

Марценюк Л.В.

к.е.н.,

Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна,

доцент кафедри «Економіка та менеджмент»

Дніпропетровськ, Україна

rwinform1@rambler.ru

МЕТОДИЧНИЙ ПІДХІД ЩОДО РОЗРАХУНКУ ТРИВАЛОСТІ ПРОВЕДЕННЯ ТУРИСТИЧНИХ ПОДОРОЖЕЙ ПО ВУЗЬКИМ КОЛІЯМ

Анотація. Автором проведені дослідження з організації різних видів туристичних перевезень з використання сучасного рухомого складу, що буде працювати на вузьких коліях залізниць. Розроблено методичний підхід щодо розрахунку тривалості проведення туристичних подорожей по вузьким коліям, який базується на врахуванні часу руху залізничного поїзда на маршруті, кількості екскурсій та часу перебування туристів на них, терміну перебування в готелях та ресторанах, що дозволить заздалегідь планувати різні види туристичних подорожей по вузькоколійній залізниці та мінімізувати витрати на їх організацію.

Рационально застосовані заходи за запропонованими автором напрямками управління туристичними потоками дозволять підвищити надходження до бюджету країни від внутрішнього туризму.

Ключові слова: залізничний транспорт, залізничний туризм, вузькоколійна залізниця, туристичний поїзд, екскурсія, економічне обґрунтування

Формул: 3, рис.: 2, табл.: 0, бібл.: 31

Larysa Martseniuk

PhD (Economics),

Dnipropetrovsk National University

of Railway Transport named after academician V. Lazaryan

Associate Professor at Economics and Management Department

Dnipropetrovsk, Ukraine

rwinform1@rambler.ru

METHODOLOGY APPROACH FOR CALCULATION OF TOURIST TIME TRAVEL ON THE NARROW GAUGE

Abstract. The author conducted a study of different types of tourist traffic with the use of modern rolling stock will run on narrow gauge railways. The methodical approach for calculating the duration of tourist trips on narrow gauge, which is based on considering time traffic railway train on the route, the number of trips and the stay of tourists on them, stay in hotels and restaurants that will advance to schedule different types of tourist trips on narrow-gauge railway and minimize the costs of their organization.

Rationally applied measures proposed by the author directions managing tourist flows will increase revenues to the budget from domestic tourism.

Keywords: railway transport, railway tourism, narrow-gauge railway, tourist train, excursion, economic justification

Formulas: 3, fig.: 2, tabl.: 0, bibl.: 31

JEL Classification: C50, C63, L83, L92

Вступ. Залізничний туризм – подорож, що здійснюється по залізниці на спеціалізованому залізничному транспортному засобі фізичними особами з тривалістю від 24 годин до 1 року, або менше 24 годин, але з ночівлею, в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових, релігійних і інших цілях, не пов'язаних з оплачуваною діяльністю [Дергоусова 2012].

Поки що в Україні залізничний туризм ще не набув бажаної популярності, у більшості він асоціюється лише з приватними туристичними поїздками або з орендою висококомфортбельних вагонів для приватних подорожей.

В розвинених країнах багато уваги як з боку держави, так і приватних інвесторів приділяється відновленню і розвитку залізниць. Так, доброчинна організація New Europe Railway Heritage Trust допомагає відроджувати історичні залізниці у колишніх радянських країнах Центральної і Східної Європи. В Україні один із перспективних напрямків вкладання коштів – це комплексне відновлення історичних пам'яток та вузькоколіїних залізниць. Саме підтримка з боку бізнес-структур дозволить розвинути залізничний туризм.

Як свідчить світовий досвід організації залізничних туристичних перевезень, більшість туристів віддають перевагу подорожі по вузькоколіїній залізниці. Наприклад, в Австрії великим попитом користується маршрут через мальовничі Альпи, в Румунії туристи за допомогою вузькоколійки добираються до замку Дракули, в Словенії їздять на солоні озера.

В Україні вузькоколіїні маршрути прокладені на Рівненщині, Львівщині, Закарпатті та Івано-Франківщині. Однак мало хто з українців, не кажучи вже про іноземців, знають про них. Тому створення позитивного іміджу нашої країни, активізація подорожей залізничним транспортом, приведення до ладу інфраструктури та підвищення рівня сервісу – першочергові завдання. Тільки після цього цей вид бізнесу стане прибутковим.

Сьогодні професійні залізничники говорять про вузькоколіїнку як про складну інженерну транспортну систему та про відсутність коштів на її утримання та обслуговування. Як не дивно, але міжнародні фахівці та їхній досвід зауважують протилежне. Адже набагато вигідніше відновити вузькоколіїнку, створити нові робочі місця, активізувати залізничний туризм, аніж сплачувати компенсацію безробітним або втрачати працеспроможне населення України із західних регіонів, більшість з якого виїжджає за кордон на заробітки.

Ще років півстоліття вузькоколіїнок в Україні були десятки: ними возили сировину для цукрових заводів на Поділлі, ліс в Карпатах, торф до Полісся, і, звичайно, пасажирів. Зараз діючих вузькоколіїнок в Україні залишилось всього дві – в Івано-Франківській і Закарпатській області.

Тим не менш Україні є чим пишатися. Найбільший інтерес викликає одна з найдовших в Європі існуючих вузькоколіїних залізниць, яка перебуває в Рівненській області на Україні [Алексіук 2009; Вузькоколіїнка по Рівненщині; Дем'янчук 2009; Кузнецов, Пшінько, Кліменко, Гуменюк, Загорулько 2015; Марценюк 2015; Марценюк 2014; Марценюк 2013; Нагорнюк 2008].

