

УДК 656.224.072.44

Л. В. Марценюк,
к. е. н., доцент кафедри економіки та менеджменту, Дніпропетровський національний
університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, м. Дніпропетровськ

МЕТОДИКА ПРОВЕДЕННЯ ДОСЛІДЖЕНЬ ПРИ ВИРІШЕННІ ПРОБЛЕМ РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНИХ КОМПАНІЙ, ЩО ВИКОРИСТОВУЮТЬ ЗАЛІЗНИЧНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

L. Martseniuk,
Dep. "Economics and Management", Dnipropetrovsk National University
of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, c. Dnipropetrovsk

THE METHODOLOGY OF RESEARCH IN SOLVING PROBLEMS OF TRAVEL COMPANIES THAT USE RAIL TRANSPORTATION

Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту — це одне із головних завдань, що стоїть перед ПАТ "Українські залізниці". Підвищення обсягів пасажирських перевезень можливе за рахунок надання нових видів послуг, наприклад, залізничних екскурсій. Але у головній залізничній кампанії України немає сучасного рухомого складу, який би можна було б надавати туристам, а також бракує коштів на оновлення рухомого складу та об'єктів інфраструктури. Залучення інвестицій вітчизняних та іноземних інвесторів — один із засобів подолання проблем. Для раціонального вирішення вказаних проблем необхідно розробити комплексну науково-обґрунтовану методику, яка буде включати низку наукових підходів, принципів та наукових розробок щодо визначення туристичного бізнесу в Україні з використанням існуючих вузьких та широких залізничних колій. Метою статті є визначення послідовності вирішення проблеми розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення; розробка варіантів моделей організації туристичних компаній, що будуть використовувати залізничний транспорт; визначення головних економічних інтересів учасників туристичного бізнесу. В результаті запропонованих автором заходів очікується зростання пасажиропотоку на залізниці, підвищення іміджу українських залізниць всередині країни та за її межами, залучення додаткових коштів на оновлення застарілої інфраструктури та рухомого складу, відновлення об'єктів культурно-історичного значення, створення нових робочих місць, зниження міграційних процесів на західній Україні. У статті запропоновано нову методику проведення досліджень при вирішенні проблем розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення. В результаті використання запропонованої автором методики очікується підвищення рентабельності діяльності приватних туристичних кампаній та державних перевізників.

Improving the competitiveness of rail transport — one of the main challenges facing the JSC "Ukrainian Railways". Increase in passenger traffic is possible through the provision of new services, such as railway excursions. But the main railway campaign in Ukraine there is no modern rolling stock, which would could provide tourists and not enough money to upgrade rolling stock and infrastructure. Attracting investment — one of the means to overcome the problems. For rational solutions to these problems is necessary to develop a comprehensive science-based methodology, which will include a number of scientific approaches, principles and scientific research to determine the tourist business in Ukraine using the existing narrow and wide tracks.

The purpose of the article is a new method of research in solving the problems of development of tourism companies that use rail transportation. Also determined the sequence of solving the problem of development of tourism companies that use rail transportation. In addition, the author developed variants of models of organization of tourist companies, which will use the rail and identified the main economic interests of participants of the tourism business.

The use of this technique is expected to improve the profitability of private tourist campaigns and public carriers.

Ключові слова: залізниця, туризм, залізничний туризм, оглядові екскурсії, туристичний потік, туристичний маршрут, туристичний поїзд, залізничний тур.

Key words: railway, tourism, Railway tourism, sightseeing tours, the flow of tourists, a tourist route, tourist train, train tour.

ВСТУП

Підвищення конкурентоспроможності залізничного транспорту — це одне із головних завдань, що стоїть перед ПАТ "Українські залізниці". Підвищення обсягів па-

сажирських перевезень можливе за рахунок надання нових видів послуг, наприклад, залізничних екскурсій. Але у головній залізничній кампанії України немає сучасного рухомого складу, який би можна було б надавати турист-

там, а також бракує коштів на оновлення рухомого складу та об'єктів інфраструктури. Залучення інвестицій вітчизняних та іноземних інвесторів — один із засобів подолання проблем. Для раціонального вирішення вказаних проблем необхідно розробити комплексну науково-обґрунтовану методику, яка буде включати низку наукових підходів, принципів та наукових розробок щодо визначення туристичного бізнесу в Україні з використанням існуючих вузьких та широких залізничних колій.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ ТА ПУБЛІКАЦІЙ

Питаннями реформування залізничного транспорту та туристичної галузі займалися вітчизняні вчені: В.В. Абрамов [1], Ю.С. Бараш [2], О.М. Гненний [3], В.Г. Гуляєв [5], А.О. Дергоусова [6], І.М. Писаревський [12], П.О. Пшінько [7], В.І. Стрілець [13], Н.В. Чорненко [15] та іноземні автори [16—19].

