

А. В. Марценюк,

д. е. н., доцент, професор кафедри економіки та менеджменту, Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,

ORCID ID: 0000-0003-4121-8826

О. В. Павлусенко,

заступник директора філії, Центр сервісного забезпечення, АТ "Укрзалізниця"

ORCID ID: 0000-0002-7043-1514

DOI: 10.32702/2306-6806.2020.4.60

ПОРІВНЯЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА АВТОМОБІЛЬНОГО ТА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ

L. Martseniuk,

Doctor of Economic Sciences, Associated Professor, Dnipro National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Dnipro, Ukraine

O. Pavlusenko,

Head of the materials department for rolling stock operation

Department of Logistics of JSC "Ukrzaliznytsia"

COMPARATIVE CHARACTERISTICS OF ROAD AND RAILWAY TOURISM

Задля ефективної роботи залізничного транспорту в умовах сучасного ринку автори пропонують розвивати в Україні залізничний туризм. Проведено порівняння залізничного та автомобільного туризму та визначено їх переваги та недоліки. Наведене порівняння вказує на високий потенціал першого за умови, якщо він буде використовувати сучасний комфортний рухомий склад. Остаточний вибір туристичних перевезень слід обґрунтовувати економічними розрахунками через тривалість життєвого циклу інвестиційного проекту. Під час формування варіантів реалізації проекту автори пропонують визначати прогностичні грошові потоки кожного сценарію та ймовірність їх реалізації. В 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, втримання міграційних процесів в Західній Україні.

Comparison of two types of the tourist travels performed by railway and road transport is of great interest. Each of these modes of transport has certain advantages and disadvantages. For example, railway tourism has the following advantages: 1. The main advantage of the railway transport is the association of hotel and restaurant services with the process of tourist transportations between different Ukrainian cities and tourist attractions. 2. The number of inconvenient transportations through the tourist towns and the objects for relax and active rest is significantly reduced, as the trips to the places of morning and evening meals and stay in hotels are eliminated. 3. Due to elimination of time for transfer transportations, morning and evening meals, as well as the time for the rest in hotels, tourists can in addition view local tourist attractions, beautiful nature, reserves and other peculiarities. 4. Travels by premium class buses provide only partial use of toilets, as there is no full comfort for maintenance of such toilets at the tourist routes. 5. Automobile tourism cannot provide full comfort for its customers. 6. The travel term by railway transport can far exceed the travel term by tourist buses, as the latter do not provide appropriate comfort.

At the same time, automobile tourism has some significant advantages over the railway tourism, they are: 1. High mobility. 2. Only partially requires the use of transfer transportations to travel on certain automobile roads. 3. Sector of tourism services is much broader than that of railway transport, because it has a much larger network of highways. 4. Tourist buses can smoothly run the roads of the European countries, which is very difficult for railway transport as it is required the replacement of bogies for the track 1435 mm.

However, both of the proposed types for tourist traffic have significant disadvantages: 1. Low speed. 2. Railway and road transport (limited) can only be used within the continents. 3. Both types of tourist traffic pollute the environment in varying degrees. Automobile transport pollute the air most of all because it uses diesel fuel, the railway transport is more environmentally friendly because basically it uses electric traction.

Ключові слова: залізничний туризм, автомобільний туризм, транспортна подорож, АТ "Укрзалізниця", форми туризму.

Key words: railway tourism, car tourism, transport travel, JSC "Ukrzaliznytsya", forms of tourism.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Туризм — це багатогранне явище, що поєднує економічні, соціальні, культурні та екологічні аспекти, має значний потенціал для постійного прогресу, тісно взаємодіє з багатьма галузями економіки, зумовлюючи його провідне місце у соціально-економічному житті країн і народів. Динамічний розвиток сфери туризму здійснює мультиплікаційний ефект на інші галузі економіки, в яких активізується інвестиційна діяльність та прискорюється обіг грошових коштів [1].

Сьогодні в Україні існує багато варіантів класифікацій туристичної діяльності за різними ознаками. Спочатку слід розглянути ті з них, які офіційно використовуються в Україні: 1) за видами суб'єктів туристичної діяльності: туристичні оператори; туристичні агенти; суб'єкти, що здійснюють екскурсійну діяльність; 2) за послугами сторонніх організацій, які надаються при виробництві туристичного продукту: з розміщення і проживання: готелі, апартаменти; приватний сектор; з транспортного обслуговування: залізничний транспорт; повітряний транспорт водний транспорт; міський транс-

порт; екскурсійні автобуси; оренда автомобілів; з харчування; з медичного страхування; з екскурсійного обслуговування (без транспортних послуг); з візового обслуговування; за послугами культурно-освітнього, культурно-дозвільного характеру, організацій культури; за іншими послугами, що використовуються під час виробництва туристичного продукту; 3) за статусом реєстрації: юридичні особи; фізичні особи-підприємці; 4) за міграцією через кордон: в'їзд іноземних громадян в Україну — за країнами, з яких вони прибули; виїзд громадян України за кордон — за країнами, до яких вони виїжджали.

