

УДК 338.488.1:656.224.072.44

Т. Ю. Чаркіна,

к. е. н., доцент, доцент кафедри економіки та менеджменту,

Дніпровський національний університет залізничного транспорту імені ак. В. Лазаряна

ORCID ID: 0000-0001-6202-0910

DOI: 10.32702/2306-6792.2020.23.36

ПІДВИЩЕННЯ ДОХОДІВ ЗА РАХУНОК ВПРОВАДЖЕННЯ ТУРИСТИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

T. Charkina,

PhD in Economics, Associate Professor of the Department of Economics and management,

Dnipro National University of Railway Transport named after academician V. Lazaryan, Dnipro

INCREASING INCOME THROUGH THE INTRODUCTION OF TOURIST TRANSPORTATION

У статті автором задля отримання додаткового постійного доходу Укрзалізницею запропоновано впровадження туристичних залізничних перевезень. Підкреслено, що організація туристичних перевезень цілком можлива, але за умови використання сучасного рухомого складу, що відповідає вимогам потенційних туристів-пасажирів, а також за наявності широкого спектру послуг поруч із безпекою перевезень, прийнятною швидкістю та вартістю квитка.

Запропоновано організувати спеціальні туристичні поїзди різного класу із наданням широкого спектру послуг, який розрізнятиметься в залежності від тривалості та класності поїзда. Визначено, що при вдалому поєднанні потреб та очікувань стейкхолдерів залізниць, приміські залізничні транспортні системи можуть приносити величезні суспільні вигоди, включаючи істотну економію коштів для громадян, зменшення кількості заторів на автомобільних дорогах, зниження забруднення навколишнього середовища, зниження аварійності тощо.

Розумний діалог менеджерів транспортної, туристичної інфраструктури та представників органів місцевої влади сприятиме взаємовигідній організації перевезень громадян на невеликі відстані.

Задля розвитку залізничного туризму як додаткового джерела доходів, автор наполягає, що Укрзалізниця потрібні ініціювати зміни на законодавчому рівні у напрямі залучення інвестицій вітчизняних та іноземних бізнесменів, у тому числі, на умовах концесії. Наголошено на ефективності організації державно-приватного партнерства як дієвому засобу залучення коштів вітчизняних та іноземних інвесторів.

In the article, the author proposes the introduction of tourist rail transportation to obtain additional permanent income for Ukrzaliznytsia. It was emphasized that the organization of tourist transportation is quite possible, but subject to the use of modern rolling stock that meets the requirements of potential tourists-passengers, as well as in the presence of a wide range of services next to the safety of transportation, acceptable speed and ticket cost.

It was emphasized that tourism is a means of expanding a person's living space, a means of positively influencing his well-being, psychological and physical condition, an effective tool for increasing the vitality of a person, and therefore increasing the positive attitude and standard of living of the country as a whole.

The author proposes to organize special tourist trains of various classes with a wide range of services, which will differ depending on the duration and class of the train. The author says that when the needs and expectations of railway stakeholders are successfully combined, commuter rail transport systems can bring enormous social benefits, including significant cost savings for citizens, reduced traffic congestion, reduced environmental pollution, reduced accidents, and the like.

Travel services that will be provided by rail must be of high quality, with a wide range of offers, and must satisfy the most demanding passengers. At the same time, you need to remember about the conveniences necessary for a modern person during travel, namely: safety during travel, the most comfortable carriages with comfortable beds, fast Internet, the possibility of receiving additional food (preferably hot), the presence of air conditioners, dry closets, special equipment for people with disabilities, etc., as well as receiving an additional range of services at train stations and stations.

Smart dialogue between transport and tourism infrastructure managers and representatives of local authorities will contribute to the mutually beneficial organization of transportation of citizens over short distances. For the development of railway tourism as an additional source of income, the author insists that Ukrzaliznytsia needs to initiate changes at the legislative level in the direction of attracting investments from domestic and foreign businessmen, including on a concession basis.

