Назначение поездов производится после заключения договора и оплаты причитающихся платежей [5].

Компания «Украинские железные дороги», как и зарубежные компании, также имеет все условия для возобновления и развития

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

туризма по железной дороге.

Железной дороге принадлежит первое место в перевозке пассажиров. В настоящее время железная дорога имеет ряд преимуществ: является самым дешевым видом транспорта; является самым надежным видом транспорта; может предоставить максимальное количество услуг, как в пути, так и во время отдыха. Учитывая эти три фактора, железная дорога может конкурировать с услугами других компаний. Поэтому компания «Украинские железные дороги» должна быть заинтересована в развитии туризма на железной дороге, ибо он позитивно влияет на увеличение количества пассажиров и на рост доходов компании. В этом есть прямая закономерность: больше пассажиров, значит, и доходы в отрасли увеличиваются.

Туристический бизнес по железной дороге привлекателен по следующим причинам:

- небольшие стартовые инвестиции;
- растущий спрос на туристические услуги;
- минимальный срок окупаемости затрат.

Приходится констатировать, что в настоящее время на железной дороге Украины отсутствует в достаточном количестве специальный подвижной состав, который предназначен для перевозки туристов, что не позволяет вывести уровень туристического сервиса на надлежащий уровень, который был бы максимально приближен к европейскому уровню. Это является достаточно серьезным препятствием для систематического развития туризма на железной дороге.

Важным действием, позволяющим существенно повысить уровень сервиса, является создание в структуре железных дорог специальных подразделений, которые бы занимались организацией туристических путешествий с сервисным обслуживанием, на основе маркетинговых исследований. Кроме того, необходимо формировать политику технического развития железнодорожных станций, вокзалов и их инфраструктуры, обосновывать предложения по изменению технологий их работы, схем формирования распределения движения пассажирских поездов, а также постоянно изучать структуру пассажиропотоков и их потребности, гибко реагировать на изменяющиеся новые современные продукты и услуги, совершенствовать стиль и формы обслуживания пассажиров.

В компании «Украинские железные дороги» целесообразно создать единую структуру, которая будет предоставлять полный комплекс услуг по организации путешествий по железной дороге на специализированном подвижном составе. Это избавит клиентов от необходимости заключения договоров с несколькими организациями по вопросам аренды вагонов, разработки маршрута продвижения, предоставления питания и др. услуг.

Подразделения пассажирского хозяйства совместно с причастными департаментами могут взять на себя функции централизованного планирования туристско-экскурсионных поездов. В подразделениях пассажирского хозяйства должны быть разработаны схемы и программы развития туризма и экскурсионного отдыха, согласованы на региональном и местном уровнях с администрациями, разными органами и службами. Эти программы должны стать основой для формирования предприятиями железнодорожного транспорта разнообразных туристических продуктов.

Создание единого органа управления туристическими перевозками, в ведении которого должны быть все вопросы их организации, позволит качественно изменить уровень железнодорожных туристических перевозок. К сожалению, в «Государственной программе реформирования железнодорожного транспорта» не упоминается железнодорожный туризм как один из источников дохода и повышения престижа железных дорог. И в этом её существенный недостаток. Полной мерой призванные содействовать развитию туризма на железной дороге – это соответствующие задания Правительства. Они должны касаться введения туристических поездов для тематических экскурсий выходного дня и на каникулах для учащихся и студентов.

Необходимо отметить, что при развитии индустрии туризма на железнодорожном транспорте остро возникает проблема подготовки высококвалифицированных кадров для их деятельности.

Анализ развития системы подготовки кадров для сферы туризма в Украине позволил выявить необходимость внедрения в процесс подготовки кадров принципов непрерывного образования. Оно должно включать в себя несколько образовательных уровней.

Так, первый уровень профессиональных знаний должен реализовываться уже в средней школе на базе 8-11 классов, где ученики в лицах параллельно с общеобразовательными дисциплинами, овладевают основными специальностями социальной анимации, спортивно-оздоровительного и экскурсионного туризма. Выпускники получают первичные специальные знания по туризму.

Второй уровень – приобретение профессиональных квалификаций должен осуществляться в училищах, техникумах и колледжах, в которых лицеисты должны продолжить свое профессиональное образование и овладеть профессией по социальному туристическому профилю. Фактически, это должна быть система среднего специального образования с получением степени и квалификации бакалавра по туризму.

Третий уровень реализации профессиональных потребностей – это высшее образование 3 и 4 образовательно-квалификационных уровней, в системе которого все более широкий размах приобретает сертификационное и интерактивное обучение, которое расширяет профессиональную мобильность специалиста. По программам высшей школы реализуются 3 и 4 уровни профессионального образования, а также 2 уровень туристической квалификации – бакалавр со средним специальным образованием.