Туризм та транспорт тісно пов'язані між собою, а отже, при організації туристичної подорожі вкрай важливим є питання вибору виду транспорту.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ І ПУБЛІКАЦІЙ

Провідні наукові видання та фахівці додатково класифікують туристичну діяльність за видом подорожі залежно від мети поїздки (рис. 1).



Рис. 1. Класифікація туристичних подорожей залежно від мети

Джерело: систематизовано авторами на підставі [3—9].

Таблиця 1. Класифікація видів і форм туризму за різними ознаками

Ознака	Вид туризму
За цілями	Маршрутно-пізнавальний, спортивно-оздоровчий, самодіяльний, діловий, курортний, лікувальний, фестивальний, мисливський, екологічний, екстремальний, релігійний, навчальний, науковий
За використанням транспортних засобів	Автомобільний, залізничний, авіаційний, водний, велосипедний, комбінований, кінний, піший, з використанням екзотичних видів транспорту
За географією	Міжнародний, місцевий, прикордонний, регіональний
За формою участі	Індивідуальний, груповий, сімейний
За сезонністю	Активний туристський сезон, міжсезоння, не сезон
За спрямованістю туристичних потоків	Внутрішній, виїзний, в'їзний
За віком	Зрілий, молодіжний, дитячий, змішаний
За тривалістю	Одноденний, багатоденний, транзитний
За масштабом охоплення	Внутрішньорегіональний, міжрегіональний, кругосвітний
За ступенем мобільності	Пересувний, стаціонарний, змішаний
За економічним принципом	Елітний, комерційний, соціальний, заохочувальний
За формою організації	Плановий, спонтанний

Джерело: розроблено авторами на підставі [3—10].

У роботі Моран О.І. [2] удосконалено класифікацію видів туризму за метою подорожі, автор доповнив її інформаційно-навчальним видом туризму, що, на думку автора, дає можливість виявити особливості та визначити відмінності у підходах до його розвитку.

Виходячи із загальноприйнятої класифікації видів туризму та враховуючи специфіку залізничних перевезень, А.О. Дергоусовою [3] запропоновано таку класифікацію видів залізничного туризму: за часом: одноденний; короткочасний; багатоденний; за територіальною належністю: міжнародний; у рамках країни; у рамках однієї залізниці; за сезонністю: сезонний; міжсезоння; за цілями: пізнавальний; лікувально-оздоровчий; професійно-навчальний; за типом побудови маршруту: лінійні; радіальні; кільцеві; за використанням видів транспорту: залізничним, автомобільним, водним, повітряним; за ступенем забезпеченості транспортною інфраструктурою: власний рухомий склад; орендований рухомий склад інших операторів; за повнотою туристичного обслуговування: комплексне обслуговування залізничним транспортом; партнерське співробітництво; обслуговування іншими операторами; за ступенем концентрації пасажирів: подорож туристичним поїздом; подорож у туристичному вагоні за розкладом пасажирського поїзда; за власністю доходних надходжень: повна власність; власність інших операторів; за циклічністю: випадковий; сезонний; періодичний; постійний.

На наш погляд, підходи до розвитку туризму повинні бути універсальними для будь-якого виду туризму, адже процес використання різноманітних заходів щодо роз-

витку різних видів туризму є досить трудомістким та може бути неефективним у сучасних умовах. Є й інші класифікації видів туризму залежно від різних ознак, які систематизовано в таблиці 1.

Крім наведених вище класифікацій видів і форм туристичної діяльності, слід розглянути існуючу класифікацію туристичних маршрутів (табл. 2).

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є аналіз існуючих класифікацій видів туристичної діяльності, проведення порівняння автомобільного та залізничного туризму, а також надання пропозицій щодо остаточного вибору туристичних перевезень.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Найбільш розвинутий в Україні туризм з використанням автомобільного транспорту. Він застосовується за чотирма напрямками туристичної діяльності: трансферні перевезення, материковий туризм, оглядовий туризм та самодіяльний туризм. Перший вид використовується для перевезення туристів у готелі, аеропорти та на вокзали спеціальними автобусами; другий — для надання комплексу туристичних послуг, але потребує додатково організації харчування та проживання туристів у готелях, інколи у автобусах; третій вид автомобільного туризму застосовується як допоміжний для відпочиваючих у готелях. Окремо слід розглядати самодіяльний туризм, який виконується власними або орендованими автомобілями для поїздок окремих туристів територією України та за кордон. Цей вид туризму тяжко піддається плануванню, оскільки статистика за даними перевезеннями майже відсутня.