Відновлення вузькоколіїних залізниць в Карпатському регіоні – економічно і соціально необхідний проект. Його впровадження дасть поштовх розвитку машинобудування, будівництва й енергетики та дозволить здійснити протипаводкові заходи.

І найголовніше: проект надасть можливість територіальним громадам гірських районів наблизити до кожної оселі всі принади цивілізації і, як

наслідок, зупинити міграційні процеси, викликані безробіттям.

У світі є немало позитивних прикладів розвитку залізничного туризму [American-rails.com; Bekhet 2010; *European Tourism 2013: Trends & Prospects*; Brida, Deidda, Pulina 2014; Khanal 2014; Overview International Tourism; Pratt 2011; Rail routes in France; The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy?].

Зважаючи на зазначене, розвиток залізничної галузі в Україні можливий через підвищення конкурентоспроможності пасажирських перевезень залізничним транспортом за рахунок надання нового виду послуг, тобто, впровадження залізничного туризму. В цій країні є історико-культурні та рекреаційні ресурси, на порядку денному стоїть питання визначення оптимальної тривалості туристичних подорожей залізницею та залучення вітчизняних та іноземних інвесторів.

Аналіз останніх досліджень та постановка завдання. Питаннями розвитку залізничного транспорту у контексті відновлення вузькоколіїсних залізниць в Карпатському регіоні України, а також питаннями розвитку та реформування транспорту та туристичної галузі займалися багато українських вчених, серед них: В. Абрамов [Абрамов 2010], Т. Алексіук [Алексіук 2009], Н. Алешугіна [Алешугіна 2009], Ю. Бараш [Бараш 2014], В. Гуляєв [Гуляєв 2001], О. Дем'янчук [Балака, Сіваконева 2014], А. Дергоусова [Дергоусова 2012], О. Дейнека [Дейнека 2012], О. Нагорнюк [Нагорнюк 2008], І. Писаревський [Писаревський 2010], П. Пшінько [Кузнецов, Пшінько, Кліменко, Гуменюк, Загорулько 2015], В. Стрілець [Стрілець 2011], С. Тишковець [Тишковець 2009], Н. Чорненська [Чорненська 2006] та інші автори.

Можна розкрити стисло напрямки досліджень вказаних вище вчених. Так, Дергоусова А.О. у своїй роботі багато уваги приділила класифікації видів туризму, серед яких окремо виділено залізничний туризм. За думкою автора, нова сутність поняття «залізничний туризм», розкриває галузеві відмінності від існуючих видів організації туристичних подорожей, умови та економічну пріоритетність, що дає можливість визначити галузеві особливості і напрямки формування стратегії розвитку залізничного туризму. Також автором запропоновано методичний підхід до визначення доцільності організації та конкурентоспроможності залізничних подорожей за різними напрямками, що базується на визначенні і використання коефіцієнтів насиченості напрямку, привабливості туру та ефективної туристичної вартості та дає можливість організації більш конкурентоспроможних залізничних подорожей порівняно з іншими. Крім того, у роботі визначені фактори конкурентоспроможності туристичних подорожей, які враховують особливості організації залізничного туризму, що найбільше впливають на задоволення потреб потенційних споживачів за рахунок виділення найвагоміших факторів [Дергоусова 2012].

Балака Є.І. та Сіваконева Г.О. пропонують впровадити розвиток залізничного туризму на основі кластеризації. Вони вважають, що розвиток залізничного туризму в Україні неможливий без диверсифікації діяльності залізничного транспорту у суміжний сегмент господарювання – туризм. Авторами запропоновано провести диверсифікацію за рахунок створення транспортно-туристичного кластеру, який очолить Міністерство інфраструктури. При цьому автори пропонують провести диверсифікацію пасажирського господарства у три етапи: спочатку визначити учасників кластеру, потім об'єднати асоціативні товариства в акціонерні товариства і на заключному етапі створити організацію холдингових компаній [Балака,

Сіваконева 2014].

Дейнека О.Г. теж наполягає на диверсифікації залізничного транспорту. Зокрема, у сфері пасажирських перевезень задля отримання прибутку автор пропонує розширити коло послуг на вокзалах та станціях. Він звертає увагу на те, що досі в Україні немає достатнього практичного та теоретичного досвіду для успішної диверсифікації підприємств залізничного транспорту. Автор звертає увагу на те, що спочатку потрібно визначити стратегічну мету діяльності залізничного транспорту, потім розробити критерії диверсифікації, спираючись на позитивний досвід закордонних компаній [Дейнека 2012].

Автори Кузнецов В.Г., Пшінько П.О., Кліменко І.В., Гуменюк А.В., Загорулько С.М. у своїй науковій роботі визначили перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття. Зокрема, робочою групою було зроблено аналіз технічного стану Боржавської вузькоколіїної залізниці для реалізації проекту відновлення ефективного функціонування гірських залізниць шириною колії 750 мм в Карпатському регіоні з подальшою можливістю їх приєднання до розгалуженої міжнародної туристичної мережі. У рамках виїзних оглядів експертною групою встановлено, що об'єкти колійного господарства, пасажирської інфраструктури, рухомого складу та допоміжних виробництв, задіяних у функціонуванні вузькоколіїної залізниці, знаходяться в занедбаному стані та потребують значних оновлень і капітального ремонту. Але маршрути проходження пасажирських поїздів залишаються придатними для участі в проекті розвитку залізничного туризму України [Кузнецов, Пшінько, Кліменко, Гуменюк, Загорулько 2015].