Особо можно выделить специализированные вузы туристического профиля (Киевский институт туризма и гостиничного хозяйства, Институт туризма федерации профсоюзов Украины, Донецкий институт туристического бизнеса), которые осуществляют подготовку специалистов высшего управленческого уровня. Кроме них, целый ряд высших учебных заведений в рамках своей компетенции организовал на отдельных факультетах и кафедрах подготовку специалистов для туризма. Так, Национальный университет им. Т.Г. Шевченко на историческом факультете осуществляет обучение будущих экскурсоводов. Одесский государственный экономический университет на факультете международной экономики организовал подготовку кадров по специальности «Экономика и организация туризма».

Харьковский государственный университет питания и торговли, а также Донецкий национальный университет экономики и торговли имени Михаила Туган-Барановского готовят специалистов по организации ресторанного и гостиничного сервиса и т.д.

Донецкий институт железнодорожного транспорта (высшее учебное заведение 3-го уровня государственной аккредитации) требует подготовленных абитуриентов, способных заниматься учебной, учебно-организационной и научной деятельностью для повышения уровня научных разработок высшего учебного заведения. Результаты мониторинга рынка образовательных услуг Донецка и Донецкой области свидетельствуют об отсутствии системы многоступенчатой непрерывной подготовки. Ни одно высшее учебное заведение города Донецка и Донецкой области не имеет кафедры, выпускающей специалистов по организации туризма на железнодорожном транспорте. Потому на основании вышеизложенного, есть необходимость в открытии в Донецком институте железнодорожного транспорта кафедры «Экономика туризма на железнодорожном транспорте».

С открытием кафедр можно быть решен вопрос о трудоустройстве выпускников этого курса на железную дорогу в качестве организаторов туристических путешествий по железной дороге.

Выводы:

1. Железнодорожный туризм необходимо развивать, что не только поднимает престиж предприятия, но и повышает прибыльность пассажирских перевозок в условиях экономического спада.

2. Сферу туристических услуг на железнодорожном транспорте необходимо постоянно пополнять специалистами. Это позволит возродить данный вид туризма и поднять его на должный уровень, сделать его не только рентабельным, но и прибыльным.

3. Создание мощной туристической индустрии имеет важное значение как одно из эффективных направлений структурной перестройки экономики. Успешное развитие туризма на железнодорожном транспорте оказывает огромное влияние на такие ключевые секторы экономики как транспорт, связь, торговля, строительная отрасль, сельское хозяйство, производство товаров народного потребления и другие отрасли национального хозяйства.

ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ ВНЕШНЕЭКОНОМИЧЕСКИХ СВЯЗЕЙ И ПРИВЛЕЧЕНИЯ ИНОСТРАННЫХ ИНВЕСТИЦИЙ: РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Мельник Т. Розвиток туризму на залізничному транспорті / Т. Мельник, О. Христофор // Зб. наук. праць ДЕТУТ. Серія Економіка і управління. – 2011. – Вип. 17. – с. 208-215.
2. Дергоусова А. Методичний підхід до формування стратегії розвитку залізничного туризму на залізницях України / А.Дергоусова // Вісник економіки транспорту і промисловості. – 2011. – № 35. – с. 51-55.
3. Чеховська М.М. Напрями підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту / М.М. Чеховська // Актуальні проблеми економіки. – 2010. – №9 (111). – с. 88-91.
4. Стрілець В. Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / В. Стрілець, О. Яблуган // Проблеми економіки транспорту. – 2011. – Вип. 1. – с. 114-117.
5. Волошин Г.В. По Европе на поезде.//Международный туризм №4 1999г./
6. Воскресенский В.Ю. Международный туризм. Учебное пособие, 2006г.
7. Ищенко А.М. Залізничний туризм.// Туристичний бізнес.№4-2001р.
8. Квартальнов В.А. Иностраный туризм, М.,-1999г.
9. Власова Т.И. В век туризма – с новым качеством подготовки специалистов/ Т.И. Власова// Вісник ДІТБ - 2001,-№5-С.15-18.

РЕЗЮМЕ

У статті розглянуто основні проблеми з організації туризму на залізничному транспорті та підготовка кадрів для туристичної галузі на залізничних магістралях України.

Ключові слова: залізничний транспорт, туризм, підготовка кадрів.

РЕЗЮМЕ

В статье рассмотрены основные проблемы по организации туризма на железнодорожном транспорте и подготовка кадров для туристической отрасли на железнодорожных магистралях Украины.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, туризм, подготовка кадров

SUMMARY

The article is devoted to the description of basic problems of tourism in rail transport and training for the tourism industry on railway lines in Ukraine.