Залізничний туризм можна застосовувати за чотирма основними напрямками: круїзний, оглядовий, трансферні перевезення та перевезення вузькими коліями.

Значний інтерес становить порівняння між собою двох видів туристичних подорожей, які виконуються залізничним та автомобільним транспортом (табл. 3).

Кожен з цих видів транспорту має певні переваги та недоліки. Серед переваг залізничного, зокрема, можна виділити такі:

1. Об'єднання готельних та ресторанних послуг одночасно з процесом перевезень туристів.

2. Кількість незручних перевезень між туристичними містечками та об'єктами спокійного й активного відпочинку суттєво скорочується.

Таблиця 2. Класифікація туристичних маршрутів

Ознака	Туристичний маршрут
За змістом	Маршрутно-пізнавальний, спортивно-оздоровчий, самодіяльний, діловий, курортний, лікувальний, фестивальний, мисливський, екологічний, екстремальний, релігійний, навчальний, шоп-туризм
За формою власності виду транспорту	Власний транспорт туристичної фірми, орендований туристичною фірмою транспорт, особистий транспорт туристів
За засобом пересування	Автобусний, водний, авіаційний, залізничний, комбінований
За побудовою траси	Лінійний, радіальний, кільцевий
За сезонністю	Цілорічний, сезонний
За типами	Тематичний, оздоровчий, похідний, комбінований
За тривалістю	Багатоденний, одноденний, погодинний

Джерело: розроблено авторами на підставі [3—10].