The effectiveness of the organization of public-private partnership as an effective means of attracting funds from domestic and foreign investors is noted.

Ключові слова: дохід, залізничний транспорт, концесія, пасажирські перевезення, туризм, залізничний туризм.

Keywords: income, railway transport, concession, passenger transportation, tourism, railway tourism.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Нині пасажирський комплекс залізничного транспорту перебуває у дуже скрутному становищі. Пасажирські перевезення у більшості своєї, окрім деяких міжнародних, сполучень збиткові. Швидкісні перевезення розвиваються дуже повільно через хронічну нестачу інвестицій на оновлення вагонів. Потрібно сказати, що середня швидкість цих поїздів складає 100—120 км/год, а на окремих ділянках досягає 160 км/год. Безумовно, це дуже повільно у порівнянні зі швидкостями поїздів провідних Європейських країн.

Соціально значимі приміські перевезення збиткові більше, ніж на 85%. В сучасних економічних умовах приміське залізничне сполучення має високу значимість у розвитку регіонів, забезпечуючи мобільність трудових ресурсів. Приміський залізничний транспорт оптимально підходить для швидкого переміщення великої кількості пасажирів, таким чином може впливати на схеми розвитку як мегаполісів, так і їх міст-сателітів. Приміські пасажирські перевезення є ефективним і найдешевшим видом транспортного сполучення, який поєднує міста на відносно невеликій відстані [3].

При вдалому поєднанні потреб та очікувань стейкхолдерів залізниць, приміські залізничні транспортні системи можуть приносити величезні суспільні вигоди, включаючи істотну економію коштів для громадян, зменшення кількості заторів на автомобільних дорогах, зниження забруднення навколишнього середовища, зниження аварійності тощо. Розумний діалог менеджерів транспортної, туристичної інфраструктури та представників органів місцевої влади сприятиме взаємовигідній організації перевезень громадян на невеликій відстані.

АНАЛІЗ ПУБЛІКАЦІЙ ТА ДОСЛІДЖЕНЬ ІНШИХ НАУКОВЦІВ З ТЕМИ ДОСЛІДЖЕННЯ

Враховуючи відносно незначний вплив туристичної галузі на економіку України в ціло-

му, особливо з точки зору організації туристичних залізничних перевезень, у науковій літературі на наш погляд, недостатньо висвітлені питання щодо підвищення конкурентоспроможності українських залізниць, а відповідно і підвищення їхньої дохідності, шляхом організації туристичних пасажирських перевезень залізничним рухомими складом. Достатньо ґрунтовні дослідження з цього напрямку представлені науковцями: Барашом Ю.С., Марценюк Л.В., Дергоусовою А.О., Гненним О.М. та деякими іншими науковцями. Усі вони підкреслюють, що організація туристичних перевезень цілком можлива, але за умови використання сучасного рухомого складу, що відповідає вимогам потенційних туристів-пасажирів, а також за наявності широкого спектру послуг поруч із безпекою перевезень, прийнятною швидкістю та вартістю квитка.

МЕТА СТАТТІ

Метою статті є обґрунтування впровадження туристичних перевезень на залізничному транспорті як ефективному інструменту підвищення доходів залізниць.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Достатньо високий попит на пасажирські залізничні перевезення обумовлений численними факторами, серед яких безпека, ритмічність, помірна вартість і незалежність від погодних умов [3]. Підвищити попит серед населення на пасажирські перевезення залізничним транспортом можливо лише за умови підвищення сервісу та оновлення пасажирського рухомого складу, іншими словами, в сьогоденні умовах відкритого інформаційного простору клієнт достатньо добре обізнаний стосовно можливого рівня сервісу на інших, провідних залізницях і світу, і цілком логічно, що він вимагає такого ж самого, не нижче, ніж у сусідів рівня комфорту. А в умовах надання пасажиром застарілого рухомого складу, потенційний клієнт при потребі у перевезенні скоріш за все,

обере хоч і за більш високою вартістю, але більш комфортабельний вид перевезень, наприклад, автомобільний/автобусний або навіть водний чи авіаційний.

