

УДК: 338.48 (477)

DOI:

РОЗРОБКА МЕТОДИЧНОГО ПІДХОДУ ДЛЯ ВИЗНАЧЕННЯ СТРУКТУРИ ТУРИСТИЧНИХ ПОЇЗДІВ

Марценюк Л. В.

РАЗРАБОТКА МЕТОДИЧЕСКОГО ПОДХОДА ДЛЯ ОПРЕДЕЛЕНИЯ СТРУКТУРЫ ТУРИСТИЧЕСКИХ ПОЕЗДОВ

Марценюк Л. В.

THE DEVELOPMENT OF METHODOLOGICAL APPROACHES FOR THE FORMATION OF STRUCTURES TOURIST TRAIN

Martseniuk L.

Узагальнено напрямки розвитку туризму в Україні. Задля підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту, розвитку внутрішнього та в'їзного туризму в Україні, формування позитивного іміджу держави за її межами обґрунтовано доцільність впровадження нової послуги на залізничному транспорті – туристичних залізничних перевезень. Вперше в Україні розроблено методичний підхід для побудови різних варіантів структури туристичного поїзда.

Ключові слова: туристичний поїзд, туризм, залізничний туризм, оглядові екскурсії

Обобщены направления развития туризма в Украине. Для повышения конкурентоспособности железнодорожного транспорта, развития внутреннего и въездного туризма в Украине, формирования положительного имиджа обоснована целесообразность внедрения на железнодорожном транспорте новой услуги – туристических железнодорожных перевозок. Впервые в Украине разработан методический подход для формирования различных вариантов структуры туристического поезда.

Ключевые слова: туристический поезд, туризм, железнодорожный туризм, обзорные экскурсии

Abstract

Challenges and future directions of development of tourism in Ukraine, as well as the experience of travelling by rail are overviewed. Expediency of use of rail transport for implementation of new services – travelling by train – is proved to increase the

competitiveness of rail transport, development of domestic and inbound tourism in Ukraine, creating a positive image of the state abroad.

The condition of modern tourist and transport infrastructure is analyzed.

For the first time in Ukraine a methodical approach to build different variants of the structure of tourist train is developed depending on the class, length of trip, belonging to a cruise or viewing tourism, meal scheme and the number of seats in the train, which will calculate the required number of carriages of 1st and 2nd classes, dining carriages, casino-carriages, total amount of tourist carriages and their cost.

The development of railway tourism in Ukraine will contribute to the restoration of architectural monuments, tourist sites, renovation of passenger railway carriages. In addition, expanding the range and level of services will increase the competitiveness of rail transport, create a positive image in the international arena, attract additional tourists, and as a result, receive regular replenishment of different budgets.

Keywords: *tourist train; tourism; railway tourism; sightseeing tours*

1. Вступ

Туризм є однією із найприбутковіших галузей народного господарства у всьому світі. Україна теж має великий потенціал для інтенсифікації туристичного бізнесу. В цьому контексті розвиток туризму тісно пов'язаний із розвитком об'єктів туристичної інфраструктури, а також із розвитком транспортної інфраструктури, адже однією з найважливіших умов туристичної подорожі є подолання простору.

Перевезення є невід'ємною частиною структури туристичної подорожі. Згідно зі статистичними даними, у світовій практиці частка в загальній структурі транспортних послуг належить повітряному (43,7%), автомобільному (41,4%) та залізничному (7%) транспорту [1].

Подорожі залізничним транспортом можуть стати перспективним напрямком розвитку туристичної індустрії в Україні, адже в наявності є достатня кількість культурно-рекреаційних об'єктів та розгалужена система транспортної залізничної мережі.

В Україні доцільно спочатку організовувати залізничні туристичні перевезення в Закарпатському регіоні, адже існуючі там вузькі колії прокладені на ділянках, що можуть зацікавити потенційних туристів, а саме: ліси, термальні та заповідні озера, історичні та архітектурні пам'ятки та ін. Прикордонне розташування регіону та тісні контакти з країнами Європейського союзу також сприятимуть розвитку туристичних послуг. Слід зауважити, що у гірських районах найбільш ефективним видом транспорту, що забезпечує високі екологічні стандарти, надійність та безпечність перевезень, є саме залізничний транспорт.