Так, Дергоусова А.О. у своїх наукових дослідженнях визначила фактори конкурентоспроможності туристичних подорожей, які враховують особливості організації залізничного туризму, що найбільше впливають на задоволення потреб потенційних споживачів за рахунок виділення найвагоміших факторів [6].

Автори В.Г. Кузнецов, П.О. Пшінько, І. В. Кліменко, А.В. Гуменюк, С.М. Загорулько у своїй науковій роботі визначили перспективи розвитку залізничного туризму України з використанням існуючих вузькоколієвих ліній Закарпаття [7].

О.М. Гненний запропонував методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом, зокрема, автором доведено доцільність врахування ризику шляхом коригування ставки дисконту. Під час прогнозування грошових потоків сценаріїв запропоновано враховувати балансування прогнозованих доходів від надання туристичних послуг у межах інвестиційного проекту з прогнозними витратами споживачів відповідних послуг [3].

Хаустова В.Є., Горбатова Є.Ф. відзначають, що туристичні об'єкти все ще залишаються незатребуваними через відсутність залучення інвестицій на їх відновлення. Задля просунення проблеми з "мертвої крапки" автори пропонують втілювати в життя соціальні туристичні програми, проводити грамотну інформаційну політику, провести масштабну реконструкцію туристичних об'єктів та інші заходи [14].

Новіцька І.В. наполягає перш за все, на підвищенні рівня сервісу, доведенні рівня послуг до європейських стандартів. Тільки в такому разі, вважає автор, вдасться підвищити конкурентоспроможність залізничного транспорту та туристичної галузі і, як наслідок, привабити велику кількість туристів [11].

Безумовно, кожен із вищевказаних вчених вніс свій істотний внесок у дослідження проблем розвитку залізничного транспорту та туристичної галузі, але в їх працях недостатня увага приділена методикам проведення досліджень при вирішенні проблем розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення, саме на яких акцентує свою увагу автор даної статті.

МЕТА

Метою досліджень є визначення послідовності вирішення проблеми розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення; розробка варіантів моделей організації туристичних компаній, що будуть ви-

користовувати залізничний транспорт; визначення головних економічних інтересів учасників туристичного бізнесу.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

У попередніх роботах автора [8; 9] було розглянуто багато досліджень, які стосуються організації туристичної діяльності, частина з яких займаються залізничним туризмом. Цей вид туризму майже зник на теренах України і потребує нових принципових підходів до його розвитку.

За часи існування Радянського Союзу залізничний транспорт приділяв значну увагу пасажирським туристичним перевезенням. Але ці перевезення були організовані тільки по широкій залізничній колії. Туристичні поїзди в основному не мали спеціального рухомого складу, а формувалися із звичайних купейних вагонів з включенням до туристичного поїзду кількох вагонів ресторанів. Крім того, кожного літа організовувалися піонерські табори на колесах, які мали зупинки на березі моря або в інших містах відпочинку. Управління туристичними пасажирськими перевезеннями виконували пасажирські служби окремої залізниці. Вони надавали для перевезення рухомий склад, забезпечували заправку вагонів водою на час подорожі, організовували технічних супровід та поточний ремонт рухомого складу, встановлювали необхідне обладнання на місцях стоянки туристичних поїздів і організовували харчування туристів у місцевих вокзальних ресторанах.

У данні часи ПАТ "УЗ" майже не займається туристичними перевезеннями пасажирів, оскільки в неї не вистачає пасажирських вагонів необхідної якості. Крім того, організація туристичних перевезень потребує зараз підвищеного комфорту, більшої швидкості, спеціального рухомого складу, оснащеного вакуумними або біотуалетами, кондиціонування повітря, Інтернетом, телебаченням, якісним харчуванням та ін. Починаючи з 2016 року, Укрзалізниця почала реформувати свою організаційну структуру, за якою передбачалося утворення двох секторів: монопольного та конкурентного. До монопольного сектору була віднесена основна діяльність українських залізниць — перевезення пасажирів у далекому, регіональному та приміському сполученні, а також вантажні перевезення та організаційні структури, що їх обслуговують. До конкурентного сектору була віднесена інша діяльність, яка не пов'язана з процесами перевезень.