Укрзалізниця має на балансі велику кількість вокзалів, абсолютна більшість вокзалів, які перебувають у власності АТ "Укрзалізниця", знаходиться в задовільному стані. Але поки що вокзали приносять Укрзалізниці лише збитки, при цьому щорічно на їх утримання витрачається близько півмільярда гривень [4]. Але ж потрібно пам'ятати, що вокзали — це місце, де зазвичай пасажирів проводять багато часу в очікуванні потягу, тому потрібно передбачити максимальну кількість послуг усім пасажиром, незалежно від соціального статусу та віку тощо. Вокзал повинен стати місцем забезпечення комфорту споживачам послуг з пасажирських перевезень. У 2020 році керівництво Укрзалізниці активізувало зусилля щодо передачі провідних вокзалів у концесію, внаслідок чого, сім вокзалів міст-мільйонників буде передано у концесію. Потрібно відзначити, що державно-приватне партнерство є доволі ефективною формою співпраці керівництва держави, залізниці та інвесторів. Вважаємо, що в сучасних умовах хронічного недофінансування з боку держави залізничної галузі цілком логічним і послідовним є впровадження концесії на залізничному транспорті не тільки як ефективного джерела залучення інвестицій, а й інструментом задоволення потреб споживачів, тобто клієнтів залізниці.

Якщо розглядати альтернативні напрямки отримання доходу залізниць у процесі надання пасажирських перевезень, то на нашу думку, доволі вагомим внеском у загальну суму доходів можуть принести доходи від надання туристичних послуг залізничним транспортом.

Кожна людина по мірі своєї необхідності та по мірі своїх можливостей бажає мандрувати різними країнами світу, пізнавати нові міста, отримувати позитивні враження від побаченого та від своєї подорожі. В цьому йому допомагають саме туристичні подорожі.

Туризм — це тимчасовий виїзд особи з місця постійного проживання із оздоровчою, пізнавальною, професійно-діловою чи іншою метою без здійснення оплачуваної діяльності у місці перебування. Туризм проявляється як форма суспільного споживання специфічних благ, послуг та товарів, що об'єктивно розвинулася унаслідок соціологізації відтворювальної функції, утворивши галузь діяльності зі створення цього специфічного продукту та організації його споживання, яка за кінцевим

призначенням та характером діяльності належить до споживчих галузей господарства [1].

Туризм — засіб розширення життєвого простору людини, засіб позитивного впливу на її самопочуття, психологічний та фізичний стан, дієвий інструмент підвищення життєвого тону людини, а отже, підвищення позитивного настрою та рівня життя країни загалом.

Якщо вести мову про радянські часи, то більшість туристів була не настільки вимоглива до подорожей в цілому та до місць відпочинку, проживання, харчування, засобу перевезення тощо. В сучасних умовах все кардинально змінилось, адже люди стали більш вимогливі та розбірливі під час споживання туристичних, а разом із ними — транспортних послуг. Тому ринок повинен задовольняти їх потребу у наданні різноманітних, якісних послуг у туристичній діяльності.

Потрібно зауважити, що будь-який ринок, незалежно від його конкретного виду, базується на таких основних елементах: ціні, попиті і пропозиції, конкуренції. Ринок — це інструмент, або механізм, що зводить разом покупців (пред'явників попиту) і продавців (постачальників) окремих товарів і послуг [2].

У конкуренції існує "Закон підвищення потреб людини" — це об'єктивний закон, відповідно до якого у світі відбувається процес збільшення кількості видів і зміна структури споживчих товарів і послуг. Кількість видів товарів і послуг подвоюється приблизно кожні 10 років, причому темпи підвищення потреб на ексклюзивні товари і послуги престижної якості приблизно в два рази вище за темпи підвищення на товари і послуги для бідних верств населення [2].

