

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

УДК 656.224.072.44(477)

Л. В. МАРЦЕНЮК^{1*}, Ю. М. ПРОСКУРНЯ^{2*}

^{1*}Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, ел. пошта gwinform1@rambler.ru, ORCID 0000-0003-4121-8826

^{2*}Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (063) 718 96 32, ел. пошта yulia.proskurnya@yandex.ru, ORCID 0000-0001-6870-0415

РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ ЯК ЗАСОБУ ОРГАНІЗАЦІЇ ДОСТУПНОГО ВІДПОЧИНКУ

Мета. У високорозвинених країнах великою популярністю користується залізничний туризм, завдяки якому туристи можуть комфортно та в межах своїх фінансових можливостей подорожувати світом. Україна зіштовхнулася з проблемами суттєвого зниження обсягів туристичних потоків, старіння основних фондів, відсутності інвестицій на їх оновлення, зниження обсягів пасажирських перевезень, різкого падіння доходів громадян. Мета статті полягає в обґрунтуванні необхідності розвитку залізничного туризму в Україні. **Методика.** Теоретичну та методологічну основу наукового дослідження становлять аналіз проблем забезпечення конкурентоспроможності туристичної галузі у сфері пасажирських залізничних перевезень та теоретичні положення економічної науки в галузі ефективності залізничного туризму й управління туристичними потоками. Авторами запропоновано напрямки впровадження нових послуг у сфері туризму, управління туристичними потоками, які відрізняються від існуючих розширенням сфери послуг туристам на території України. Акцентована увага й на розвитку внутрішнього залізничного туризму. **Результати.** У результаті виконання поставлених завдань мають бути досягнуті наступні результати: підвищення іміджу українських залізниць; створення привабливого інвестиційного клімату для широкого залучення інвестицій у розвиток туристичної, інженерно-транспортної та комунальної інфраструктур; підвищення безпеки туристів; забезпечення дієвого захисту їхніх прав, законних інтересів і збереження майна. **Наукова новизна.** Авторами обґрунтовано необхідність і можливості організації залізничного туризму на території України з урахуванням досвіду зарубіжних розвинених країн. **Практична значимість.** Дослідниками наведено теоретичне узагальнення й нове вирішення наукової задачі. Вона виявляється в розробці теоретичних і методологічних підходів щодо необхідності розвитку залізничного туризму. Рационально застосовані заходи за запропонованими авторами напрямками управління туристичними потоками дозволять суттєво підвищити надходження до бюджету країни від внутрішнього туризму.

Ключові слова: туризм; залізничний туризм; туристичний потік; туристичний маршрут; залізничний тур

Вступ

Туризм вважається однією з найважливіших галузей економічної та соціальної сфери розвинених країн. Розвиток туризму набуває все більших темпів, маючи значний вплив на транспорт. В туристичній галузі на сьогодні працює

близько 300 млн осіб. Вже на початку 21 століття туризм, відповідно до обсягів доходів, посів третє місце серед провідних галузей економіки. За даними Всесвітньої туристичної організації (ВТО), на туризм припадає приблизно 10 % виробленого у світі валового продукту,

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

30 % світової торгівлі послугами, 7 % світових капіталовкладень. В країнах, де туризм активно розвивається (Турція, Греція, США, Індонезія, Таїланд, Єгипет та ін.), основна частка доходів становить саме від туристичної діяльності. За 2014 рік доходи від світової туристичної галузі склали \$ 1,5 трлн [6].

В Україні туризму ніколи не приділяли достатньо уваги. Але ж саме в нашій країні є глибока історія, пам'ятки культури, які безумовно можуть бути цікавими як для тих, хто проживає в Україні, так і для іноземців.

Відомо, що за період 2014 року Україну відвідали близько 12,7 млн туристів (відповідно до попереднього року потік туристів, який складав 24,7 млн чоловік, зменшився вдвічі), а кількість українців, які виїжджали за кордон склав 22,4 млн чоловік. В основному, переважну частину приїжджаючих складають туристи з Росії, Білорусі, Молдови, Угорщини, Польщі та Словаччини. Щоб активізувати процес залучення туристів до України, в цій статті автори пропонують звернути особливу увагу на розвиток залізничного туризму.