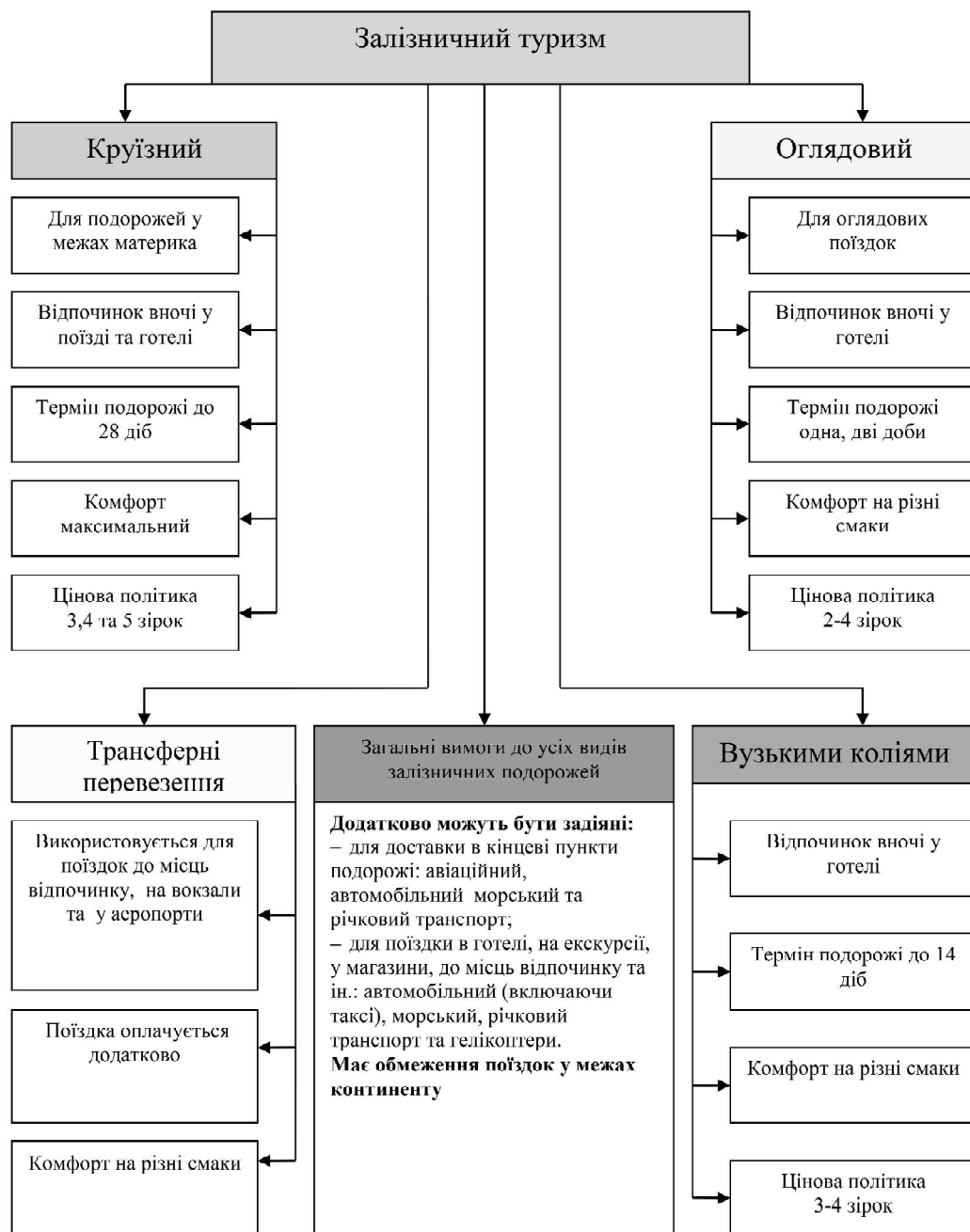


Рис. 2. Класифікація туристичних подорожей залізничним транспортом

Джерело: систематизовано авторами на підставі [11].

Таблиця 3. Фактори, що впливають на переваги або недоліки залізничного та автомобільного туризму

Фактор	Відмітка про належність фактору:	
	до переваг	до недоліків
Об'єднання готельних та ресторанних послуг одночасно з процесом перевезень туристів	+	-
Кількість незручних перевезень	+	-
Можливість додатково ознайомитися з місцевими туристичними пам'ятками	+	-
Обслуговування туалетами	+	-
Забезпечення повного комфорту для своїх клієнтів	+	-
Термін подорожі	+	-
Можливість виконання туристичних подорожей в будь-якому районі	-	+
Сфера туристичних послуг	-	+
Безперешкодне курсування територіями європейських країн	-	+
Низька середня швидкість руху до 110 км/год	-	-
Перевезення відбуваються лише у межах материків	-	-
Екологічність туристичних перевезень	+	-
Термін туристичної подорожі	+	-

Джерело: розроблено авторами на підставі [11].

Таблиця 4. Рекомендовані сфери використання туристичних перевезень залізничним та автомобільним транспортом

Вид туристичної подорожі	Рекомендований вид транспорту	Примітка
Одноденний оглядовий туризм:		
- територією країни	Автомобільний	Туристичні автобуси
- вузькими залізничними коліями	Залізничний	Спеціальний рухомий склад для вузьких колій
Дводенний туризм вихідного дня:		
- територією країни	Автомобільний	Туристичні автобуси
- вузькими залізничними коліями	Залізничний	Спеціальний рухомий склад для вузьких колій
Короткостроковий туризм до 7 днів:		
- територією країни	Автомобільний та залізничний	Автобуси вищого класу Спеціальний новий залізничний рухомий склад
- вузькими залізничними коліями	Залізничний	Спеціальний рухомий склад для вузьких колій
Довгостроковий туризм до 14 днів:		
- територією країни	Автомобільний та залізничний	Автобуси вищого класу. Спеціальний новий залізничний рухомий склад
- територією європейських країн	Автомобільний	Автобуси вищого класу
Круїзний туризм до 28 днів:		
- з повним комфортом	Залізничний	Спеціальний новий рухомий склад, що включає повний набір вагонів
- з частковим комфортом	Залізничний та автомобільний	Спеціальний новий рухомий склад, що включає частковий набір вагонів. Автобуси вищого класу

Джерело: розроблено авторами на підставі [11].

3. Завдяки виключенню часу на трансферні перевезення, ранкове та вечірнє харчування, а також на відпочинок у готелях, туристи можуть додатково ознайомитися з місцевими туристичними пам'ятками, чарівною природою, заповідниками, замками тощо.

4. Забезпечується безперешкодне користування туалетами під час поїздки, що дозволяє уникнути додаткових зупинок.

5. Забезпечується повний комфорт для пасажирів.

6. Загальний термін подорожі залізничним транспортом може значно перевищувати термін подорожі туристичними автобусами.

У той же час автомобільний туризм має деякі суттєві переваги перед залізничним туризмом, а саме:

1. Висока мобільність.