Тому туристичні послуги, які будуть надаватися залізничним транспортом повинні бути якісними, з широким спектром пропозицій, які повинні задовольняти найвимогливіших пасажирів. При цьому потрібно пам'ятати про необхідні сучасній людині зручності під час подорожі, а саме: безпека під час подорожі, максимально комфортабельні вагони зі зручними купе та комфортабельними ліжками, швидкий Інтернет, можливість отримання додаткового харчування (бажано гаряче), наявність кондиціонерів, біотуалетів, спеціального обладнання для осіб з обмеженими можливостями тощо, а також отримання додаткового спектру послуг на вокзалах та станціях.

Туризм до недавнього часу — це прибутковий бізнес, який приносив державам величезні кошти, адже пандемія коронавірусу у світі зупинила цей вид бізнесу на невизначений час.

Поки представники туристичного бізнесу визначають, в якому напрямі рухатись далі, які інноваційні послуги пропонувати туристам із забезпеченням безпеки з точки зору санітарних норм. Звичайно, поки що потоки туристів значно впали, але зрозуміло, що рано чи пізно пандемія коронавірусу закінчиться і людство знову повернеться до найбажанішого виду відпочинку більшості громадян — до туризму у всіх його проявах. Враховуючи це, вважаємо що саме зараз потрібно планувати відповідні заходи та пропонувати нові послуги пасажиром задля виведення українських залізниць на новий, конкурентоспроможний рівень. Мета кожного підприємця — максимізація прибутку, а отже, і розширення масштабів господарської діяльності. Менеджери Укрзалізниці в цьому контексті не є виключенням, а отже, прагнуть вивести залізничний транспорт на нові, прибуткові, етапи розвитку.

Можна навести багато прикладів вдалої організації залізничних туристичних перевезень. Залежно від ширини колії, туристичні поїзди різних країн відрізняються своєю конструкцією, методом організації перевезень, якістю послуг, які надаються туристам впродовж подорожі, та іншими параметрами.

Найвідомішим і найпопулярнішим у Європі вважається розкішний туристичний поїзд "Східний експрес" компанії "Орієнт Експрес". Пасажири мають можливість відвідати найпривабливіші міста світу, при цьому вартість квитка залежить від тривалості подорожі (у середньому дві тисячі доларів за один день) [12].

В Ірландії туристам, які бажають подорожувати залізницею, пропонують три варіанти маршрутів поїздом Belmond Grand Hibernian різної тривалості (2, 4 або 6 днів). Туристи відвідують замки, музеї, віскарні й навіть ринок. Вартість квитка до 10 000 доларів.

В Іспанії туристам пропонують свої послуги чотири туристичних поїзди: El Expreso de La Robla — шикарний поїзд, вагони якого обладнані в стилі дев'ятнадцятого століття (подорож триває лише дві години та коштує шість євро); Transcantabrico Clasico, оформлений у стилі початку двадцятого століття; Al Andalus із сучасним дизайном (подорож ним триває шість діб), та один із найкращих туристичних поїздів у світі Transcantabrico Gran Lujo, купе в якому обладнані вишуканими меблями (тривалість подорожі — 8 діб). Попри досить високі ціни (до чотирьох тисяч євро), залізничні подорожі в Іспанії користуються попитом у туристів.

У Шотландії туристам пропонують залізничну п'ятиденну подорож поїздом "Королівський

шотландець". Крім спальних вагонів, у складі поїзда є вагон-ресторан з власною міні-пекарнею та вагон-вітальня, у якому грає оркестр.

Швейцарія пропонує туристам панорамні маршрути, тобто екскурсії в поїздах з панорамними вікнами, проходять через всю країну. Є маршрути на різний смак і гаманець. Наприклад, великим попитом у туристів користується Швейцарський "шоколадний" поїзд. Ще один популярний туристичний експрес — "Вільгельм Телль", цікаво, що подорож поєднує відпочинок на залізничному та водному транспорті. Найбільш відомий та популярний у Швейцарії "Льодовиковий експрес".