Цей вид туризму розвинений в Мексиці, Норвегії, Індії, Індонезії, Канаді, Швейцарії, Африці, Австралії, Франції та інших країнах [10].

Вважаємо, що туризм і транспорт тісно взаємопов'язані. Адже саме туризм став наслідком розвитку транспорту. Тому українські залізниці відіграють важливу роль в розвитку національного та міжнародного туристичного ринку. Які переваги для залізниці? Залучення додаткових коштів, збільшення пасажиропотоку, підвищення іміджу країни.

Окремі питання щодо організації туристичної діяльності та туристичних подорожей розглянуто у роботах відомих вітчизняних вчених: В. І. Цибуха, А. П. Дуровича, А. С. Копанева, М. П. Мальської, Ю. К. Чередніченко та закордонних вчених – Р. Батлера, Х. Кіма, Н. Лейпера, С. Медліка та ін. Вони вивчали проблеми впровадження туристичних поїздів на залізницях, можливості росту прибутковості пасажирського господарства за рахунок розвитку залізничного туризму.

Методика

Найголовнішою проблемою, що стримує розвиток туристичних перевезень залізницями України, є відсутність спеціального рухомого

складу та належної туристичної інфраструктури. Крім цього потрібні ще й значні капітальні вкладення (інвестиції) в розвиток цього сектору ринку. А оскільки Укрзалізниця не має таких коштів, то й проблема залишається невирішеною. Таке складне фінансове становище, в якому знаходиться залізничний транспорт, потребує нових пошуків отримання доходів від додаткових джерел – розширення своєї діяльності. Тому для диверсифікації господарської діяльності залізниць пропонується організувати та розвивати залізничний туризм [2].

Окремим питанням можна поставити проблему нестачі кваліфікованих кадрів в галузі туризму, а також недосконалість законодавчої бази щодо функціонування туристичної галузі в цілому.

Мета

Метою досліджень авторів є обґрунтування необхідності і можливості організації залізничного туризму на території України з урахуванням досвіду зарубіжних розвинених країн.

Результати

Залізничні подорожі є популярним видом відпочинку за кордоном. Прихильниками цього виду туризму вважаються німці, англійці, швейцарці.

Загалом, залізничний туризм – це подорож, що здійснюється по залізниці на спеціалізованому залізничному транспортному засобі фізичними особами тривалістю від 24 годин до 1 року, або менше 24 годин, але з ночівлею з оздоровчою, пізнавальною, професійно-діловою, релігійною та іншою метою, не пов'язаною з оплачуваною діяльністю [7].

Залізничний туризм почав розвиватися ще в XIX ст., коли Томас Кук вперше організував подорож 580 англійців з Лестера до Лафборо (Англія). Цей вид туризму і на сьогодні залишається одним із основних і найприбутковіших видів транспортного туризму в світі [1].

Основними перевагами залізничного транспорту, порівняно з авіаційним та автомобільним, є надійність, безпека, приваблива вартість, висока швидкість, незалежність від погодних умов, а найголовніше – суміщення відпочинку та пересування.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Для туристичної подорожі використовуються спеціальні туристично-екскурсійні поїзди, які можуть служити водночас як засобом пересування, так і місцем проживання.

В Україні цей вид туризму почав розвиватися ще в період існування СРСР. Центральною радою з туризму в 1960-х роках були організовані перші подорожі на дальніх туристсько-екскурсійних поїздах, які відрізнялися від закордонних низьким рівнем комфортності та порівняно мали низьку ціну, але на той час обслуговували вже більше 2 000 чоловік [9]. Велику популярність мали короткочасні оздоровчі маршрути – це поїзди «Здоров'я» та «Грибник».

На сьогодні українські залізниці мають занедбану інфраструктуру. Більшість пасажирського рухомого складу не відповідає сучасним вимогам з точки зору комфорту, тому для кардинального його відновлення вкрай необхідно залучити за допомогою державних програм внутрішніх та зовнішніх інвесторів.