Алешугіна Н.О. аналізуючи транспортну інфраструктуру, зробила висновок, що транспортна складова туристичного потенціалу України в сучасних умовах сприяє його зміцненню лише в тому сенсі, що система транспортних мереж має яскраво виражений транзитний характер. Отже, велика кількість територій, забезпечених різноманітними рекреаційними ресурсами, має хорошу транспортну доступність для туристів та екскурсантів, як вітчизняних, так і зарубіжних. Щодо стану транспортної інфраструктури, то для того, щоб вона сприяла ефективному використанню та нарощуванню туристичного потенціалу, необхідне удосконалення усіх її складових як у кількісному, так і, особливо, в якісному плані. Крім того, активне залучення різних видів транспорту до туристичного обслуговування дозволить ефективно розвивати різноманітні сфери та види туристичного бізнесу, диверсифікувати спектр надаваних туристичних послуг [Алешугіна 2009].

Коробйова Р.Г. у своїх наукових працях наполягає, що для розвитку туристичної галузі в Україні потрібно розвивати транспортну складову. Автор робить акцент на відродженні залізничного транспорту, а саме: оновлення інфраструктури та рухомого складу за рахунок приватних інвесторів [Коробйова 2015].

Хаустова В.Є., Горбатова Є.Ф. у своїй науковій роботі відзначають, що туристичні об'єкти все ще залишаються незатребуваними із-за низького рівня розвитку інфраструктури туристичних послуг, а інфраструктура не відновлюється із-за незацікавленості інвесторів, адже держава жодним чином не стимулює їх. Серед напрямів покращення ситуації на українському ринку туристичних послуг автор пропонує наступні кроки: відновлення інфраструктури, розвиток соціальних туристичних програм, удосконалення інформаційної політики, реконструкцію туристичних об'єктів та інші [Хаустова, Горбатова 2010].

Новіцька І.В. вважає розвиток туристичних маршрутів одним з ефективних перспективних напрямків діяльності залізниць України. При цьому автор наполягає на дотриманні європейських стандартів якості послуг, адже тільки завдяки високому сервісу вдасться підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту та туристичної галузі і, як наслідок, привабити велику кількість туристів [Новіцька 2013].

Безумовно, кожен зі згаданих вчених вніс свій істотний вклад у дослідження з вищевказаних питань, але потрібно відзначити, що жоден з них задля ефективної організації туристичних перевезень не запропонував методичний підхід для розрахунку тривалості туристичних подорожей по вузьким залізницям.

Результати дослідження. Автором були проведені дослідження з організації різних видів туристичних перевезень з використання сучасного рухомого складу, що буде працювати на вузьких коліях залізниць.

Організація руху туристських поїздів при обслуговуванні короткострокових екскурсій

Будь-які туристичні подорожі по залізницям передбачають комфортні умови, до яких слід віднести: загальну тривалість одноденної екскурсії, яка не повинна перевищувати – 15 годин; кількість зупинок поїзда для огляду визначних пам'яток, заповідників, мальовничих озер, зон відпочинку та харчування повинна розраховуватися з урахуванням загального терміну подорожі, середньої швидкості руху поїзда, необхідного часу на проведення кожної екскурсії; в першій половині подорожі кількість екскурсій мусить бути більшою ніж у другій половині, оскільки після обіду та 15 годин дня туристи почивають себе втомленими і менш активні; швидкість руху поїзда у зворотному напрямку може бути більшою ніж у прямому русі і досягати 40 км/год. (може і більше залежно від профілю колії); якщо подорож триває два дні, то у кінці маршруту першого дня мусить бути запланована зупинка, яка передбачає відпочинок туристів у готелі та безкоштовна вечеря.

Для подальших розрахунків часу туристичної подорожі залізничним транспортом розроблено схему організації туристичних оглядових перевезень по вузьким коліям за умови одноденної поїздки (рис. 1).