На сьогодні стан об'єктів інфраструктури залізниць та рухомий склад є

досить занедбаним. Багато років поспіль Укрзалізниця не вкладала достатньо коштів на їх оновлення та модернізацію. В 2015 році, після створення на базі Укрзалізниці публічного акціонерного товариства «Українська залізниця», з'явилася реальна можливість покращити ситуацію на краще шляхом залучення інвестицій. Успішне ринкове реформування Укрзалізниці відповідно до норм Європейського права можливе лише за умови надання рівного доступу до інфраструктури всім перевізникам – організаторам туристичних залізничних перевезень, незалежно від форми власності. Розв'язання цієї проблеми потребує досконалого техніко-економічного обґрунтування по наступних напрямках: відновлення існуючих або побудова нових залізничних колій, ремонт існуючого або закупівля нового рухомого складу, закупівля існуючого або створення рухомого складу кардинально нового типу, визначення туристичних маршрутів, структури туристичних поїздів, удосконалення класифікації залізничних подорожей та ін.

Актуальність досліджень підтверджується твердженням, що розвиток існуючої транспортної та будівництва повного комплексу туристичної інфраструктури може стати потужним поштовхом до розвитку економіки України.

2. Аналіз літературних даних та постановка проблеми

Україна не повною мірою використовує свій туристичний потенціал не зважаючи на те, що володіє багатоманітною культурно-історичною спадщиною й унікальними природними ресурсами. Україна має високий потенціал санаторно-оздоровчого, курортного, історико-культурного й екологічного туризму, а промисловий, діловий та освітній туризм мають середній потенціал і потребують розширення об'єктів туристичного інтересу та розвитку туристичної інфраструктури. Внутрішній ринок туристичних послуг має високий потенціал щодо пропозиції рекреаційних послуг, тож формування попиту повинно здійснюватися за рахунок імпортозаміщення послуг виїзного туризму, що є важливим завданням реалізації державного регулювання туризму [2].

В Україні майже відсутній досвід організації залізничних турів. Так, в Івано-Франківській області реалізовано проект «Карпатський трамвай», на якому по вузькоколіїній залізниці проводять туристичну восьмигодинну подорож від станції Вигода до станції Сенечів, а також подібну екскурсію організовано у Рівненській області за маршрутом Антонівка-Зарічне. На цьому список туристичних залізничних маршрутів на сьогоднішній день закрито.

В Україні є значний потенціал для розвитку залізничного туризму, проте він недостатньо розвинений. Форми залізничного туризму є маловідомими для вітчизняних туристів, тому до них сформоване або інертне або негативне ставлення.

Було проведено інтегральну оцінку природних рекреаційно-туристських ресурсів України, на основі чого виділено наступні ресурсно-рекреаційні райони: 1. Причорноморський (дуже високий рейтинг) об'єднує АР Крим, Одеську, Миколаївську, Херсонську області. 2. Карпатсько-Подільський

(високий рейтинг) охоплює Закарпатську, Львівську, Івано-Франківську, Чернівецьку, Тернопільську, Хмельницьку, Вінницьку області. 3. Полісько-Столичний (середній рейтинг), до складу якого входять Волинська, Рівненська, Житомирська, Київська, Чернігівська, Полтавська, Черкаська області. 4. Придніпровсько-Донецький (дуже низький рейтинг) включає Дніпропетровську, Запорізьку, Кіровоградську, Донецьку, Луганську області. 5. Харківський (низький рейтинг) включає Харківську, Сумську області [3].

Туристичні маршрути можуть бути прокладені як з великих міст східної та центральної України на західну Україну, так і всередині регіону, або двох-трьох довколишніх регіонів. Якщо говорити про західну Україну, то там можна відновити існуючу і побудувати нову лінію вузькоколіїних залізниць. Саме по них можна було б відправляти туристичні поїзди.

У 2015 році проведено ревізію існуючих вузькоколіїних залізниць Закарпаття. У 2016 році має бути прийняте рішення по реконструкції існуючих та будівництві нових ліній. Масштабний проект дозволить оновити застарілу інфраструктуру, створити нові робочі місця, залучити інтерес громадськості до культурно-історичної спадщини української нації [4].

Імідж України як туристичної держави залежить від якості надання послуг, рівня матеріально-технічної бази, безпеки туристів, їхньої відповідності міжнародним стандартам. На жаль, Україна поки що значно відстає по цих напрямках у порівнянні з розвинутими європейськими країнами [5].