Keywords: railway transportation, tourism, training

МЕХАНІЗМИ ФІНАНСУВАННЯ ПРОЄКТІВ УКРАЇНСЬКО-ПОЛЬСЬКОГО ТРАНСКОРДОННОГО СПІВРОБІТНИЦТВА

Засадко В.В., к.е.н., старший науковий співробітник РФ НІСД у м. Львові ¹

Згідно Закону України «Про транскордонне співробітництво» (від 24 червня 2004 року, № 1861-IV) фінансування проєктів транскордонного співробітництва (ТКС) між Україною та Польщею може здійснюватись через такі механізми: фінансування за рахунок коштів Державного бюджету України; спільне фінансування шляхом залучення міжнародної технічної допомоги; фінансування з місцевих бюджетів на відповідний рік. Незважаючи на наявність окремих проєктів українсько-польського ТКС, потенціал такого виду співпраці слабо реалізовується, що передусім і значним чином пов'язане з недосконалістю існуючих в Україні механізмів фінансування проєктів ТКС. Це обумовлює необхідність пошуку напрямів удосконалення механізмів фінансування ТКС, їх наукового обґрунтування.

Низка вітчизняних та закордонних науковців серед стримуючих чинників розвитку ТКС України виокремлюють недостатність фінансового забезпечення цього процесу. Так, Н. Мікула [1] акцентує увагу на проблемах планування бюджетних коштів щодо транскордонного співробітництва і доводить, що Закон України «Про транскордонне співробітництво» не буде працювати без розроблених та інституційно забезпечених механізмів його реалізації. Балацький О.Ф. та Фролов С.М. [2] наголошують, що в Україні більшість фінансових важелів впливу на розвиток прикордонних територій сконцентровано в руках центральних органів влади. І як наслідок, рішення щодо управління прикордонними територіями недостатньо повно враховують реальний стан справ, оскільки не спираються на глибоке знання предмета. Крім того, у роботі центральних органів влади домінують макроекономічні та політичні пріоритети, що зумовлюють «витіснення» транскордонного співробітництва на периферію державної політики України. Топалоглу Л., Каліорас Д., Пантасіс П. [3] звертають увагу на складність, а подекуди неможливість оцінки соціально-економічних ефектів транскордонного співробітництва, що іноді стає перешкодою у прийнятті рішень щодо фінансування цього процесу.

Погоджуючись з висловленими вище аргументами науковців щодо існування проблем фінансового забезпечення процесу транскордонного співробітництва прикордонних областей України, вважаємо необхідним узагальнити і конкретизувати недоліки механізмів фінансування транскордонних проєктів, а також обґрунтувати напрями їх удосконалення на прикладі українсько-польського ТКС, що і є метою цієї статті.

Механізм фінансування за рахунок коштів Державного бюджету України практично не функціонує. Так, в нашій державі обсяги фінансових асигнувань, спрямованих на державну підтримку ТКС, повинні визначатися у законі «Про Державний бюджет України» на відповідний період згідно з програмами транскордонного співробітництва, перелік яких щорічно формується Міністерством економіки України та затверджується Кабінетом Міністрів України. Проте, з моменту прийняття Закону України «Про транскордонне співробітництво» (впродовж 2004-2012 рр.) у Державному бюджеті України кошти на транскордонне співробітництво не передбачалися.

Згідно державної програми розвитку транскордонного співробітництва на 2011-2015 роки визначено перелік з 10 великомасштабних інфраструктурних проєктів транскордонного співробітництва України, яким може бути надана державна фінансова підтримка та надаватиметься підтримка Європейського Союзу в рамках виконання програм прикордонного співробітництва Європейського інструменту сусідства та партнерства на 2007-2013 роки [4]. Однак жодна відповідна стаття видатків для фінансування проєктів не була закладена у Державний бюджет України, хоча частина запланованих проєктів повинна була завершитись у 2012 р.

Механізм спільного фінансування українсько-польських транскордонних проєктів шляхом залучення міжнародної технічної допомоги, який задіяний у єдиній спільній для Польщі та України транскордонній програмі – «Польща-Білорусь-Україна 2007-2013», містить низку проблемних аспектів, що призводять до диспаритету між активністю польських і українських учасників транскордонної програми, втратою українською стороною перспектив щодо розвитку прикордонної інфраструктури, людського капіталу, інституційної співпраці та економічної інтеграції.

Загальна сума бюджету програми «Польща-Білорусь-Україна 2007-2013» становить 202959 тис. євро, з них – 186201 тис. євро заплановані з фонду Європейської Комісії, а 16758 тис. євро відведено на співфінансування (табл. 1).