Для різнотривалих туристичних маршрутів необхідно підготувати рухомий пасажирський склад з відповідними умовами. Залежно від класифікації видів туризму виділяють такі види залізничного туризму [5]:

1. За часом:

- одноденний (екскурсійний);
- короткочасний (2–3 дні). В цьому контексті можна запропонувати маршрути: Київ–Львів, Дніпропетровськ–Львів, Дніпропетровськ–Київ, Дніпропетровськ–Закарпаття, Київ–Кам'янець–Подільський та ін.;
- багатоденний (від 3 днів). Такі тури передбачають тривалий час знаходження в дорозі як в нічний, так і в денний час. Щоб пасажери не стомлювалися, турпоїзд повинен знаходитися в дорозі не більше півтори доби. В таких випадках повинні передбачатися короткочасні зупинки в лісі, в горах, біля озера. Тут можна запропонувати такі маршрути: Дніпропетровськ–Київ–Львів–Закарпаття–Дніпропетровськ; Дніпропетровськ–Одеса–Умань–Київ–Дніпропетровськ; Одеса–Київ–Львів–Кам'янець–Подільський–Умань–Одеса та ін.

2. За територіальною приналежністю:

- міжнародний (подорож територією декількох країн). В цьому випадку можна запропонувати поїздку, яка буде здійснена до таких країн: Україна–Польща–Литва–Білорусь–Україна;

Україна–Польща–Німеччина–Румунія–Україна та ін.;

- в рамках країни (подорож територією однієї країни);
- в рамках однієї залізниці (подорож територією однієї країни в рамках однієї залізниці).

3. За цілями:

- пізнавальний – тури за різною пізнавальною тематикою (історія, література, фольклор тощо);
- лікувально-оздоровчий – включає санаторно-курортне оздоровлення (половину часу займають лікувально-оздоровчі процедури);
- професійно-навчальний – тури з метою участі у презентаціях, конгресах, семінарах, тренінгах тощо. Екскурсійна, соціальна і культурна програми в таких турах будуються, виходячи з розкладу професійно-навчальних заходів і вільного часу, що залишився;
- науковий (конференц-туризм) – туризм, метою якого є участь у конференціях, нарадах тощо. Як і в попередньому виді туризму присутня культурна програма.

4. За сезонністю:

- сезонний (подорожі в час пікових навантажень залізничного транспорту);
- міжсезонний (подорож в час спаду попиту на залізничні пасажирські перевезення).

5. За типом побудови маршруту:

- лінійний (з відвідуванням одного або кількох пунктів, які знаходяться на трасі, окрім початкового);
- радіальні, або стаціонарні (з відвідуванням одного пункту на маршруті);
- кільцеві (зі збігом точок початку і кінця маршруту та відвідуванням кількох пунктів на маршруті).

6. За повнотою туристичного обслуговування:

- комплексне обслуговування залізничним транспортом: власний рухомий склад, власна матеріальна база туристичної інфраструктури залізниць (готелі, кафе тощо), надання окремих послуг екскурсійного характеру;
- партнерське співробітництво: співробітництво залізничного транспорту з іншими операторами з приводу надання окремих послуг під час формування та здійснення залізничного туру (розміщення (міні-готелі), харчування (вагон-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

ресторан), екскурсійні послуги (для іноземців пропонуватимуться екскурсії на іноземною мовою) тощо);

- обслуговування іншими операторами: надання рухомого складу, надання послуг нерухомої інфраструктури, окреме обслуговування залізничного транспорту – виділення нитки графіка, надання локомотивної тяги, ТО та екіпірування рухомого складу тощо.

7. За ступенем концентрації пасажирів:

- подорож туристичним поїздом (формування окремого туристичного поїзда, який прямує окремим власним графіком і розкладом за певним маршрутом). Ми пропонуємо переобладнати спеціалізовані турпоїзда в різні стилі. Наприклад, поїзд в етно-стилі, ретро-стилі;

- подорож в туристичному вагоні за розкладом пасажирського поїзду (зчеплення з пасажирським поїздом). Можлива і така організація екскурсії, але тут потрібно ще включити в логістичну схему використання автобусів, бронювання готелів, а це може значно вплинути на вартість подорожі.