Можна застосовувати модель розвитку туристичної галузі, яка передбачає факторний розподіл і визначає зони дії та впливу факторів. При цьому їх поділяють на три групи:

- фактори локалізації – атракційні фактори (природно-географічні, історичні, культурні, архітектурні, екологічні тощо), що визначають фактичну рекреаційну придатність території;

- фактори вибіркості – селективні (соціально-економічні, матеріально-технічні, політичні, екологічні), що характеризують можливість участі в туризмі; від них залежить, хто, коли, як довго і яким чином буде відпочивати;

- фактори реалізації (демографічні, попиту, екологічні) - завдяки їм інтерес до участі в туризмі, сконцентрований в зонах прояву селективних факторів, направляється в райони, у яких є для цього всі сприятливі умови, тобто в зони прояву факторів локалізації [6].

Розвиток туризму в Україні перебуває лише на початковій стадії. Збільшення потоків внутрішнього та в'їзного туризму уповільнюється через недостатній розвиток туристичної інфраструктури; недосконалість нормативно-правової бази; економічну та політичну нестабільність у країні; обмеженість послуг; відсутність комплексного бачення країни як перспективної туристичної дестинації; недосконалість реклами українських туристичних центрів за кордоном та ін. [7].

Українських споживачів турпродукту можна розподілити на наступні групи: «споживачі престижного туристичного продукту», «споживачі активного комфортного відпочинку», «споживачі переважно пасивного пізнавального відпочинку», «споживачі недорогого комфортного, бажано

усамітненого відпочинку», «споживачі нечастого недорогого відпочинку, організованого самостійно». Як бачимо, кожна з цих груп має спільний інтерес – цікавий та доступний вид відпочинку. Саме таким може стати залізничний туризм, в межах якого можна запропонувати як економ-тури для останніх трьох груп споживачів, які зможуть зекономити на готелях, отримуючи ночівлю у поїзді у комфортабельних вагонах, так і розкішні пропозиції для перших двох груп споживачів [8].

Серед факторів, що впливають на рівень ефективності управління іміджем туристичних підприємств, можна визначити наступні: фінансова надійність, популярність, офіційна політика, рівень професіоналізму персоналу, комплекс маркетингових комунікацій, спектр додаткових послуг, територіальне місцезнаходження, якість наданих послуг [9].

Залучення інвестицій в розвиток туристичної галузі – одне з першочергових завдань. Необхідність формування комплексної політики державного регулювання інвестицій у туристичній галузі на національному та регіональному рівнях пояснюється невисоким рейтингом України як країни, в яку інвестують, – за показником якості бізнес-середовища наша країна посідає 75 місце серед 82 досліджуваних країн.

Ключовим питанням ефективного управління інвестиціями в туристичній галузі є створення позитивного іміджу України, відновлення довіри зі сторони вітчизняних та іноземних інвесторів. Певні заходи на шляху до цього вже зроблено прийняттям Податкового кодексу (зниження податкового навантаження: податок на прибуток – з 25 до 16%; податок на додану вартість – з 20 до 17%). Система заходів у контексті створення сприятливого інвестиційного середовища в туристичній галузі включає: встановлення ставки податку на прибуток для пріоритетних напрямів діяльності (в'їзний і внутрішній туризм) – 12,5%, для пасивних доходів (виїзний туризм) – 25%; звільнення від податку коштів, інвестованих у будівництво або реконструкцію туристичних об'єктів; надання фірмам, орієнтованим в своїй діяльності на в'їзний і внутрішній туризм, пільгових інвестиційних кредитів на термін до 10 років з відсотковою ставкою 3% із компенсацією різниці в процентних ставках державою; налагодження системи страхування інвестицій у галузі туризму та ін. [10].

3. Об'єкт, мета та задачі дослідження

Об'єкт дослідження – наявний в Україні рухомий склад для організації пасажирських туристичних перевезень залізничним транспортом.

Мета дослідження – розробка альтернативних структур формування туристичних поїздів.

Для досягнення поставленої мети необхідно виконати такі задачі:

1. Проаналізувати тенденції розвитку ринку туристичних послуг України.
2. Дослідити чинники впливу на формування туристичних залізничних маршрутів.
3. Розробити методичний підхід для побудови різних варіантів структури туристичного поїзда залежно від його класності, терміну подорожі, належності

до круїзного або оглядового туризму, схеми харчування та кількості місць у поїзді.