Таблиця 5. Основні фактори, що впливають на розвиток вузькоколісного залізничного туризму

Рівень	Вид факторів зовнішнього середовища	Чинники, що впливають на розвиток залізничного туризму
Макро-рівень	Політичні	Гібридна війна, анексія Криму
	Економічні	Порушення економічних зв'язків з деякими країнами колишнього СРСР суттєво впливають на обсяги перевезень
	Соціально-культурні	Падіння рівня життя мешканців України
	Технологічні	Відсутність концепції щодо розвитку пасажирських перевезень на залізничному транспорті. Промисловість України може виробляти новий рухомий склад, але за відсутності коштів АТ «УЗ» заводи простоюють. Інфраструктура залізничного транспорту потребує оновлення
	Екологічні	Залізничний туризм менше забруднює довкілля
Мезо-рівень	Конкуренти	Автомобільний туризм, оскільки він більш мобільний, ніж залізничний, але більш небезпечний, шкідливий та неритмічно працює протягом року
	Покупці туристичних послуг	Наявність попиту на залізничний туризм. Наявність відпочиваючих в місцевих готелях, які приїхали для відпочинку на туристичних об'єктах та місцевих жителів, що будуть користуватися залізницею
	Постачальники	Наявність великої кількості туристичних об'єктів в районі тяжіння до залізниці. Привабливість туристичних маршрутів. Проведення ефективної реклами та цінової політики. Високий рівень туристичного обслуговування, що виконують посередники. Наявність нового сучасного рухомого складу та висока якість перевезень

Джерело: розроблено авторами на підставі [11].

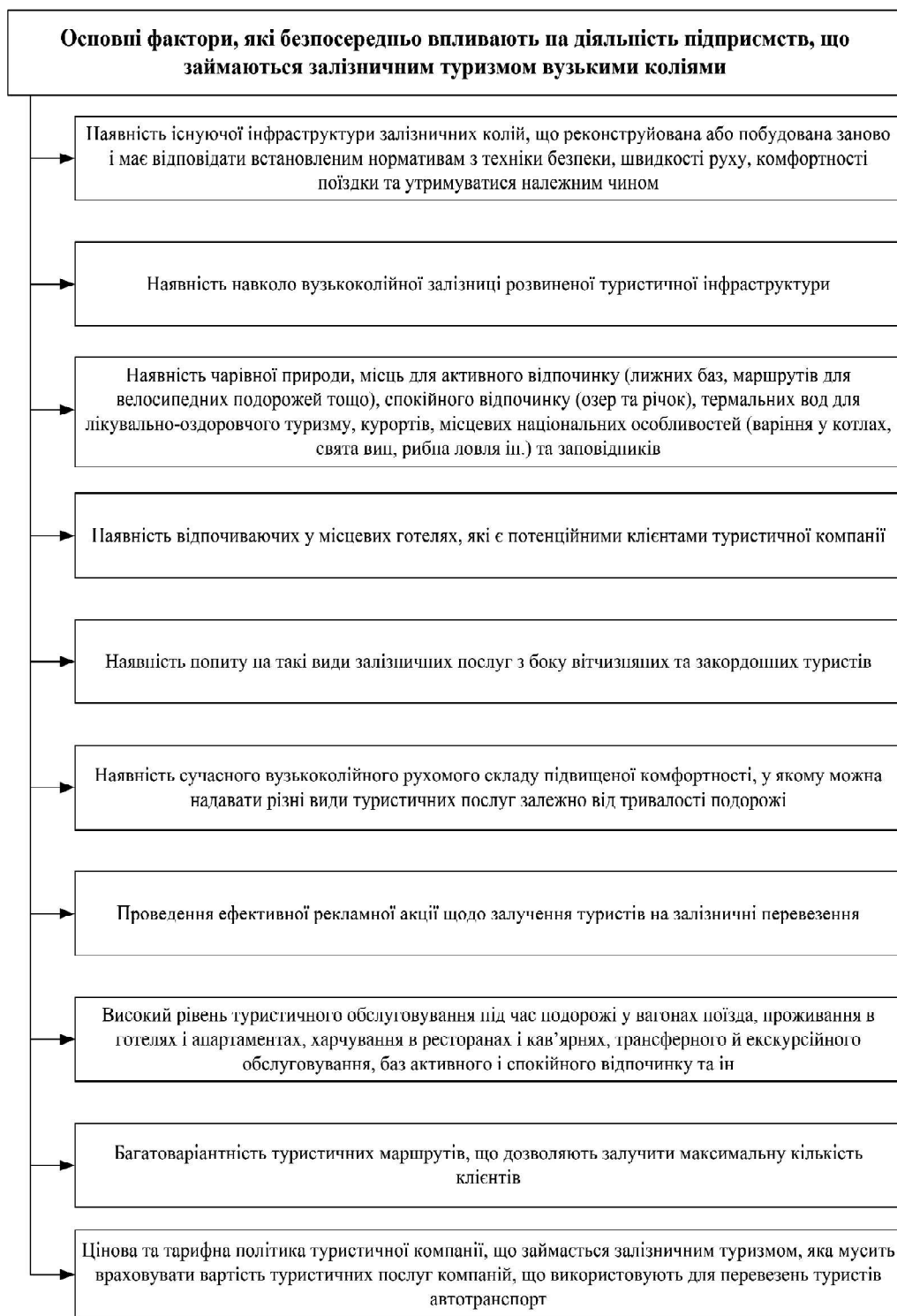


Рис. 3. Фактори, що впливають на діяльність підприємств, що займаються залізничним туризмом вузькими коліями

Джерело: систематизовано авторами на підставі [11].