8. За циклічністю:

- випадковий – організація туристичної залізничної подорожі за замовленням клієнта;

- сезонний – організація туристичних залізничних подорожей певного виду у період високого попиту на подорожі цього виду;

- періодичний – організація туристичних залізничних подорожей з певною періодичністю, наприклад, раз на місяць;

- постійний – організація туристичних залізничних подорожей на постійній основі із складанням їх графіка. Тут ми пропонуємо організувати екскурсії для організованих груп: школярів, студентів, іноземців [5].

Найбільш популярними залізничні подорожі спостерігаються в Німеччині (більше 46 % пасажирів віддають перевагу саме залізничному транспорту) [14].

В Німеччині створене відділення з подорожей та туризму при пасажирському підрозділі, який займається розробкою туристичних маршрутів різного напрямку та розміщенням подорожуючих в готелях [12].

На сьогодні існує низка туристських маршрутів, які проходять всю залізничну мережу Західної Європи та Росії. Так, «Андалузський експрес» («Al Andalus») обслуговує популяр-

ний залізничний туристичний маршрут по Іспанії: 1) Мадрид–Севілья–Кордова–Гранада–Рондо–Севілья–Мадрид (вісім днів/сім ночей); 2) Севілья–Кордова–Гранада–Рондо–Севілья (сім днів/шість ночей). Туристи живуть в п'яти спальних вагонах поїзда, вишукано відреставрованих «під старовину». Купе цього поїзда обладнані душем і туалетом, кондиціонером, кольоровим телевізором, стільниковим телефонним зв'язком. У поїзді є два вагони-ресторани, бар, бібліотека. Вдень туристи здійснюють екскурсії, вночі – переїжджають в інше місто [12].

У Росії організацією таких турпоїздок займається російсько-швейцарська компанія «Русьрейл». Серед її пропозицій – подорожі на таких легендарних поїздах, як «Східний експрес», «Русь експрес», престижний «Президент експрес», що здійснюють тури за різними маршрутами по Транссибірській магістралі, яка є найдовшою залізницею у світі; Транссибірський експрес перетинає вісім часових поясів. З Москви він прямує до Пекіна, минаючи Омськ, Новосибірськ, Іркутськ, Улан-Батор. Подорож триває 10 днів), «Шовковому шляху», «Золотому кільцю Росії», а також за короткотривалими маршрутами [4].

Але найбільшу перевагу туристи віддають «Східному експресу», який курсує між Лондоном, Венецією та Стамбулом. Залежно від місця призначення ціна квитка коштуватиме від \$2 500–\$9 000.

«Льодовиковий експрес» – швидкісний поїзд, який перевозить пасажирів по Швейцарських Альпах. Ціна квитка 1-го класу становить \$267 [15].

Південноафриканський потяг «Pride of Africa» («Гордість Африки») прямує з Кейптауна (Південна Африка) до столиці Танзанії Дар-ес-Салам. Квиток коштує від \$5 000 до \$10 000 за людину [8].

Експрес «The Eastern & Oriental» проходить по всій Південно-Східній Азії. Вартість проїзду коштує від \$2 000–\$9 000. Цей поїзд має вагон-ресторан, бібліотеку, бар.

Поїзд «Belmond Royal Scotsman» («Королівський шотландець») курсує по Шотландії та Північно-Шотландському нагір'ю. Вартість поїздки – \$1 350–\$13 000.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Залізниця Аляски – головна давня пам'ятка, по якій прямує потяг «Denali Star» («Зірка Деналі») з Анкоріджа в Фербанк. Тривалість подорожі – 21 день.

Експрес «Blue Train» («Блакитний поїзд»), його ще називають «п'ятизірковим готелем на колесах», проходить від Кейптауна до Преторії.

Поїзд «Хірам Бінгхам» прямує через Перу в місто інків – Мачу-Пікчу. Вартість поїздки в обидва кінці коштує \$750.

Потяг «Palace on Wheels» («Палац на колесах») здійснює подорож по фортецях і палацах найбільшого штату в Індії – Раджастхан. Поїзд відходить з Нью-Делі. Поїздка триває до 7 днів [13].

«Дунай Експрес» – приватний поїзд, що курсує між Прагою, Будапештом, Краковом і Стамбулом. Ціна квитка – \$9 406 за 10 днів подорожі з зупинкою в Будапешті.

Флотська залізниця – проходить серед норвезьких гір і є популярною туристичною визначною пам'яткою Аурландсфіорда. Квиток коштує \$65.