З погляду на сказане вище надання туристичних послуг може бути віднесено до монопольного сектору, якщо Укрзалізниця буде займатися тільки перевезенням туристів (трансферні послуги), або до конкурентного сектору, якщо на базі Укрзалізниці буде утворена туристична компанія, яка буде займатися усім комплексом туристичних послуг.

Можливий ще варіант організації туристичних компаній, який передбачає утворення самостійних юридичних осіб, які будуть орендувати в ПАТ "УЗ" нитки графіку та у власному рухомому складі виконувати туристичні залізничні перевезення.

Для раціонального вирішення вказаних проблем необхідно розробити комплексну науково-обґрунтовану методику, яка буде включати низку наукових підходів, принципів та наукових розробок щодо визначення туристичного бізнесу в Україні з використанням існуючих вузьких та широких залізничних колій. Такої методики проведення досліджень в Україні ще не було. Така організація туристичних перевезень передбачає більш доскона-

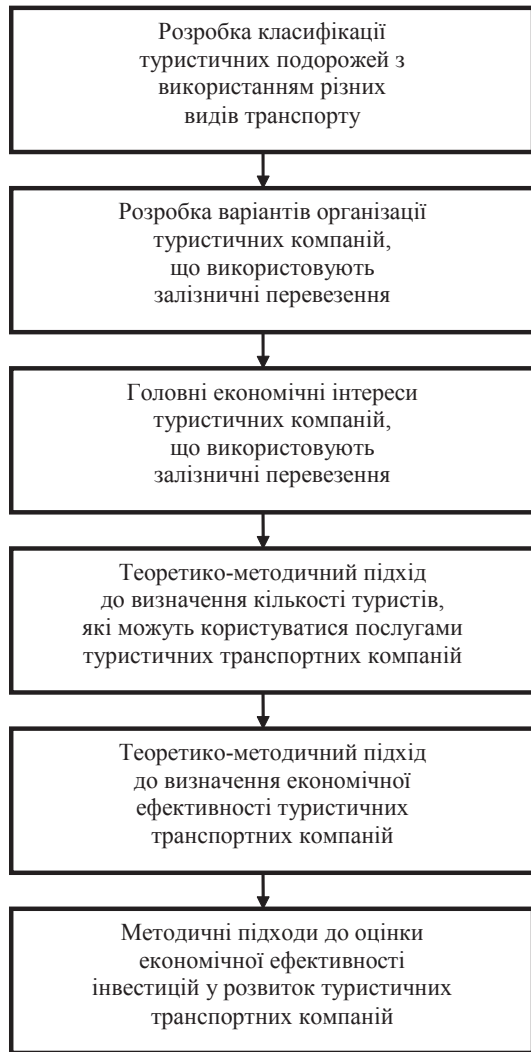


Рис. 1. Послідовність вирішення проблеми розвитку туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення

Джерело: розробка автора.

ле знайомство з чарівною природою регіонів України, місцевими озерами, заповідниками, замками, визначними історичними пам'ятками, проживання у готелях, дегустацію вин, активний відпочинок, катання на лижах у горах та рибалку. Комплекс послуг передбачає зупинку на кілька днів у вказаних місцях на термін, який самостійно обирають туристи, а залізниця за встановленим заздалегідь графіком буде перевозити їх з одного місця відпочинку до іншого.

Нова організація туристичної діяльності передбачає наступну послідовність вирішення проблеми розвитку туристичних компаній, що використовують для бізнесу залізничні перевезення, як засіб відпочинку або трансферу (рис. 1). Майже усі туристичні компанії для перевезення туристів на відпочинок або проведення оглядових екскурсій використовують різні види транспорту у якості трансферу. Але морський, річковий, залізничний, а інколи автомобільний транспорт компанії використовують також для надання туристичних послуг з одночасним відпочинком у них. Для визначення можливих варіантів використання транспорту в туристичній діяльності необхідно розробити розширену класифікацію туристичних подорожей. Це дозволить раціонально використовувати їх потенціал.

Наступним кроком запропонованої послідовності проведення досліджень є розробка варіантів організації туристичних компаній, що використовують залізничні перевезення. Вище було сказано, що після реформування залізничного транспорту України та утворення Публічного акціонерного товариства "Українські залізниці" можливі кілька варіантів моделей організації туристичних компаній, що будуть використовувати для відпочинку, трансферу та проведення оглядових екскурсій залізничний транспорт (рис. 2).