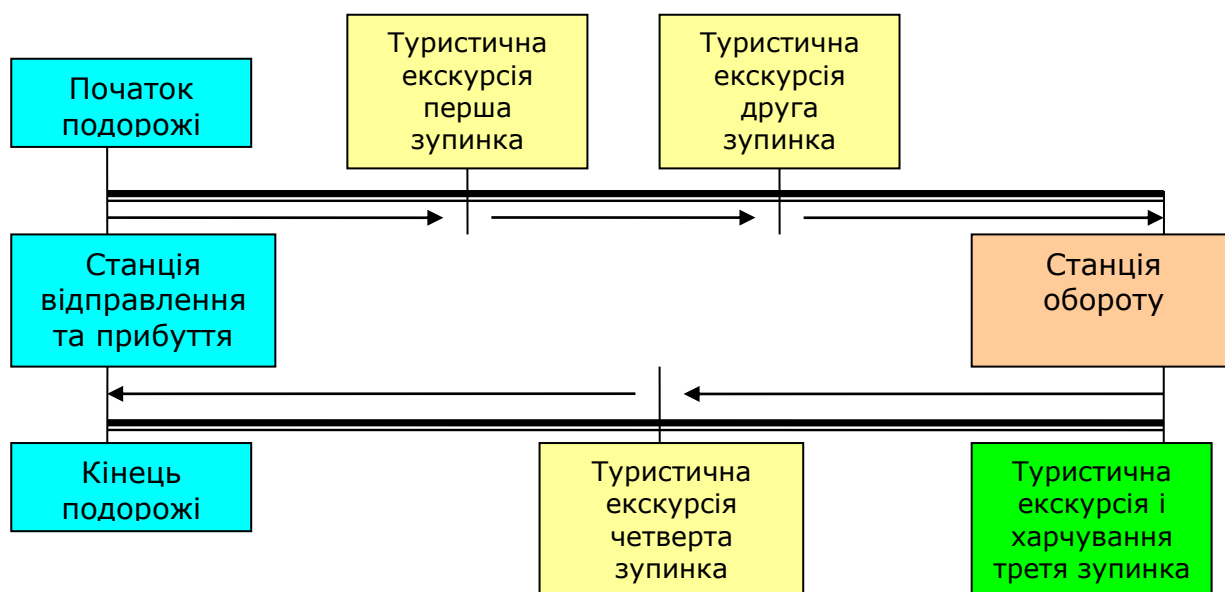


Рисунок 1 – Схема організації туристичних оглядових перевезень по вузьким коліям за умови одноденної поїздки

Джерело: Розробка автора

Раніш вважалося, що довжина вузькоколіїних залізниць має бути як можна більшою щоб за один тур туристичної подорожі оглянути більше визначних пам'яток, заповідників, об'єктів відпочинку та ін. Але при організації одноденних та дводенних екскурсій загальна довжина маршруту в обидва кінці не може бути більшою ніж 120 та 240 км відповідно [Алексіук 2009].

Для обґрунтування вказаних даних проведемо розрахунки за формулами (1 та 2).

$$t_{заг}^{одн} = \frac{S^{np}}{V_c^{np}} + \frac{S^{зв}}{V_c^{зв}} + \sum_{k=1}^n t_{екск}^k + \sum_{l=1}^b t_{харч}^l \leq 14, \quad (1)$$

$$t_{заг}^{ддн} = \frac{S^{np}}{V_c^{np}} + \frac{S^{зв}}{V_c^{зв}} + \sum_{k=1}^n t_{екск}^k + \sum_{l=1}^b t_{харч}^l + t_{ноч} \leq 38, \quad (2)$$

де $t_{заг}^{одн}$ – розрахунковий час туристичної подорожі при організації одноденних екскурсій по вузькоколіїній залізниці, год.;

$t_{заг}^{ддн}$ – розрахунковий час туристичної подорожі при організації дводенних екскурсій по вузькоколіїній залізниці, год.;

S^{np} – протяжність туристичного маршруту в прямому сполученні, км;

$S^{зв}$ – протяжність туристичного маршруту в зворотному сполученні, км;

V_c^{np} – середня швидкість руху поїзду по вузькоколіїній залізниці в прямому русі, км/год.;

$V_c^{зв}$ – середня швидкість руху поїзду по вузькоколіїній залізниці в зворотному русі, км/год.;

$\sum_{k=1}^n t_{екск}^k$ – загальний час екскурсій упродовж проведення туристичних подорожей по вузькоколіїній залізниці в прямому та зворотному русі, год.;

$\sum_{l=1}^b t_{харч}^l$ – загальний час харчування туристів в ресторанах та колибах під час проведення туристичних подорожей по вузькоколіїній залізниці в прямому та зворотному русі, год.;

$t_{ноч}$ – загальний час проживання туристів в готелі при дводенній подорожі по вузькоколіїній залізниці, год.

Для подальших розрахунків часу туристичної подорожі залізничним транспортом розроблено схему організації туристичних оглядових перевезень по вузьким коліям за умови дводенної поїздки (рис. 2).