2. Лише частково потребує використання трансферних перевезень для поїздки деякими автомобільними дорогами.

3. Сфера туристичних послуг значно ширша, ніж у залізничного транспорту, оскільки є значно більша мережа автомобільних доріг.

4. Туристичні автобуси можуть без перешкод курсувати автомобільними дорогами європейських країн, що дуже утруднено для залізничного транспорту, оскільки потрібна заміна візків для колії 1435 мм.

Але обидва запропонованих види туристичних перевезень мають суттєві недоліки:

1. Низька швидкість руху, яка не перевищує в середньому 110 км/год, що значно поступається авіаційному транспорту — 850 км/год.

2. Залізничний та автомобільний транспорт (обмежено) можна використовувати лише в межах материків.

3. Обидва види туристичних перевезень різною мірою забруднюють зовнішнє середовище.

4. Через обмежений термін туристичної подорожі, який не перевищує 28 діб, автомобільний та залізничний туризм значно поступаються морському.

Аналізуючи наведені вище фактори, можна рекомендувати ефективні сфери використання залізничного та автомобільного туризму (табл. 4).

Наведене порівняння двох видів туристичних перевезень залізничним та автомобільним транспортом вказує на високий потенціал першого за умови, якщо він буде використовувати сучасний комфортний рухомий склад і мати у своїй структурі не тільки вагони для перевезення туристів, а й інші. Незважаючи на більшу мобільність автомобільного транспорту, залізниця має більше переваг під час організації туристичних перевезень, адже в поїзді є можливість організувати сон та забезпечити харчування туристів упродовж подорожі прямо в пасажирському рухомому складі.

Далі необхідно встановити та дослідити основні фактори, які впливають на розвиток туризму в Україні. Вони проявляють себе на різних рівнях макро- та мезооточення туристичних залізничних компаній (табл. 5).

З таблиці випливає, що найбільш впливовими з них є політичні, оскільки вони як негативно, так і позитивно впливають на розвиток вузькоколійного залізничного туризму.

До негативних наслідків можна віднести значне скорочення кількості вітчизняних та іноземних туристів, до позитивних — відновлення застарілої вузькоколійної інфраструктури та її використання для туристичних подорожей в регіонах, що розташовані в протилежному боці від бойових дій. Враховуючи останні події, які відбулися в Україні протягом 2014—2016 рр., а саме: гібридна війна, погіршення відносин з Росією, суттєве скорочення доходів мешканців, обсяги туристичних перевезень значно знизилися. Крім того, після анексії Криму відбулися зміни потоків туристичних перевезень. Більшість мешканців країни почали проводити відпочинки у регіонах Західної України, що спонукає до підвищення попиту на туристичні подорожі вузькими коліями Закарпаття. До цього слід додати певний інтерес вітчизняних та закордонних бізнесменів щодо розвитку туристичної інфраструктури Закарпатського регіону.

Економічні фактори, з одного боку, негативно впливають на обсяги залізничних перевезень, відсутність інвестицій на розвиток залізничної інфраструктури та зубожіння населення України, а з іншого боку, наявність значних коштів у вітчизняних та закордонних олігархів спонукає вкладати їх у перспективні інноваційні проекти. Попит на туристичні перевезення вузькими залізничними коліями значно підвищиться за наявності сучасного комфортного рухомого складу.

На мезорівні основний негативний вплив на вузькоколійний залізничний туризм має скорочення покупок туристичних послуг, які віддають перевагу виїзному туризму у країни, що мають морські курорти. Але питома вага туристів у західному регіоні України за часи АТО поступово зростає, а впровадження залізничних подорожей по вузьких коліях дозволить захопити свою нішу на ринку туристичних послуг. Основні фактори, які безпосередньо впливають на діяльність підприємств, що займаються залізничним туризмом вузькими коліями, наведено на рисунку 3.

Остаточний вибір туристичних перевезень слід обґрунтовувати економічними розрахунками за документом "Порядок та критерії оцінки економічної ефективності проєктних (інвестиційних) пропозицій та інвестиційних проєктів", затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2012 року № 684 [12] та Методикою, запропонованою професором О.М. Гненним [13; 14].