У всіх власників туристичного бізнесу, що використовують залізничні перевезення, або їх контрагентів різні головні економічні інтереси (рис. 3). ПАТ "УЗ" має на меті залучення коштів від використання залізничної інфраструктури туристичними компаніями, а також додаткових надходжень від допоміжної туристичної діяльності. Туристичні компанії бажують отримати дохід від використання нового виду відпочинку — залізничного туризму у рухомому складі нового покоління, що дозволяє проводити не тільки трансферні перевезення, оглядові екскурсії, а й організувати ночівлю у комфортабельних пасажирських вагонах. Крім того, розвиток туристичної діяльності дозволяє отримати додаткові надходження у державний, місцеві бюджети та інші фіскальні органи України у вигляді різних видів податків, обов'язкових платежів та соціальних внесків.

Подальші наукові дослідження потребують розробку теоретико-методичного підходу щодо визначення кількості туристів, які можуть користуватися послугами туристичних транспортних компаній, оскільки їх чисельність суттєво впливає на доходи туристичних операторів. Це питання, в свою чергу, залежить від привабливості туристичного маршруту, наявності на ньому певної кількості історичних пам'яток, чарівної природи, озер, заповідників, місць активного відпочинку, готелів тощо.

Попит на туристичні залізничні подорожі залежить також від політичного клімату в країні, військових подій, рівня життя та інших факторів, які потребують додаткових досліджень.

Але жодна туристична компанія не буде розпочинати свій бізнес без детального розрахунку свого бюджету (доходів, витрат та прибутку). Для цього слід визначити усіх учасників туристичної діяльності та витрати на їх послуги:

Витрати туристичної компанії складаються з таких основних складових:

- власні витрати компанії (матеріали, заробітна плата нараховування на заробітну плату, амортизаційні відрахування, інші витрати);
- оплата послуг залізничного транспорту;
- оплата трансферних послуг автомобільних фірм;
- оплата екскурсійних послуг;
- оплата послуг туристичних операторів;
- оплата послуг ресторанів;
- оплата послуг готелів;
- платежі страховій компанії;
- платежі до державного та місцевих бюджетів;
- обов'язкові платежі.

Останнім етапом методики проведення дослідження передбачено розробку методичного підходу до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних транспортних компаній. Для оцінки економічної ефективності інвестиційного проекту в цілому формується базовий сценарій, грошові потоки якого визначаються як математичні сподівання грошових потоків за сценаріями. Якщо сценарій з математичних сподівань грошових потоків не забезпечує відображення взаємозв'язку

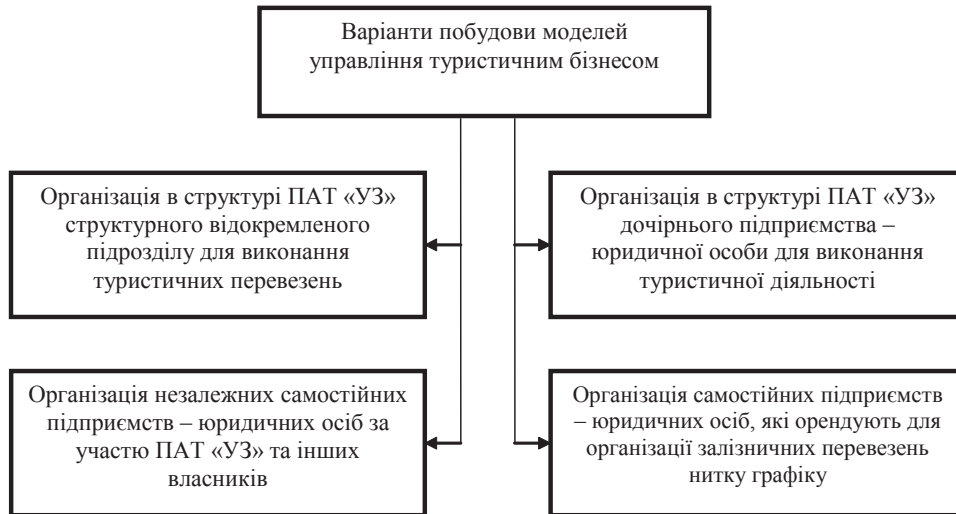


Рис. 2. Варіанти моделей організації туристичних компаній, що будуть використовувати залізничний транспорт

Джерело: Розробка автора

показників, що впливають на грошові потоки, за базовий доцільно обирати сценарій, грошові потоки якого найбільш до математичних сподівань за методикою професора Гненного О. М. [3].