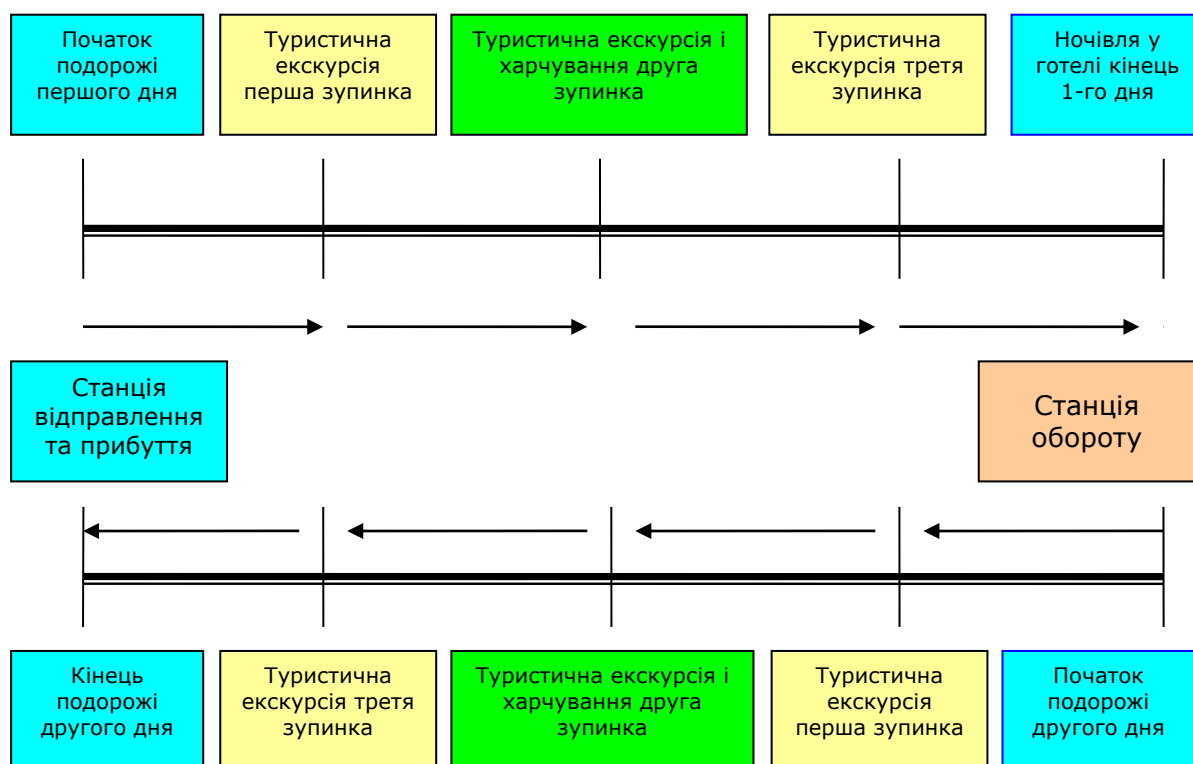


Рисунок 2 – Схема організації туристичних оглядових перевезень по вузьким коліям за умови дводенної поїздки (кількість зупинок показана умовно)
Джерело: Розробка автора

Організація руху туристських поїздів при організації багатоденних туристичних подорожей

При організації багатоденних туристичних подорожей по вузькоколійній залізниці та плановому відпочинку у різних готелях в окремих місцях туристичної інфраструктури конкретного регіону залізничний транспорт виконує функції туристичного трансферу, мета якого не тільки знайомство з мальовничою природою навколишнього середовища, а й перевезення туристів з однієї місцевості до іншої, де туристи проживають певний час, активно відпочивають знайомляться з культурою, заповідниками та пам'ятками за планами конкретної путівки.

В цьому разі розподіл загального часу по конкретній путівки можна визначити за формулою (3)

$$t_{\text{заг}}^{\text{ддн}} = \frac{S^{\text{np}}}{V_c^{\text{np}}} + \frac{S^{\text{зв}}}{V_c^{\text{зв}}} + \sum_{c=1}^d t_{\text{план}}^c + \sum_{k=1}^n t_{\text{декск}}^k + \sum_{l=1}^b t_{\text{дохарч}}^l + t_{\text{опрг}} + t_{\text{опер}}, \quad (3)$$

де $\sum_{c=1}^d t_{\text{план}}^d$ – час відпочинку туристів в готелях тимчасового відпочинку в місцях, що передбачені путівкою, день;

$\sum_{k=1}^n t_{\text{декск}}^k$ – час додаткових позапланових екскурсій (за межами

вартості путівки) підчас проведення туристичних подорожей по вузькоколінійній залізниці в прямому та зворотному русі, год.;

$\sum_{l=1}^b t_{дохарч}^l$ – час додаткового позапланового харчування туристів в

ресторанах та колибах (за межами вартості путівки) підчас проведення туристичних подорожей по вузькоколінійній залізниці в прямому та зворотному русі, год.;

$t_{днрг}$ – додатковий час проживання туристів в готелі (за межами вартості путівки) при подорожі по вузькоколінійній залізниці, год.;

$t_{днер}$ – додатковий час подорожі по вузькоколінійній залізниці (за межами вартості путівки), год.

Висновки. Україна займає одне з провідних місць в Європі за рівнем забезпеченості цінними природними та культурними ресурсами. Зокрема в Україні знаходяться такі об'єкти Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО як Собор Святої Софії та прилеглі монастирські споруди, Києво-Печерська Лавра у м. Києві, ансамбль історичного центру м. Львова, пункти Геодезичної дуги Струве, дерев'яні церкви Карпатського регіону Польщі та України, природний об'єкт – Букові праліси Карпат, давні букові ліси Німеччини, Біосферний заповідник «Асканія-Нова» та ін.

Поряд із об'єктами Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО, Україна має величезну кількість інших культурних та історичних пам'яток, що безумовно будуть привертати увагу, як українських, так й іноземних туристів та сприятиме сталому розвитку держави, створенню нових робочих місць та фінансовій підтримці туристичних об'єктів у належному стані. Створення системних і комплексних умов для розвитку туризму та курортів має стати одним з пріоритетів забезпечення сталого розвитку як регіонів, так і держави в цілому.

Для Закарпаття одною із п'яти стратегічних цілей, визначених Державною стратегією регіонального розвитку є використання природно-ресурсного потенціалу та розвиток туризму і курортно-рекреаційної сфери, які є традиційно провідною діяльністю регіону в Україні. В той же час, незважаючи на те, що сьогодні закарпатські туристичні об'єкти можуть прийняти більше двадцяти тисяч відпочивальників одночасно, конкурентні переваги туристичного потенціалу регіону, а саме: багаті природно-рекреаційні ресурси регіону – лікувальні мінеральні води, лісові, ландшафтні, гідрологічні, спелеоресурси, об'єкти природного заповідного фонду, залишаються використаними далеко не в повній мірі через слабку комунікаційну доступність перспективних для освоєння в туристично-рекреаційних цілях територій та незадовільний стан виробничо-транспортної інфраструктури туристично-рекреаційного комплексу в гірських районах області, що спричиняє гальмування розвитку закладів та об'єктів туристично-рекреаційної галузі.