В Індії залізниця щорічно перевозить приблизно шість мільярдів пасажирів. Для заможних іноземців у Індії пропонують залізничні подорожі на розкішних ретро-поїздах "Королівський Раджастхан на колесах", "Експрес махараджів", "Легенди Індії", "Палац на колесах", при цьому вартість квитка складає більше п'яти тисяч доларів.

У Норвегії залізничний туризм є достатньо розвиненим, адже туристам пропонують шість туристичних маршрутів. Однією із найвідоміших є Бергенська залізниця, яка з'єднує Осло та Берген та є найбільш високогірним маршрутом у Європі. Пасажири мають можливість оглянути найбільше в Європі високогірне плато.

В Японії залізничні подорожі дуже популярні. Через усю країну прокладено залізничні колії, по яких ходять супершвидкісні поїзди. Так, туристичні поїзди "Токайдо" рухаються зі швидкістю приблизно 300 км/год за маршрутом між Токіо й Осакою.

Китай. Залізничний транспорт у цій країні дуже розвинений. Туристам пропонують різні залізничні тури тривалістю до 15 днів. Серед популярних маршрутів: одинадцятиденний Гонконг-Шанхай-Лоян-Сіань-Пекін вартістю від 1360 доларів; дев'ятиденний Пекін-Шанхай-Гуїлінь-Гонконг — від 1210 доларів; семиденний — Пекін-Ченду-Пекін від 540 доларів. У вартість квитка включено триразове харчування та відвідування історико-культурних місць. Популярні туристичні подорожі організовано й на Цінхай-Тібетській залізниці в Китаї [12].

У Африці успішно курсують потяги-готелі "Гордість Африки" та "Блакитний експрес".

В Австралії курсує туристичний поїзд "Какаду 3801".

На американському континенті є три тривалі туристичні маршрути залізницею: "Транс-Канада" (десятидобовий поїзд з Ванкувера до Монреаля через Вінніпег і Оттаву), "Транс-Америка" (12 діб з Вашингтона в Лос-Андже-

лес через Чарльстон, Новий Орлеан, Сан-Антоніо, Ель-Пасо та ін.) і "Транс-Атлантика" (12 діб з Манагуа в Пуерто-Монт через Гуаякіль, Ліму і Сантьяго) [12].

Щодо українських реалій, то на нашу думку, першочергово Укрзалізниці потрібно переобладнати декілька звичайних пасажирських поїздів під туристичні, з наданням більшого комплексу послуг пасажиром. Нині Укрзалізниця поділила поїзди за класом комфорту на три типи: "економ", "стандарт", "комфорт", але, на нашу думку, комфортність цих поїздів значно відрізняється від класичних туристичних поїздів, що курсують Європою.

При плануванні графіків потрібно передбачити два-три нитки для курсування туристичних поїздів по Україні, по її цікавих місцях і містах. Таку можливість туроператорам Укрзалізниця повинна надавати заздалегідь, а не за їх раптовими замовленнями, коли ввести туристичний поїзд у існуючий розклад, за зручним комерційному розкладом, майже нереально.

Особливістю України є дуже тривалі поїздки, до 16 годин. Швидше поїзди просто не можуть рухатися, внаслідок застарілої інфраструктури. Під час такої тривалої подорожі пасажиром потрібно декілька разів отримувати харчування, тому вважаємо, що введення послуги "гаряче харчування" за класами поїздів може стати доволі популярною послугою серед пасажирів, що зможе принести залізницям додатковий дохід. Нещодавно Укрзалізницею було запущено пілотний проєкт забезпечення харчування на декількох напрямках. Експериментальну послугу було введено в поїздах дальнього слідування сполученням "Київ — Ужгород" та "Київ — Івано-Франківськ". У результаті чого виявилось, що ця послуга прийшлася до вподоби пасажиром, а отже, є потреба запропонувати подібне і в інших поїздах.