Територія України межує з країнами Росії, Білорусі, Молдови, Польщі, Чехії, Словаччини, Угорщини, Румунії, що дозволяє їм мешканцям безпосередньо користуватися її туристичними послугами. Можна сподіватися на приїзд туристів з колишніх країн СРСР, інших держав Європи, Азії та Америки, але зараз туристичний потенціал України мало розвинутий, що утруднює розвиток туристичного бізнесу. Оскільки залізничний туризм у країні майже відсутній, цю нішу міцно захопив автомобільний туризм.

ВИСНОВКИ

З огляду на сказане проблему розвитку залізничного туризму в Україні слід вирішувати за допомогою системного діагностичного та оптимізаційних підходів, що дозволить закласти основи комплексного дослідження умов забезпечення ефективної діяльності туристичних транспортних підприємств.

Управління економічною ефективністю залізничних туристичних перевезень передбачає використання двох основних функцій менеджменту — планування та організації, для чого слід використовувати економічні та управлінські методи дослідження.

Раціональну діяльність туристичних компаній слід будувати на принципах економічної рівноваги, що оз-



Рис. 3. Головні економічні інтереси учасників туристичного бізнесу

Джерело: розробка автора.

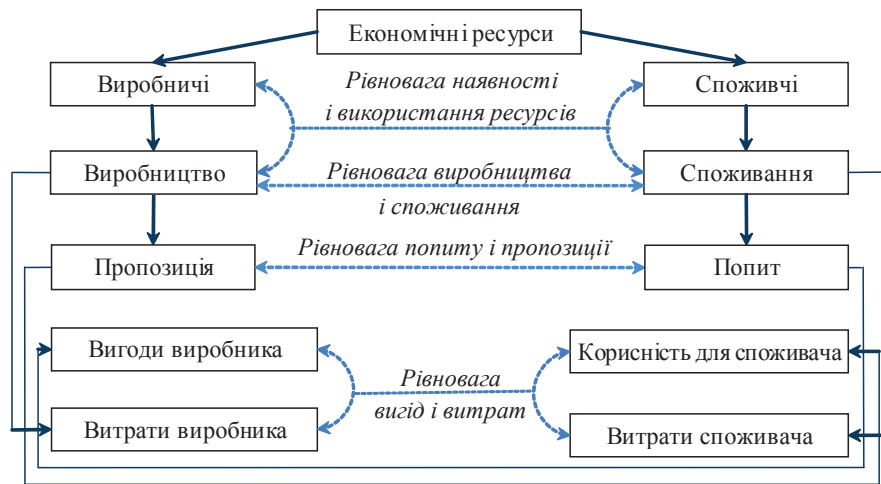


Рис. 4. Зрівноважений взаємозв'язок головних економічних процесів і явищ

Джерело: [4].

начає такий "...стан економічної системи, за якого пропорції в народному господарстві забезпечують оптимальну узгодженість мети економічного розвитку і наявних ресурсів, попиту і пропозиції, товарних і грошових потоків, нагромадження і споживання, заощадження і нагромадження та інших елементів і показників системи, а в кінцевому підсумку — відсутність економічних криз..." [10].

За Л. І. Лопатніковим економічна рівновага визначається як "ситуація, що характеризується взаємодією різноспрямованих сил, вплив яких взаємно погашається таким чином, що спостережувані властивості системи залишаються незмінними: 1) виходячи з властивостей системи — стан, що характеризується рівністю попиту і пропозиції усіх ресурсів. В цьому сенсі є синонімом збалансованості (балансова модель, балансовий метод, система рівнянь Вальраса, міжгалузевий баланс); 2) виходячи з розгляду факторів впливу — стан, коли жоден з багатьох взаємопов'язаних учасників системи не зацікавлений у зміні цього стану, оскільки при цьому він не може нічого виграти, але може програти (оптимальність за Парето, теорія ігор)" [4].

Доктор економічних наук Гудкова В. П. у роботі [4] пропонує таку схему визначення зв'язків головних економічних процесів і явищ (рис. 4).

Для пізнання реального співвідношення між попитом на туристичні залізничні перевезення та потенціалом надання необхідного обсягу послуг у роботі запропоновано балансовий метод, що дозволяє визначити пропорції між доходами та витратами, ресурсами та їх використанням [10].