Протягом останнього часу зростає інтерес до залізничного туризму на Американському континенті. Тут курсує три напрямки: «Транс-Канада» (10 діб); «Транс-Америка» (12 діб); «Транс-Атлантика» (12 діб) [11].

У США користуються популярністю залізничні тури в Скелясті гори Монтани (поїзд йде зі штату Айдахо до штату Монтана). Гранд Каньйон є одним із найпопулярніших туристичних районів, який має залізницю «Grand Canyon Railway», яка широко використовується в екскурсійних цілях [11].

Канада манить туристів своїми унікальними залізничними маршрутами, які проходять через Британську Колумбію і Альберту в Банф, Лейк Луїз, Джаспер і Калгарі, та одна екскурсія від Ванкувера до Вістлера. Поїзд йде в денний час через Західну Канаду. Це дає туристу можливість помилуватися красою Канадських Скелястих гір [3].

У Норвегії найпопулярнішими є маршрути спеціальним поїздом з видом на найгарніші фіорди у світі.

В Індії туристам пропонується мандрівка Конканською залізницею (Konkan Railway) – це залізнична лінія, яка проходить вздовж узбережжя Конкан. Найбільш дорогим туром є по-

дорож на поїзді «Песес він Уілз». Цей вагон оформлений в стилі індійських магараджі. Термін поїздки – 8 днів/7 ночей. Ціна встановлюється залежно від класу купе – від \$240 до \$450 [8].

Наукова новизна та практична значимість

Існуючий зарубіжний досвід свідчить про те, що залізничні компанії беруть активну участь у розвитку туризму і успішно ведуть туристичну діяльність.

В Україні наслідки впровадження та розвитку залізничного туризму можуть бути такими: імідж залізниць буде зростати за рахунок впровадження нової схеми обслуговування пасажирів; залізниця може надавати комплекс послуг, які відповідають вимогам споживачів; доходи від пасажирських перевезень будуть збільшуватися; розробка нових підходів щодо обслуговування іноземних туристів; поява нових типів вагонів спеціального призначення (турпоїзди).

Україна завдяки величезному природному та культурному потенціалу має всі можливості для освоєння такого виду туризму. Але для того, щоб успішно розвиватися, потрібно внести деякі зміни до законодавства України. Одним з таких пунктів, наприклад, буде забезпечення державною підтримкою внутрішнього, в'їзного, соціального туризму. Це дасть змогу розвивати туризм різних напрямків, в тому числі і залізничний.

В статті вперше розроблено науковий підхід щодо визначення системи факторів, яким мусять відповідати спеціальний залізничний рухомий склад для комфортного та зручного відпочинку туристів вночі та вдень і отримання необхідного комплексу послуг протягом всієї поїздки (розваги, ігри, Інтернет, фільми, оглядові екскурсії під час подорожі та харчування та ін.), що дозволить повністю виключити необхідність використання готелів і знизити вартість подорожі.

Висновки

Безумовно, для українського споживача, у якого середня заробітна плата на місяць складає до \$ 200, дорогі екскурсії, м'яко кажучи, не по кишені! Тому автори і пропонують орга-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

нізувати доступний відпочинок залізничним транспортом. Туристи зможуть відвідати культурні та історичні місця України, насолодитися краєвидами та просторами нашої країни і, можливо, скупатися в морі.

Орієнтовна вартість 3-денної подорожі може складати близько 3 тис. грн, з них залізничний квиток коштуватиме до 1 000 грн; триразове харчування (для економ класу) – до 150 грн, для люкс – 300 грн; додаткові послуги на шляху прямування (душ, газети, TV, інтернет) – до 100 грн; екскурсії – 500–1 000 грн (в середньому).

Фактори, які впливатимуть на позитивний вибір туристів:

- 1) відносна дешевизна послуг;
- 2) незалежність від погодних умов;
- 3) можливість зекономити на готелі;
- 4) економія на вартості екскурсії в складі групи;
- 5) можливість духовно розвиватися;
- 6) безпека під час подорожі;
- 7) зручність пересування;
- 8) можливість недорого харчуватися під час подорожі;
- 9) сервіс (уважний охайний провідник, наявність міліціонера під час поїздки, зручні ліжка і т.д.).