Тому одним із головних завдань у ефективному використанні конкурентних переваг в туристичній галузі Карпатського регіону є забезпечення доступності до мережі спеціалізованих об'єктів туристичної інфраструктури, універсальним інструментом чого є розвиток залізничного

туризму, який у перевезенні організованих груп має пріоритет перед іншими видами транспортних туристичних перевезень завдяки розвинутій інфраструктурі та можливості перевезення великої кількості туристів будь-яких категорій, в тому числі і людей з обмеженими можливостями, на значні відстані з забезпеченням високого рівня комфортності та безпеки подорожування.

Вирішення вищезазначених завдань та тісна співпраця з місцевими і загальнодержавними органами влади України, громадськими організаціями та підприємствами різної форми власності, дозволить залучати кошти як вітчизняних, так й закордонних інвесторів у розбудову туристичної інфраструктури України та сприяти розвитку регіонів і Української держави у цілому.

На національному рівні вже створена Асоціація Збереження Історії Залізниць України, яка об'єднала як професійних залізничників, так і громадян інших професій. На сьогодні важливо, щоб місцеві та іноземні інвестори повірили в перспективне майбутнє залізничного туризму та приєдналися до існуючого руху за збереження історичної технічної спадщини.

Розвиток залізничного туризму в цілому буде сприятиме підвищенню іміджу залізниць та забезпечить підвищення обсягів перевезень, і як наслідок – поповнення бюджетів усіх рівнів. Серед соціальних переваг залізничного туризму – паралельно із відбудовою залізниць відновлення історичних пам'яток, розбудова інфраструктури, збереження та створення нових робочих місць, забезпечення населення доступним та цікавим видом відпочинку.

Туристи можуть використовувати залізничну подорож для знайомства з природою та видатними пам'ятниками та відпочинку у різних точках маршруту як додатково до планової путівки так і самостійно. При цьому вони можуть придбати відкриті квитки на визначену ними тривалість поїздки з видачею персональних годинників для контролю загального часу подорожі саме по вузькоколіїній залізниці. Така система контролю використовується в деяких країнах Європи у курортних містечках. Наприклад, в Угорщині для контролю часу перебування в лікувальних озерах та термальних джерелах.

Для контролю загального часу поїздки на усіх станціях вузькоколіїної залізниці встановлюються пункти контролю часу, де кожен пасажир може перевірити термін використаного часу поїздки та заплатити за необхідністю додаткові кошти.

Наукова новизна та практична значимість. Вперше в Україні розроблено методичний підхід щодо розрахунку тривалості проведення туристичних подорожей по вузьким коліям, який базується на врахуванні часу в русі залізничного поїзда на маршруті, кількості екскурсій та часу перебування туристів на них, терміну перебування в готелях, в ресторанах та колибах, що дозволило заздалегідь планувати різні види туристичних подорожей по вузькоколіїній залізниці та мінімізувати витрати на їх організацію.

Розроблена методика визначення оптимальних параметрів різних видів туристичних подорожей по вузькоколіїним залізницям, яка дозволила планувати на маршруті кількість туристичних екскурсій, відпочинку у готелях, харчування в ресторанах, загальний час туристичної подорожі та ін.

Література

- Абрамов, В. В. (2010). *Історія туризму : підручник* / В. В. Абрамов, М. В. Тонокошкур. – Харків : ХНАМГ, 294 с.
- Алексіук, Т. (2009). Може хтось допоможе: Зарічненщина туристична: [Про розробку інноваційного туристичного продукту «Поліський трамвай» щодо вузькоколійної залізниці «Антонівка-Зарічне»] / Т. Алексіук // *Полісся*, №4 /29січня/, с. 2.
- Алешугіна, Н. О. (2009). Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України. – «Ефективна економіка». – *Вісник Дніпропетровського державного аграрно-економічного університету*, №3.
- Балака, Є. І., Сіваконева, Г. О. (2014). Організаційний аспект відродження та розвитку залізничного туризму на основі кластеризації. – *Технологічний аудит та резерви виробництва*, № 15.
- Бараш, Ю. С. (2014). Розвиток залізничного туризму в Україні / Ю. С. Бараш, А. О. Кравченко, О. С. Яснецов // *Зб. наук. праць Дніпропетр. нац. ун-ту зал. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.»*. – Дніпропетровськ, Вип. 8, с. 7–11.
- Вузькоколійка по Рівненщині: [про найдовшу (стошестикілометрову) вузькоколійну залізницю в Європі, яка діє в Зарічненському та Володимирецькому районах на Рівненщині] (2009). // *Урядовий кур'єр*, №214/18 листоп./ – С. 6.
- Гуляев, В. Г. (2001). *Організація туристичних перевозок* / В. Г. Гуляев. – Москва : Фінанси і статистика, 512 с.
- Дейнека, О. Г. (2012). Наукові підходи до диверсифікації підприємств залізничного транспорту. – *Вісник економіки транспорту і промисловості*, № 38, с. 163-165.
- Дем'янчук, О. (2009). Туристична галузь [області] – мішок для наповнення бюджету / О. Дем'янчук // *Вісті Рівненщини*, №39/24 верес./, с. 7.
- Дергоусова, А. О. (2012). *Формування стратегії розвитку залізничного туризму* [Текст] : дис. к.е.н.: спец. 08.00.04. – економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / А.О. Дергоусова. – Х. : УкрДАЗТ, 216 с.
- Коробйова, Р. Г. (2015). Потенціал розвитку залізничного туризму в Україні. – *Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна* № 20, с. 70-74.
- Кузнецов, В. Г., Пшінько, П. О., Кліменко, І. В., Гуменюк, А. В., Загорулько С. М. (2015). Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколійних лініях Закарпаття. – *Наука та прогрес транспорту*. – *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту*, №4(58), с. 23-33.
- Марценюк, Л. В. (2015). Збереження історичної залізничної спадщини в контексті захисту національних інтересів України. «Економіка та держава». *Міжнародний науково-практичний журнал*, м. Київ. – №9, с. 28 – 32.
- Марценюк, Л. В. (2014). Напрямки розвитку внутрішнього туризму в Україні. – *Наука та прогрес транспорту*. – *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна*. – № 6(54), с. 41 – 52.
- Марценюк, Л. В. (2013). Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л. В. Марценюк // *Вісн. Дніпропетр. нац. у-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна*. – Д., Вип. 47, с. 24-32.