4. Матеріали та методи досліджень особливостей формування туристичних поїздів

Теоретичну та методологічну основу дослідження становлять системний аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності транспортної галузі у сфері туристичних залізничних перевезень; теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності виробництва, ринкової трансформації економіки, управління національним господарством. Для вирішення поставлених задач використовувалися такі загальнонаукові та спеціальні методи:

- математичної статистики – для обробки статистичних даних;
- математичного та порівняльного економічного аналізу – для визначення закономірностей пасажирських перевезень на залізничному транспорті;
- теорії ймовірностей – для обробки та прогнозування обсягів туристичних пасажирських залізничних перевезень;
- прийняття рішень, стратегічного планування та системний підхід – для проведення наукових досліджень стосовно підвищення ефективності туристичних перевезень в умовах реформування галузі;
- організаційно-розпорядчий – для побудови організаційної структури туристичного поїзда.

Інформаційну базу дослідження склали: праці вітчизняних [1-10] та іноземних вчених [11-13], науково-дослідні роботи, статистичні матеріали, інтернет-джерела та результати власних досліджень.

5. Результати дослідження особливостей формування туристичних поїздів

В Україні відсутні принципи компонування туристичних поїздів, оскільки публічне акціонерне товариство «Українська Залізниця» не займається туристичними перевезеннями. Крім того, спеціального туристичного залізничного рухомого складу в Україні зараз немає, а існуючий рухомий склад морально та фізично застарілий (знос пасажирських вагонів складає близько 95%). З огляду на сказане вище, є два підходи організації туристичних поїздів. Перший передбачає проектування вітчизняного рухомого складу та його побудова на Крюковському вагонобудівному заводі. Цей напрямок потребує не менше семи років, оскільки тільки проектування туристичних вагонів займає до 5 років. Але уникнути розробки та будівництва вітчизняних туристичних вагонів не вдасться. До речі, науковцями проектно-конструкторського технологічного бюро Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна для організації туристичних перевезень у 2015 році вже розроблені технічні проекти візків та ескізи проекти пасажирських вагонів (вагон I класу, вагон II класу, технічний вагон, вагон-салон та вагон-буфет) колії 750 мм та двоповерховий вагон колії 1520 мм.

Другий напрямок передбачає закупівлю туристичних вагонів в інших країнах. Термін поставки закордонних вагонів, адаптованих до колії 1520 мм та умов України значно менше, але вартість рухомого складу буде майже у 1,5 рази вище за вітчизняний.

Далі слід вирішити вид тяги для туристичних поїздів. З економічної точки зору доцільно використовувати електричну тягу, адже собівартість перевезень тепло тягою на 55-60 % більша, ніж електротягою. На закупівлю дизельного пального залізниця витрачають значні кошти. При цьому потрібно зауважити, що обсяги перевезень на тепло тязі становлять лише 9 % від загального обсягу перевезень.

Але не в усіх регіонах України є електрична тяга. В цьому разі для туристичних перевезень будуть застосовані тепловози. Можливе використання одночасно для туристичного поїзду двох видів тяги: електричної та теплової. З цього приводу для перевезення туристів по залізницях України слід застосовувати вагони локомотивної тяги. Використання туристичних вагонів з розподіленої електричної тяги можливо лише на певних маршрутах.

Так, на сьогодні в Україні електрифіковано близько 10 тис. км, а це майже половина головних колій. З метою підвищення економічної ефективності залізничного транспорту наказом Укрзалізниці затверджено та введено в дію Програму електрифікації залізниць України до 2020 року, якою передбачено електрифікувати понад 860 км колії на Одеській, Львівській, Південно-Західній та Придніпровській залізницях (рис. 1).

Напрямки, які планується електрифікувати в 2015–2020 рр.