Що стосується іноземців, то для них можна запропонувати екскурсії з більшою тривалістю (5–7 днів) та відповідно і більшу вартість (близько до \$1 000). Адже в екскурсійній програмі обов'язково буде супровід перекладача та відеофільми іноземними мовами, а також розширена розважальна програма (наприклад, проведення мастер-класів та ін.).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абрамов, В. В. Історія туризму : підручник / В. В. Абрамов, М. В. Тонокошкур. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 294 с.
2. Бараш, Ю. С. Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Яснецов // Проблеми економіки трансп. : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2014. – Вип. 8. – С. 7–11.
3. В світі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://vsviti.com.ua/collections/18902>. – Назва з екрана. – Перевірено : 28.09.2015.
4. Гуляев, В. Г. Организация туристских перевозок / В. Г. Гуляев. – Москва : Финансы и статистика. – 2001. – 512 с.
5. Дергоусова, А. О. Визначення та класифікація залізничного туризму [Електронний ресурс] / А. О. Дергоусова. – Ефективна економіка. – 2012. – № 2. – 1 с. – Режим доступу: <http://www.economy.nauka.com.ua/?op=1&z=942>. – Назва з екрана. – Перевірено : 20.10.2015.
6. Передумови створення транспортно-логістичних кластерів у межах міжнародних транспортних коридорів / Є. С. Альошинський, Є. І. Балака, Г. О. Сіваконева, С. О. Світлична // Проблеми міжнар. трансп. коридорів та єдиної трансп. системи України : матер. 9-ї Міжнар. наук.-практ. конф. / УкрДАЗТ. – Коктебель, 2013. – С. 87–89.
7. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття / В. Г. Кузнецов, П. О. Пшінько, І. В. Клименко [та ін.] // Наука та прогрес трансп. Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. – 2015. – № 4 (58). – С. 23–33. doi: 10.15802/STP2015/49196.
8. Писаревський, І. М. Туризм як національний пріоритет : монографія / І. М. Писаревський. – Харків : ХНАМГ, 2010. – 284 с.
9. Развитие железнодорожного туризма [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.0zd.ru/sport_i_turizm/razvitie_zheleznodorozhnogo_turizma.html. – Назва з екрана. – Перевірено : 28.09.2015.
10. Стрілець, В. І. Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / В. І. Стрілець, О. Ф. Ялбуган // Проблеми економіки трансп. : зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Дніпропетровськ, 2011. – Вип. 2. – С. 114–117.
11. American-rails.com [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.american-rails.com/gcgy.html>. – Назва з екрана. – Перевірено : 28.09.2015.
12. Hannam, K. Developments and key issues in tourism nobilities / K. Hannam, G. Butler, C. M. Paris // Annals of Tourism Research. – 2014. – № 44. – P. 171–185. doi: 10.1016/j.annals.2013.09.010.
13. Hsu, Y. L. Global travel trend in rail tourism development / Y. L. Hsu, Y. S. Ting, K. Y. Chen // Актуальні проблеми економіки. – 2013. – № 11. – P. 536–541.
14. Khalipova, N. V. International logistics systems design and effectiveness evaluation / N. V. Khalipova / Наука та прогрес трансп. Вісн.

Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. – 2015. – № 4 (58). – С. 142–152. doi: 10.15802-STP2015/49222.

15. Rail routes in France [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://about-france.com/sce-nic-railways.htm>. – Назва з екрана. – Перевірено : 28.09.2015.

Л. В. МАРЦЕНЮК^{1*}, Ю. М. ПРОСКУРНЯ^{2*}

^{1*}Каф. «Економіка і менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, ел. пошта gwinform1@rambler.ru, ORCID 0000-0003-4121-8826

^{2*}Каф. «Економіка і менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (063) 718 96 32, ел. пошта yulia.proskurnya@yandex.ru, ORCID 0000-0001-6870-0415

РАЗВИТИЕ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТУРИЗМА В УКРАИНЕ КАК СРЕДСТВА ОРГАНИЗАЦИИ ДОСТУПНОГО ОТДЫХА