- Нагорнюк, О. (2008). *Вузькоколейка. 106 кілометрів Полісся*. – Рівне, – 60 с.
- Новіцька, І. В. (2013). Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України. – *Вісник економіки транспорту і промисловості*, № 41, с. 114-117.
- Писаревський, І. М. (2010). Туризм як національний пріоритет : монографія / І. М. Писаревський. – Харків : ХНАМГ, 284 с.
- Стрілець, В. І. (2011). Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / В. І. Стрілець, О. Ф. Ялбуган // *Зб. наук. праць. Дніпропетр. нац. ун-ту зал. трансп. ім. акад. В. Лазаряна «Проблеми економіки трансп.»*. – Дніпропетровськ, Вип. 2, с. 114-117.
- Тишковець, С. (2009). Туристична подорож Зарічненщиною / С. Тишковець // *Полісся*, N 28/23 лип./, с. 2.
- Хаустова, В. Є., Горбатова, Є. Ф. (2010). Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні. – *Проблеми економіки*, №2, с. 28-33.
- Чорненька, Н. В. (2006). *Організація туристичної індустрії*: Навчальний посібник. – К.: Атіка, 264 с.
- American-rails.com*. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.american-rails.com/gcry.html>.
- Bekhet, H. A. (2010). Ranking sector changes of the Malaysian economy: Input output approach. / H. A. Bekhet // *International Business Research*, 3 (1), p. 107-130.
- European Tourism 2013: Trends & Prospects*. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://abouttourism.wordpress.com>.
- Juan Gabriel, Brida, Manuela, Deidda, Manuela, Pulina. (2014). «Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol». – *Journal of Transport Geography*. Volume 36, pages 1-11.
- Khanal, B. R. (2014). Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // *Tourism Economics*, 20 (1), p. 171-194.
- Overview International Tourism*. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tourlib.net/wto/WTO_highlights_2009.pdf.
- Pratt, S. (2011). *Economic linkages and impacts across the Talc.* / S. Pratt // *Annals of Tourism Research*, 38 (2), p. 630-650.
- Rail routes in France*. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://about-france.com/scenic-railways.htm>.
- The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy?* (2014). / Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. // *Tourism Management*, 40, p. 126-136.

References

- Abramov, V. V. (2010). *Istoriya turizmu : pidruchnik* / V. V. Abramov, M. V. Tonokoshkur. – Harkiv : HNAMEG, 294 s.
- Aleksijuk, T. (2009). *Mozhe htos dopomozhe: Zarichnenshhina turystychna*: [Pro rozrobku innovacijnogo turystychnogo produktu «Poliskij tramvaj» shhodo vuzkokolijnoi zaliznici «Antonivka-Zarichne»] / T. Aleksijuk // *Polissja*, N4 /29sichnja/, s. 2.
- Alieshugina, N. O. (2009). Transportna infrastruktura jak skladova turystychnogo potencialu Ukrainy. – «Efektivna ekonomika». – *Visnik Dnipropetrovskogo derzhavnogo agrarno-ekonomichnogo universytetu*, №3.
- American-rails.com*. Retrieved from <http://www.american-rails.com/gcry.html>.