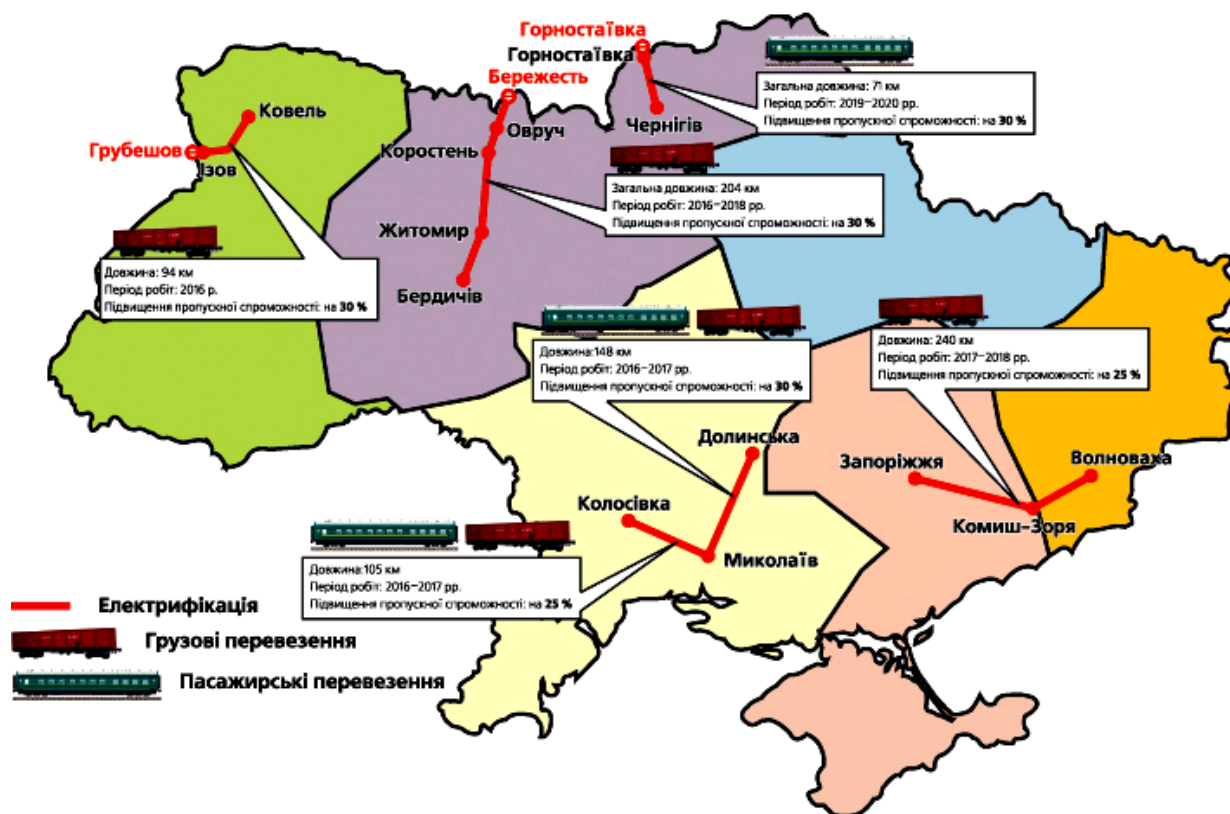


Рис.1. Напрямки залізничних колій, які планується електрифікувати у період 2015-2020 рр.

6. Обговорення результатів аналізу особливостей формування туристичних поїздів

Структура будь-якого туристичного поїзда передбачає певну кількість вагонів різного призначення залежно від населеності поїзду.

Усі типи поїздів у своєму складі повинні мати вагони для перебування, відпочинку та ночівлі туристів під час подорожі. Залежно від класності туристичного вагона компоновка його суттєво змінюється:

Вагони першого класу круїзного поїзда повинні мати ізольовані комфортні купе на дві особи з індивідуальними душовими кабінами, шафами для речей і білизни, холодильниками, кондиціонуванням повітря, електричним опаленням, багатоканальним телебаченням, Wi-Fi, міні баром, стабільний мобільний зв'язок та ін.

Вагони другого класу круїзного поїзда мають ізольовані комфортні купе на три (сімейні) та чотири особи з душовими кабінами (на два суміжні купе), шафами для речей і білизни, холодильниками (на два суміжні купе), кондиціонуванням повітря, електричним опаленням, багатоканальним телебаченням, Wi-Fi, міні баром, стабільний мобільний зв'язок та ін.

У вагонах першого та другого класів обов'язково повинні бути вакуумні туалети, спеціальна побутова кімната, пральна машина, радіофікація для внутрішнього зв'язку.

Якщо туристичний маршрут передбачає зупинку для лижного, або іншого активного відпочинку у складі вагонів 1-го та 2-го класів слід передбачити сховища для лиж, велосипедів або іншого спортивного інвентарю.

Структура поїзда для круїзного туризму з повним сервісом передбачає наявність в поїзді купейних вагонів 1-го та 2-го класів, вагони-ресторани, вагон-казино, вагон-дискотека (у вечорі) - ігротека (у день), вагони з баром та салоном-перукарнею (рис. 2 та рис. 3).