Але ж до цієї послуги потрібно підійти дуже ретельно. Тобто пасажиром у відповідних класах запропонувати різне за наповненням та ціною меню. Так, для пасажирів поїздів класу "комфорт", зазвичай це туристи із міст-мільйонників, потрібно запропонувати меню із продуктів більш високої якості, екологічні продукти, алкогольні напої. Для класу "стандарту" — більш дешеві продукти харчування і більш дорогі за вибором пасажиром. А для пасажирів класу "економ" можна запропонувати недорогі страви, випічку тощо.

Потрібно мати на увазі, що пасажиром вагонів класу "комфорт" — це публіка, яка нікуди не поспішає, особливо у подорожі або відпустці. Пасажиром має бажання якісно пове-

черяти, виспатися, поспідати (в тому числі в самому купе), можливо прийняти душ і вийти в пункті прибуття в адекватний час. Тому поїзда класу "комфорт" можна вводити з тривалістю у дорозі приблизно 12 годин. Пізніше відправлення і раннє прибуття так звану "люксову" публіку не цікавить. Крім того, якщо такий потяг швидко прибуде до місця призначення, у пасажиром не буде часу та потреби в отриманні додаткових видах послуг, а отже, залізниця втратить значну частину прибутку. Типові споживачі поїздів "комфорт" — це представники міст-мільйонників.

Отримати додаткові доходи залізницям, окрім послуг, що надаватимуться пасажиром у туристичних потягах, можливо від реалізації місць у комфортабельних готелях, які доцільно відкрити на кожному крупному вокзалі.

Задля розрахунку визначення доходів від організації туристичних перевезень залізничним транспортом доцільно використовувати формулу, запропоновану дослідниками у науковій статті [11], де пропонується визначати дохід Укрзалізниці з урахуванням послуг, що надаються туристичним компаніям і операторам від капітально-відновлювального ремонту пасажирських вагонів для їх подальшого використання у залізничному туризмі та екіпірування, технічного обслуговування, поточних, капітальних ремонтів рухомого складу в період його подальшої експлуатації.

ВИСНОВКИ

Як свідчить досвід організації туристських та екскурсійних потягів за кордоном, цей вид туризму сприяє розвитку внутрішнього туризму, що забезпечить додаткові надходження в залізничну галузь.

Водночас потрібно сказати, що Україна має позитивний досвід організації туристичних перевезень залізничним транспортом по широкій колії, адже в радянські часи курсували популярні туристичні поїзди. З отриманням незалежності в Україні спостерігаємо занепад туристичної залізничної діяльності внаслідок старіння об'єктів інфраструктури залізничного транспорту та історично-архітектурних пам'яток, занедбаність закладів відпочинку, які відбулися через хронічну нестачу коштів на їх оновлення на розбудову.

Задля розвитку залізничного туризму як додаткового джерела доходів, Укрзалізниці потрібно ініціювати зміни на законодавчому рівні у напрямі залучення інвестицій вітчизняних та іноземних бізнесменів, у тому числі, на умовах концесії.

Література:

1. Туризм. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC>

2. Фатхутдінов Р.А. Управління конкурентоспроможністю організацій: навчальний посібник. М.: Вид-во Ексмо, 2004.— 544 с.

3. Реформа приміських пасажирських залізничних перевезень і розвиток регіонів. URL: https://cfts.org.ua/blogs/reforma_primiskikh_pasazhirsikh_zaloznichnikh_perevezen_i_rozvitok_reghoniv_431

4. Оптимізація непрофільних активів та концесія вокзалів. Електронний ресурс. URL: <https://mtu.gov.ua/news/31288.html>

5. 11 пунктов: как повысить рентабельность пассажирских железнодорожных перевозок. URL: <https://traffic.od.ua/blogs/alexsemin/1205336>

6. 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.

7. Martseniuk L., Charkina T. Туризм як засіб розширення життєвого простору людини. Anthropological measurements of philosophical research. 2017. № 11. С. 63—70. URL: <http://ampr.diit.edu.ua/article/view/105479/100640>

8. Bobyl V., Charkina T., Martseniuk L., Matusevich O., Kersys A. Rail passenger Hubs. Transport means 2019. Sustainability: research and solution. Proceeding of the 23rd international scientific conference. October 02—04, 2019. Palanga, Lithuania. P. 999—1003.