- Balaka, E. I., Sivakoneva, G. O. (2014). Organizacijnij aspekt vidrodzhennja ta rozvytku zaliznynogo turyzmu na osnovi klasterizacii – *Tehnologichnij audit ta rezervi vyrobnictva*, № 15.
- Barash, Ju. S. (2014). Rozvytok zaliznynogo turyzmu v Ukraini / Ju. S. Barash, A. O. Kravchenko, O. S. Jasnečov // *Zb. nauk. prac Dnipropetr. nac. un-tu zal. transp. im. akad. V. Lazarjana «Problemy ekonomiky transp.»*. – Dnipropetrovsk, Vip. 8, s. 7–11.
- Bekhet, H. A. (2010). Ranking sector changes of the Malaysian economy: Input output approach. / H. A. Bekhet // *International Business Research*, 3 (1), p. 107-130.
- Chornenka, N. V. (2006). *Organizacija turystychnoi industrii: Navchalnyj posibnik*. – Kyiv: Atika, 264 s.
- Guljaiev, V. G. (2001). *Organizacija turystychnyh perevozok* / V. G. Guljaiev. – Moskva : Finansy i statystyka, 512 s.
- Dejneka, O. G. (2012). Naukovi pidhody do diversifikacii pidpryiemstv zaliznynogo transportu. – *Visnyk ekonomiky transportu i promyslovosti*, № 38, s. 163-165.
- Demjanchuk, O. (2009). Turystychna galuz [oblasti] – mishok dlja napovnennja bjudzhetu / O. Demjanchuk // *Visti Rivnensshyny*, №39/24 veres./, s. 7.
- Dergousova, A. O. (2012). *Formuvannja strategii rozvytku zaliznynogo turyzmu* [Tekst] : dis. k.e.n.: spec. 08.00.04. – ekonomika ta upravlinnja pidpryiemstvamy (za vidami ekonomichnoi dijalnosti) / A.O. Dergousova. – Harkiv : UkrDAZT, 216 s.
- European Tourism 2013: Trends & Prospects*. - Retrieved from <https://abouttourism.wordpress.com>.
- Haustova, V. E., Gorbatova, E. F. (2010). Problemy rozvytku turistichnoi galuzi v Ukraini. – *Problemy ekonomiky*, №2, s. 28-33.
- Juan Gabriel, Brida, Manuela, Deidda, Manuela, Pulina. (2014). «Tourism and transport systems in mountain environments: analysis of the economic efficiency of cableways in South Tyrol». – *Journal of Transport Geography*. Volume 36, pages 1–11.
- Khanal, B. R. (2014). Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // *Tourism Economics*, 20 (1), p. 171-194.
- Korobjova, R. G. (2015). Potencial rozvytku zaliznynogo turyzmu v Ukrainy. – *Zbirnyk naukovih prac DNUZT im. akad. V. Lazarjana*, № 20, s. 70-74.
- Kuznecov, V. G., Pshinko, P. O., Klymenko, I. V., Gumenjuk, A. V., Zagorulko, S. M. (2015). Perspektyvy rozvytku zaliznynogo turyzmu Ukrainy na vuzkokolijnyh linijah Zakarpattja. – *Nauka ta progres transportu*. – *Visnik Dnipropetrovskogo nacionalnogo universitetu zaliznynogo transportu*, №4(58), s. 23-33.
- Marcenjuk, L. V. (2015). Zberezhennja istorichnoi zaliznynoi spadshhyny v konteksti zahystu nacionalnyh interesiv Ukrainy. «*Ekonomika ta derzhava*». *Mizhnarodnij nauko-vo-praktichnij zhurnal*, m. Kiïv. – №9, s. 28 – 32.
- Marcenjuk, L. V. (2014). Naprjamky rozvytku vnutrishnogo turyzmu v Ukraini. – *Nauka ta progres transportu*. – *Visnik Dnipropetrovskogo nacionalnogo universitetu zaliznynogo transportu imeni akademika V. Lazarjana*. – № 6(54), s. 41 – 52.
- Marcenjuk, L. V. (2013). Osnovni zasady rozvytku transportnogo turyzmu v Ukraini / L. V. Marcenjuk // *Visn. Dnipropetr. nac. u-tu zalizn. transp. im.*

- akad. V. Lazarjana*. – Dnipropetrovsk, Vip. 47, s. 24-32.
- Nagornjuk, O. (2008). *Vuzkokolijka. 106 kilometriv Polissja*. – Rivne,. – 60 s.
- Novicka, I. V. (2013). Ievropejskij dosvid u rozvytku zaliznichnogo transportu i turystichnoi galuzi Ukrainy. – *Visnik ekonomiky transportu i promislovosti*, № 41, s. 114-117.
- Overview *International Tourism*. Retrieved from http://tourlib.net/wto/WTO_highlights_2009.pdf.
- Pisarevskij, I. M. (2010). *Turyzm jak nacionalnyj prioritet : monografija* / I. M. Pisarevskij. – Harkiv : HNAMEG, 284 s.
- Pratt, S. (2011). *Economic linkages and impacts across the Talc.* / S. Pratt // *Annals of Tourism Research*, 38 (2), p. 630-650.
- Rail routes in France*. Retrieved from <http://about-france.com/scenic-railways.htm>.
- Strilec, V. I. (2011). Organizacija zaliznichnogo turyzmu v Ukraini jak chynnyk pidvishhennja prybutkovosti galuzi / V. I. Strilec, O. F. Jalbugan // *Zb. nauk. prac. Dnipropetr. nac. un-tu zal. transp. im. akad. V. Lazarjana «Problemi ekonomiki transp.»*. – Dnipropetrovsk, Vip. 2, s. 114-117.
- The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy?* (2014). / Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. // *Tourism Management*, 40, p. 126-136.
- Tyshkovec, S. (2009). Turystychna podorozh Zarichnenshhinoju / S. Tyshkovec // *Polissja*, N 28/23 lip./, s. 2.
- Vuzkokolijka po Rivnenshhini: [pro najdovshu (stoshestikilometrovu) vuzkokolijnu zaliznicju v Evropi, jaka die v Zarichnenskomu ta Volodymyreckomu rajonah na Rivnenshhiny] (2009). // *Urjadovij kurier*, №214/18 listop./ – S. 6.

Data przesłania artykułu do Redakcji: 28.02.2016
Data akceptacji artykułu przez Redakcję: 03.03.2016