У загальному вигляді вартість туристичної путівки під час використання залізничного або автомобільного транспорту буде включати такі витрати:

$$ВП = ВТП + ВДПЗ + ВДПА + ВДП + ВТр + ВЕ +$$

$$+ ВГ + ВХ + ВАР + ВВК \quad (1),$$

де ВТП — вартість перевезень залізничним або автомобільним транспортом на конкретному маршруті, грн;

ВДПЗ — вартість додаткових послуг залізничного транспорту;

ВДПА — вартість додаткових послуг інфраструктури автомобільного транспорту, що включає мийку туристичних автобусів, заправку їх паливом, оплату платних стоянок, грн;

ВДП — витрати на оплату додаткових туристичних послуг, грн;

ВТр — вартість трансферних перевезень та місцевих туристичних автобусів з урахуванням послуг гіда, грн;

ВЕ — вартість екскурсій з урахуванням послуг гіда, грн;

ВГ — витрати на оплату послуг готелів, грн;

ВХ — витрати на оплату харчування;

ВАР — витрати на утримання туристичних агенцій, рекламних компаній, які допомагають рекламувати діяльність компанії та реалізувати путівки на її подорожі, грн;

ВВК — власні витрати туристичної компанії з урахуванням витрат на будівництво й утримання власних об'єктів та споруд, грн.

Вартість туристичної путівки, крім вказаних складових, включає планові прибутки, які визначаються у відсотках до загальної суми витрат, з урахуванням попиту на цей вид туристичних перевезень.

ВИСНОВКИ

Останні роки є критичними для України, що призвело до суттєвого скорочення обсягів усіх видів туризму. Особливо скоротився виїзний туризм, для якого залізничний транспорт виконує трансферні послуги.

Оскільки життєвий рівень населення знизився, в Україні слід розвивати внутрішній туризм, адже він значно дешевший порівняно з виїзним; для цього необхідно активніше впроваджувати материкові види туристичних подорожей — залізничний туризм та екскурсійні автомобільні перевезення.

Оскільки автомобільний транспорт забруднює навколишнє середовище, створює багато небезпечних ситуацій, особливо в зимовий період, не може забезпечити туристам зручні та комфортні умови перевезення й додатково потребує проживання в готелях, в Україні слід більше уваги приділити залізничному туризму, який майже не має вказаних вище недоліків.

Водночас залізничний туризм має свої недоліки: він потребує більше коштів на організацію (закупівлю сучасних пасажирських вагонів, одиниця якого коштує до 1 млн дол. США, проте як вартість не нового екскурсійного автобуса до 50 тис. дол. США) і менш мобільний (не може підвести туристи у деякі райони України та потребує трансферних перевезень).

Література:

- Шуплат О.М. Формування поняття "туризм" у сучасній економічній науці / О.М. Шуплат // Ефективна економіка [Електронний ресурс]: електр. наук. фак. вид. / Дніпропетр. держ. агр.-екон. ун-т. — Електрон. текст. дані. — Дніпропетровськ, 2015. — № 12. — Режим доступу: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/12_2015/57.pdf
- Моран О.І. Розвиток туристичного ринку в економічній системі регіону: автореф. дис. ... канд. екон. наук / О.І. Моран. — Львів, 2008. — 22 с.
- Дергоусова А.О. Формування стратегії розвитку залізничного туризму: дис. ... канд. екон. наук: спец. 08.00.04. — економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.О. Дергоусова. — Харків: УкрДАЗТ, 2012. — 216 с.
- Абрамов В.В. Історія туризму: підручник / В.В. Абрамов, М.В. Тонкошкур. — Харків: ХНАМГ, 2010. — 294 с.
- Гудкова В.П. Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки: дис. ... д-ра екон. наук

за спеціальністю 08.00.04 — економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / В.П. Гудкова. — Київ, 2015. — 498 с.

6. Квартальнов В.А. Туризм: учебник / В.А. Квартальнов. — Москва: Финансы и статистика, 2002. — 320 с.

7. Келли Дж. Теория личности. Психологии личных конструкторов: пер. с англ. / Дж. Келли. — Санкт-Петербург: Речь, 2000. — 249 с.

8. Фастовець О.О. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів: навчальний посібник / О.О. Фастовець. — Київ: Вид-во ФПУ, 2007. — 233 с.

9. Школа І.М. Менеджмент туристичної індустрії: навч. посібник / За ред. проф. І.М. Школи. — Чернівці, 2003. — 596 с.

10. Матвійчук Л.Ю. Економіка туристично-рекреаційної сфери. Конспект лекцій для здобувачів третього освітньо-наукового рівня доктора філософії (PhD) галузі знань 05 "Соціальні та поведінкові науки" спеціальності 051 "Економіка" денної та заочної форм навчання / Л.Ю. Матвійчук. — Луцьк, 2016. — 146 с.

11. Марценюк Л.В. Організація залізничного туризму в Україні [Текст]: монографія / Л.В. Марценюк; Дніпропетр. нац. ун-т заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. — Дніпро, 2017. — 351 с.