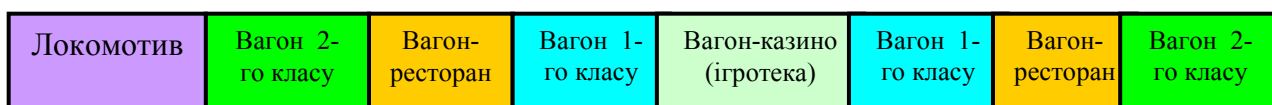


Рис. 2. Структура поїзда 1-го класу для круїзного туризму з повним сервісом (скорочений варіант на 7 вагонів). Джерело: Розробка автора

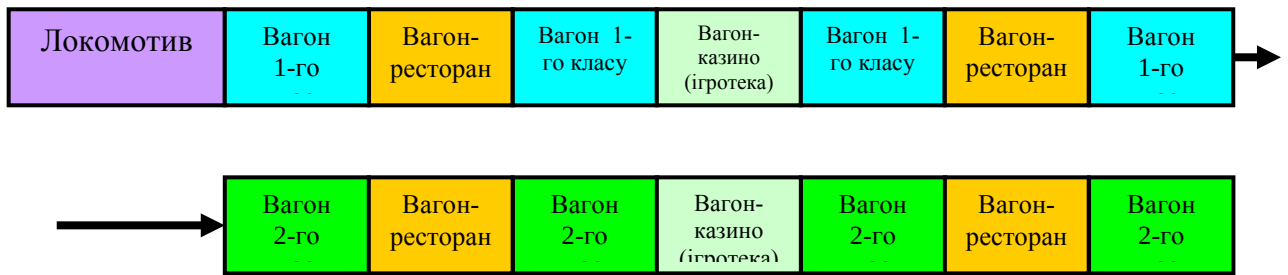


Рис. 3. Структура поїзда 1-го класу для круїзного туризму з повним сервісом (повний варіант на 14 вагонів). Джерело: Розробка автора

Структура поїзда для круїзного туризму з частковим сервісом передбачає наявність в поїзді купейних вагонів 1-го та 2-го класів, вагони-ресторани, вагон з баром, ігротекою, салоном-перукарнею та купе для відпочинку обслуговуючого персоналу (рис. 4).

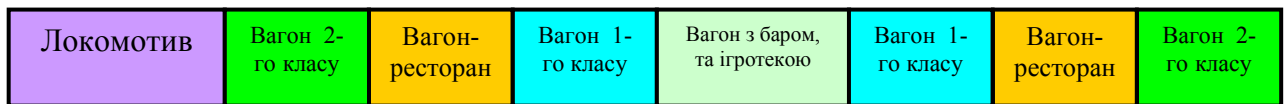


Рис. 4. Структура поїзда 2-го класу для круїзного туризму з частковим сервісом (базовий варіант на 7 вагонів). Джерело: Розробка автора

Структура поїзда для короткотермінових подорожей передбачає наявність в поїзді купейних вагонів 1-го та 2-го класів, вагони-ресторани та бари, ігротеку, та купе для відпочинку обслуговуючого персоналу у складі купейних вагонів 1-го та 2-го класів.

В свою чергу, туристичні поїзди для короткотермінових подорожей поділяються на оглядові з терміном подорожі:

- одна доба і денним харчуванням у місцевих ресторанах, де відбувається екскурсії (рис. 5);
- оглядові з терміном подорожі 2 доби і комбінованим харчуванням у місцевих ресторанах та вагонах-ресторанах (рис. 6);
- короткотермінові з терміном подорожі від трьох до шести діб і комбінованим харчуванням у місцевих ресторанах та вагонах-ресторанах.