9. Марценюк А. В., Грабовська Г. В. Стратегія інноваційного розвитку пасажирських компаній. Економіка та держава. 2020. № 3. С. 37—41. DOI: 10.32702/2306-6806.2020.3.37

10. Марценюк А.В. Напрями зниження негативного впливу коронавірусу на туристичну сферу. Науковий вісник ДДУВС. № 3. 2020. С. 214—221. DOI: 10.31733/2078-3566-2020-3-214-221

11. Бараш Ю.С., Марценюк А.В., Чаркіна Т.Ю. Інноваційний розвиток пасажирських компаній за рахунок обслуговування туристичних перевезень. Ефективна економіка. 2017. № 12.

12. Познякова О.В. Закордонний досвід функціонування туристських залізничних перевезень. URL: ahmerov.com/book_1258_chapter_16_2.4._Zakordonnijj_dosvd_funkonuvannja_turistskikhzalznichnikh.html

References:

1. wikipedia (2020), "Tourism", available at: <https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC> (Accessed 10 Nov 2020).

2. Fatkhutdinov, R.A. (2004), Upravlinnia konkurentospromozhnistiu orhanizatsij [Management of competitiveness of organizations], Vydvo Eksmo, Moscow, Russia.

3. Doda, K. (2019), "Reform of suburban passenger rail transport and regional development", available at: https://cfts.org.ua/blogs/reforma_primiskikh_pasazhirsikh_zaloznichnikh_perevezen_i_rozvitok_reghoniv_431 (Accessed 10 Nov 2020).

4. Kryklii, V. (2019), "Optimization of non-core assets and station concession", available at: <https://mtu.gov.ua/news/31288.html> (Accessed 10 Nov 2020).

5. Sjomin, A. (2018), "11 points: how to increase the profitability of passenger rail transportation", available at: <https://traffic.od.ua/blogs/alexsemin/1205336> (Accessed 10 Nov 2020).

6. Derhousova, A.O. (2012), "Formation of a strategy for the development of railway tourism", Ph.D. Thesis, Economy, UkrDAZT, Kharkiv, Ukraine.

7. Martseniuk, L. and Charkina, T. (2017), "Tourism as a means of expanding human living space", Anthropological measurements of philosophical research, vol. 11, pp. 63—70, available at: <http://ampr.diit.edu.ua/article/view/105479/100640> (Accessed 10 Nov 2020).

8. Bobyl, V. Charkina, T. Martseniuk, L. Matusevich, O. and Kersys, A. (2019), "Rail passenger Hubs. Transport means 2019. Sustainability: research and solution", Proceeding of the 23rd international scientific conference, Palanga, Lithuania, October 02-04, pp. 999—1003.

9. Martseniuk, L.V. and Hrabovs'ka, H.V. (2020), "Strategy of innovative development of passenger companies", Ekonomika ta derzhava, vol. 3, pp. 37—41. DOI: 10.32702/2306-6806.2020.3.37

10. Martseniuk, L.V. (2020), "Directions for reducing the negative impact of coronavirus on the tourism sector", Naukovyj visnyk DDUVS, vol. 3, pp. 214—221. DOI: 10.31733/2078-3566-2020-3-214-221

11. Barash, Yu.S. Martseniuk, L.V. and Charkina, T.Yu. (2017), "Innovative development of passenger companies through the service of tourist transportation", Efektyvna ekonomika, vol. 12, available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=5928> (Accessed 10 Nov 2020).

12. Pozniakova, O.V. (2010), "Foreign experience in the operation of tourist rail transport", available at: ahmerov.com/book_1258_chapter_16_2.4._Zakordonnijj_dosvd_funkonuvannja_turistskikhzalznichnikh.html (Accessed 10 Nov 2020).

Стаття надійшла до редакції 19.11.2020 р.