Цель. В высокоразвитых странах большой популярностью пользуется железнодорожный туризм, благодаря которому туристы могут комфортно и в пределах своих финансовых возможностей путешествовать по миру. Украина столкнулась с проблемами существенного снижения объемов туристических потоков, старения основных фондов, отсутствия инвестиций на их обновление, снижения объемов пассажирских перевозок, резкого падения доходов граждан. Цель статьи заключается в обосновании необходимости развития железнодорожного туризма в Украине. **Методика.** Теоретическую и методологическую основу научного исследования составляют анализ проблем обеспечения конкурентоспособности туристической отрасли в сфере пассажирских железнодорожных перевозок и теоретические положения экономической науки в области эффективности железнодорожного туризма и управления туристическими потоками. Авторами предложены пути развития железнодорожного туризма в Украине. В том числе это касается внедрения новых услуг в сфере туризма, управления туристическими потоками и др. Акцентируется внимание и на развитии внутреннего железнодорожного туризма. **Результаты.** В результате выполнения поставленных задач должны быть достигнуты следующие результаты: повышение имиджа украинских железных дорог; создание привлекательного инвестиционного климата для широкого привлечения инвестиций в развитие туристической, инженерно-транспортной и коммунальной инфраструктур; повышение безопасности туристов; обеспечение действенной защиты их прав, законных интересов и сохранения имущества. **Научная новизна.** Авторами обоснована необходимость и возможности организации железнодорожного туризма на территории Украины с учетом опыта зарубежных развитых стран. **Практическая значимость.** Исследователями приведено теоретическое обобщение и новое решение научной задачи. Она проявляется в разработке теоретических и методологических подходов к необходимости развития железнодорожного туризма. Рационально примененные меры по предложенным авторами направлениям управления туристическими потоками позволят существенно повысить поступления в бюджет страны от туризма.

Ключевые слова: туризм; железнодорожный туризм; туристический поток; туристический маршрут; железнодорожный тур

L. V. MARTSENIUK^{1*}, YU. M. PROSKURNIA^{2*}

^{1*}Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (093) 934 18 03, e-mail gwinform1@rambler.ru, ORCID 0000-0003-4121-8826

^{2*}Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (063) 718 96 32, e-mail yulia.proskurnya@yandex.ru, ORCID 0000-0001-6870-0415

DEVELOPMENT OF RAILWAY TOURISM IN UKRAINE AS MEANS OF AVAILABLE REST ORGANIZATION

Purpose. In highly developed countries, railway tourism is very popular, through it the tourists can comfortably and within their financial capacity to travel all around the world. Ukraine has faced with the problem of significant reduction of the tourist volume flows, aging of fixed assets, lack of investments on their renewal, reduction in passenger traffic and a sharp drop in people income. The purpose of the article is to justify the development of railway tourism in Ukraine. **Methodology.** Theoretical and methodological basis of the research is built on analysis of problems to ensure the competitiveness of the tourism industry in the area of passenger transportation, theoretical principles of economic science in the field of railway tourism efficiency and management of tourist flows. The authors suggest the development of railway tourism in Ukraine. In particular it concerns the introduction of new services in the field of tourism, management of tourist flows and others. The attention is focused on the development of the internal railway tourism. **Findings.** As a result of the assigned tasks the following results should be achieved: improving the image of Ukrainian railways; creation of an attractive investment climate for the greater involvement of investments into the tourism, engineering, transport and municipal infrastructures; improving the safety of tourists; ensuring effective protection of their rights, legitimate interests and property maintenance. **Originality.** The authors justified the need and potential of rail tourism on the territory of Ukraine taking into account the experience of foreign developed countries. **Practical value.** Researchers presented theoretical generalization and new solution of scientific tasks. It manifests itself in the development of theoretical and methodological approaches to the development of railway tourism. Rationally applied measures of proposed by the authors ways of tourist flow management will significantly increase the revenues to the state budget from tourism.