12. Порядок та критерії оцінки економічної ефективності проектних (інвестиційних) пропозицій та інвестиційних проектів, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 18.07.2012 № 684 [Електронний ресурс]. — Режим доступу <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/684-2012>

13. Гненний О.М. До питання оцінки економічної ефективності інвестиційних програм / О.М. Гненний, Н.С. Чернова // 36. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна "Проблеми економіки транспорту". — 2014. — Вип. 7. — С. 37—45.

14. Гненний О.М. Методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом / О.М. Гненний // 36. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту заліз. трансп. ім. акад. В. Лазаряна "Проблеми економіки транспорту". — 2015. — Вип. 10. — С. 7—14.

References:

1. Shuplat, O.M. (2015), "Formation of the concept of "tourism" in modern economic science", *Efektivna ekonomika*, vol. 12, available at: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/12_2015/57.pdf (Accessed 20 March 2020).

2. Moran, O.I. (2008), "Development of the tourist market in the economic system of the region", Ph.D. Thesis, Economy, Lviv, Ukraine.

3. Derhousova, A.O. (2012), "Formation of development strategy of railway tourism", Abstract of Ph.D. dissertation, Economy, UkrDAZT, Kharkiv, Ukraine.

4. Abramov, V.V. and Tonokoshkur, M.V. (2010), *Istoriia turyzmu* [The history of tourism], KhNAMH, Kharkiv, Ukraine.

5. Hudkova, V.P. (2015), "Ensuring efficient operation of passenger transport enterprises in a socially oriented economy", Abstract of Ph.D. dissertation, Economy, Kyiv, Ukraine.

6. Kwartal'nov, V.A. (2002), *Turyzm* [Tourism], Fynansy y statystyka, Moscow, Russia.

7. Kelly, Dzh. (2000), *Teoriya lychnosty. Psykholohyy lychnykh konstruktov* [Theory of personality. Psychology of personal constructs], Rech', St. Petersburg, Russia.

8. Fastovets', O.O. (2007), *Orhanizatsiia transportnykh podorozhej i perevezen' turystiv* [Organization of transport trips and transportation of tourists], Vyd-vo FPU, Kyiv, Ukraine.

9. Shkola, I.M. (2003), *Menedzhment turystychnoi industrii* [Tourism industry management], Chernivtsi, Ukraine.

10. Matvijchuk, L.Yu. (2016), *Ekonomika turystychno-rekreatsijnoi sfery* [Economy of tourism and recreational sphere], Luts'k, Ukraine.

11. Martseniuk, L.V. (2017), *Orhanizatsiia zaliznychnoho turyzmu v Ukraini* [Organization of railway tourism in Ukraine], Dnipropetrovs'kyj natsional'nyj universytet zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana, Dnipro, Ukraine.

12. Cabinet of Ministers of Ukraine (2012), Resolution "The procedure and criteria for evaluating the cost-effectiveness of project (investment) proposals and investment projects", available at: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/ru/684-2012> (Accessed 20 March 2020).

13. Hnenyj, O.M. and Chernova, N.S. (2014), "On the question of assessing the economic efficiency of investment programs", *Zb. nauk. pr. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana "Problemy ekonomiky transportu"*, vol. 7, pp. 37—45.

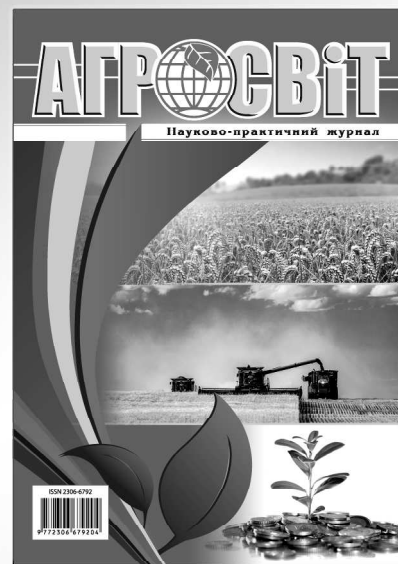
14. Hnenyi, O.M. (2015), "Methodological approaches to assessing the economic efficiency of investments in the development of tourist traffic by railway transport", *Problemy ekonomiky transportu*, vol. 10, pp. 7—14.

Стаття надійшла до редакції 20.03.2020 р.

АГРОСВІТ

www.agrosvit.info

Передплатний індекс: 23847



Виходить 24 рази на рік

Журнал включено до переліку наукових фахових видань України з ЕКОНОМІЧНИХ НАУК (Категорія «Б»)

Спеціальності – 051, 071, 072, 073, 075, 076, 292