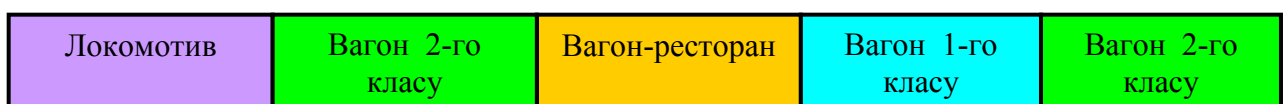


Рис. 5. Структура поїзда 2-го класу для одноденного оглядового туризму з частковим сервісом (скорочений варіант на 4 вагони). Джерело: Розробка автора

Локомотив	Вагон 2-го класу	Вагон-ресторан	Вагон 1-го класу	Вагон 1-го класу	Вагон-ресторан	Вагон 2-го класу
-----------	------------------	----------------	------------------	------------------	----------------	------------------

Рис. 6. Структура поїзда 2-го класу для дводенного та короткострокового оглядового туризму з частковим сервісом (базовий варіант на 6 вагонів).
Джерело: Розробка автора

Особливості побудови структури поїзда для короткотермінових подорожей по вузьким коліям будуть запропоновані у наступних публікаціях автора.

7. Висновки

У результаті проведених досліджень:

1. Виявлено, що складна політична та економічна ситуація в Україні стримує розвиток туристичної індустрії. Ситуація невизначеності відлякує потенційних іноземних туристів. А отже, для покращення ситуації потрібно, в першу чергу, вести грамотну інформаційну політику, спрямовану на створення позитивного іміджу країни. Сьогодні стримують розвиток туризму багато факторів, серед яких і недосконалість законодавчої бази, і обмеженість асортименту запропонованих послуг, і відсутність коштів на реконструкцію пам'яток історії та архітектурного мистецтва та повноцінної інформації щодо можливих туристичних маршрутів.

Створення конкурентоспроможного туристичного продукту, здатного максимально задовольнити туристичні потреби населення країни та забезпечити розвиток територій – це і є стратегічна мета розвитку туристичної галузі в Україні.

2. Окреслені основні чинники, що впливають на формування туристичних залізничних маршрутів: наявність об'єктів транспортної та туристичної інфраструктури або можливість побудови нових об'єктів за їх відсутності; ефективність залучення інвестицій для організації того чи іншого туристичного маршруту; стимулювання державою на законодавчому рівні підприємств, які займаються туристичним бізнесом; зацікавленість потенційних туристів у конкретних маршрутах, їхні вимоги до рівня сервісу, а також фінансові можливості та обмеженість у часі; політична ситуація, яка формує імідж країни як всередині, так і за її межами та ін.

Серед факторів, які також можуть суттєво позитивно вплинути на розвиток ринку туризму, можна визначити наступні: зміни в демографічній ситуації, підвищення якості життя населення, зростання рівня освіти та інші.

Одним із найважливіших чинників, що впливає на розвиток туризму, є добробут населення. Щорічне збільшення доходів громадян України приведе до більш інтенсивної туристичної діяльності і, зокрема, до збільшення кількості споживачів з високими доходами. Очікується, що в найближчому майбутньому відбудеться інтенсивний розвиток культурно-пізнавального, тематичного, пригодницького туризму; завдяки жорсткій конкуренції якості надаваних

послуг у сфері туризму буде стрімко зростати; витрати домогосподарств на подорожі будуть рости швидше, ніж інші статті витрат.

3. Вперше в Україні розроблено методичний підхід для побудови різних варіантів структури туристичного поїзда залежно від його класності, терміну подорожі, належності до круїзного або оглядового туризму, схеми харчування та кількості місць у поїзді, що дозволить розрахувати необхідну кількість вагонів 1-го та 2-го класів, вагонів-ресторанів, вагонів-казино, загальну кількість парку туристичних вагонів та їх вартість.

Розвиток залізничного туризму в Україні сприятиме відновленню пам'яток архітектури, туристичних об'єктів, оновленню пасажирського рухомого складу залізничного транспорту. Крім того, розширення спектру та підвищення рівня послуг дозволить підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту, створити позитивний імідж країни на зовнішній арені, залучити додаткові обсяги туристів, і, як наслідок, отримати регулярне поповнення бюджетів різних рівнів від надання туристичних послуг.