Keywords: tourism; railway tourism; tourist flow; tourist route; railway tour

REFERENCES

1. Abramov V.V., Tonokoshkur M.V. *Istoriia turizmu* [The history of tourism]. Kharkiv, O. M. Beketov National University of Urban Economic Publ., 2010. 294 p.
2. Barash Yu.S., Kravchenko A.O., Yasnetsov O.S. Rozvytok zaliznychnoho turizmu v Ukraini [The development of railway tourism in Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana «Problemy ekonomiky transportu»* [Proc. of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan «Problems of the Transport Economics»], 2014, issue 8, pp. 7-11.
3. *V sviti* [In the world]. Available at: <http://vsviti.com.ua/collections/18902> (Accessed 28 September 2015).
4. Gulyaev V.G. *Organizatsiya turistskikh perevozok* [Organization of tourist traffic]. Moscow, Finansy i statistika Publ., 2001. 512 p.
5. Derhousova A.O. Vyznachennia ta klasyfikatsiia zaliznychnoho turizmu [Definition and classification of railway tourism]. *Efektivna ekonomika – Efficient Economy*, 2012, no. 2, 1 p. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=942> (Accessed 20 October 2015).
6. Alohynskiy Ye.S., Balaka Ye.I., Sivakoneva H.O., Svitlychna S.O. Peredumovy stvorennia transportno-lohistychnykh klasteriv u mezhakh mizhnarodnykh transportnykh korydoriv [Preconditions of creation of transport-logistic clusters in the framework of international transport corridors]. *Materialy deviatoi Mizhnarodnoi nauково-praktychnoi konferentsii «Problemy mizhnarodnykh transportnykh korydoriv ta yedynoi transportnoi systemy Ukrainy»* [Materials of the 9th Int. Sci. and Practical Conf. «Problems of Int. Transport Corridors and a Unified Transport System of Ukraine»]. Koktebel, UkrDAZT Publ., 2013, pp. 87-89.
7. Kuznetsov V.H., Pshinko P.O., Klimenko I.V. Perspektyvy rozvytku zaliznychnoho turizmu Ukrainy na vuzkokoliinykh liniyakh Zakarpattia [Perspectives of Ukrainian railway tourism development on narrow-gauge lines of Zakarpattia]. *Nauka ta prohres transportu. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu – Science and Transport Progress. Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport*, 2015, no. 4 (58), pp. 23-33. doi: 10.15802/STP2015/49196.
8. Pysarevskiy I.M. *Turyzm yak natsionalnyi priorytet* [Tourism as a national priority]. Kharkiv, O. M. Beketov National University of Urban Economic Publ., 2010. 284 p.
9. *Razvitiye zheleznodorozhnogo turizma* [The development of railway tourism]. Available at: http://www.0zd.ru/sport_i_turizm/razvitiye_zheleznodorozhnogo_turizma.html (Accessed 28 September 2015).
10. Strilets V.I., Yalbuhan O.F. Orhanizatsiia zaliznychnoho turizmu v Ukraini yak chynnyk pidvyshchennia prybutkovosti haluzi [Organization of railway tourism in Ukraine as a factor of increasing the profitability of

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

- the industry]. *Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana «Problemy ekonomiky transportu»* [Proc. of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan «Problems of the Transport Economics»], 2011, issue 2, pp. 114-117.
11. Khalipova N.V. Proektuvannia ta otsinka efektyvnosti mizhnarodnykh lohistychnykh system [International logistics systems design and effectiveness evaluation]. *Nauka ta prohres transportu. Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu – Science and Transport Progress. Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport*, 2015, no. 4 (58), pp. 142-152. doi: 10.15802/stp2015/49222.
 12. American-rails.com. Available at: <http://www.american-rails.com/gcry.html> (Accessed 28 September 2015).
 13. Hannam K., Butler G., Paris C.M. Developments and key issues in tourism nobilities. *Annals of Tourism Research*, 2014, no. 44, pp. 171-185. doi: 10.1016/j.annals.2013.09.010.
 14. Hsu Y.L., Ting Y.S., Chen K.Y. Global travel trend in rail tourism development. *Aktualni problemy ekonomiky – Actual Problems of Economy*, 2013, no. 11, pp. 536-541.
 15. Rail routes in France. Available at: <http://about-france.com/scenic-railways.htm> (Accessed 28 September 2015).

Стаття рекомендована до публікації д.е.н., проф. Ю. С. Бараишом (Україна); д.е.н., проф. О. В. Каховською (Україна)

Надійшла до редколегії 04.08.2015

Прийнята до друку 12.10.2015