Література

1. Все о туризме. Туристическая библиотека [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tourlib.net/>
2. Козубова Н. В. Оцінка потенціалу внутрішнього ринку туристичних послуг : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Н. В. Козубова; НАН України, НДЦ індустр. проблем розвитку. – Харків, 2015. – 20 с.
3. Бейдик О.О. Рекреаційно-туристські ресурси України: методологія та методика аналізу, термінологія, районування: Монографія. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2001. – 395 с.
4. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, Л. В. Кліменко [та ін.]. – Наука та прогрес трансп. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. – 2015. – № 4 (58). – С. 23–33.
5. Туризм в Україні: виклики кризи / А. Мазаракі, С. Мельниченко // Вісн. Київ. нац. торг.-екон. ун-ту. – 2015. – № 2. – С. 5-15.
6. Остап'юк Н.І. Кон'юнктуроворні фактори туризму / Н.І. Остап'юк // Моделювання регіональної економіки : Збірник наукових праць. – Вип. 3(1). – Івано-Франківськ: Плай, 2010. – С. 127 –133.
7. Козловський Є. Організаційно-правові засади управління туристичною галуззю // Вісн. НАДУ. – 2005. – № 1. – С. 400–406.
8. Шульгіна Л.М. Маркетинг підприємств туристичного бізнесу: Монографія. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2005. – 597 с.
9. Хатикова З.В. Характеристика іміджбилдинга туристского предприятия / З.В. Хатикова // Культура народов Причерноморья. – Симферополь : Межвуз. центр «Крым», 2006. – № 74. – С. 88-91.
10. Стойка В.О. Особливості формування інвестиційного клімату в туристичній галузі / В.О. Стойка // Економіка України: стратегічне планування. / Від. ред. В.Ф. Беседін, А.С. Музиченко. – К.: НДЕІ. – 2008. – С. 376-381.

11. American-rails.com [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.american-rails.com/gcry.html>
12. Rail routes in France [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://about-france.com/scenic-railways.htm>
13. Juan Gabriel Brida, Manuela Deidda, Manuela Pulina: Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol. - Journal of Transport Geography. Volume 36, April 2014, Pages 1–11.

References

1. Все о туризме. Туристическая библиотека [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://tourlib.net/>
2. Козубова Н. В. Оцінка потенціалу внутрішнього ринку туристичних послуг : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / Н. В. Козубова; НАН України, НДЦ індустр. проблем розвитку. – Харків, 2015. – 20 с.
3. Бейдик О.О. Рекреаційно-туристські ресурси України: методологія та методика аналізу, термінологія, районування: Монографія. – К.: ВПЦ «Київський університет», 2001. – 395 с.
4. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, Л. В. Кліменко [та ін.]. – Наука та прогрес трансп. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. – 2015. – № 4 (58). – С. 23–33.
5. Туризм в Україні: виклики кризи / А. Мазаракі, С. Мельниченко // Вісн. Київ. нац. торг.-екон. ун-ту. – 2015. – № 2. – С. 5-15.
6. Остап'юк Н.І. Кон'юнктуроворні фактори туризму / Н.І. Остап'юк // Моделювання регіональної економіки : Збірник наукових праць. – Вип. 3(1). – Івано-Франківськ: Плай, 2010. – С. 127 –133.
7. Козловський Є. Організаційно-правові засади управління туристичною галуззю // Вісн. НАДУ. – 2005. – № 1. – С. 400–406.
8. Шульгіна Л.М. Маркетинг підприємств туристичного бізнесу: Монографія. – К.: Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2005. – 597 с.
9. Хатикова З.В. Характеристика іміджбилдинга туристского предприятия / З.В. Хатикова // Культура народов Причерноморья. – Симферополь : Межвуз. центр «Крым», 2006. – № 74. – С. 88-91.
10. Стойка В.О. Особливості формування інвестиційного клімату в туристичній галузі / В.О. Стойка // Економіка України: стратегічне планування. / Від. ред. В.Ф. Беседін, А.С. Музиченко. – К.: НДЕІ. – 2008. – С. 376-381.
11. American-rails.com [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://www.american-rails.com/gcry.html>
12. Rail routes in France [Електрон. ресурс]. – Режим доступу: <http://about-france.com/scenic-railways.htm>
13. Juan Gabriel Brida, Manuela Deidda, Manuela Pulina: Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of

cableways in South Tyrol. - Journal of Transport Geography. Volume 36, April 2014, Pages 1–11.

Марценюк Лариса Володимирівна

Кандидат економічних наук, доцент

Кафедра економіки та менеджменту

Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту
імені академіка В. Лазаряна

49010, Україна, м. Дніпропетровськ, вул. Лазаряна, 2

E-mail: rwinform1@rambler.ru, конт. тел.: 0939341803

Номер ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4121-8826>

Martsenyuk Larysa

Candidate of Economic Sciences, Associate Professor

Department of Economics and Management

Dnipropetrovsk National University of Railway Transport
named after Academician V. Lazaryan

Lazaryan str., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-4121-8826>