Оскільки будь-яка туристична компанія є відкритою системою і повністю залежить від факторів зовнішнього середовища, що в свою чергу суттєво впливають на саму організацію, в роботі для "...з'ясування впливу руйнівних сил внутрішнього та зовнішнього середовища на результати виробничо-господарської діяльності компанії..." [10] запропоновано використання методу оцінки факторів внутрішнього та зовнішнього середовища.

Для визначення "...сукупності специфічних взаємопов'язаних прийомів і способів визначення кількісних закономірностей..." [10], а саме потоків туристів з різних країн, що зможуть користуватися залізничними перевезеннями в дисертаційній роботі запропоновано метод статистики та соціально-економічного прогнозування.

Оскільки на теренах України разом з залізничними транспортними туристичними компаніями працюють конкуренти — автомобільний, річковий та морський туризм, в роботі застосовані методи конкуренції для визначення конкурентних переваг кожного з них [10].

Для визначення обсягів інвестицій у розвиток туристичної діяльності та їх ефективного використання було використано метод оцінки ефективності реальних інвестицій [10] у редакції доктора економічних наук, професора О. М. Гненного [3].

Для прийняття науково обгрунтованого складного рішення при побудові організаційної структури управління туристичною компанією, визначення оптимального способу організації туристичних маршрутів автором запропоновано метод прийняття управлінських рішень [10].

Побудова будь-якої оптимальної моделі управління туристичної організації потребує використання організаційно-розпорядчого методу.

Для розробки удосконаленої класифікації туристичних подорожей в подальших дослідженнях автора буде застосовано метод класифікації та групувань.

У результаті проведених наукових досліджень набули подальшого розвитку питання щодо розробки теоретико-методичного підходу для визначення кількості туристів, які можуть користуватися послугами туристичних транспортних компаній, оскільки їх чисельність суттєво впливає на доходи туристичних операторів.

Література:

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 / 36. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна "Проблеми економіки трансп.". — Дніпропетровськ, 2014. — Вип. 8. — С. 7—11.
3. Гненний О.М. Методичні підходи до оцінки економічної ефективності інвестицій у розвиток туристичних перевезень залізничним транспортом. — 36. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна "Проблеми економіки трансп.". — Дніпропетровськ, 2015. — Вип. 10. — С. 7—14.

4. Гудкова В.П. "Забезпечення ефективної діяльності підприємств пасажирського транспорту в умовах соціально орієнтованої економіки" [Текст]: дис. д. е. н.: спец. 08.00.04. — економіка та управління підприємствами (за видами економічної діяльності) / В.П. Гудкова. — Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. — Дніпропетровськ, 2015. — 529 с.

5. Гуляєв В.Г. Організація туристичних перевозок / В.Г. Гуляєв. — Москва: Фінанси і статистика. — 2001. — 512 с.

6. Дергоусова А.О. 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, 2012. — 216 с.

7. Кузнецов В.Г. Перспективи розвитку залізничного туризму України на вузькоколіїних лініях Закарпаття / В.Г. Кузнецов, П.О. Пшінько, І.В. Кліменко, А.В. Гуменюк, С.М. Загорюлько. — Наука та прогрес транспорту. — Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту. — № 4 (58), 2015. — С. 23—33.

8. Марценюк Л.В. Напрямки розвитку внутрішнього туризму в Україні. "Наука та прогрес транспорту" Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. — № 6 (54). — 2014. — С. 41—52.

9. Марценюк Л.В. Основні засади розвитку транспортного туризму в Україні / Л.В. Марценюк // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. — Д., 2013. — Вип. 47. — С. 24—32.

10. Мочерний С.В., Ларіна Я.С., Устенко О.А., Юрій С.І. Економічний енциклопедичний словник: У 2 т. / За ред. С.В. Мочерного. — Львів: Світ, 2005. — Т. 1. — 616 с.; Т. 2. — 568 с.

11. Новицька ІВ. Європейський досвід у розвитку залізничного транспорту і туристичної галузі України. Вісник економіки транспорту і промисловості. — № 41. — 2013. — С. 114—117.

12. Писаревський І.М. Туризм як національний пріоритет: монографія / І.М. Писаревський. — Харків: ХНАМГ, 2010. — 284 с.

13. Стрілець В.І. Організація залізничного туризму в Україні як чинник підвищення прибутковості галузі / В.І. Стрілець, О.Ф. Ялбуган // Зб. наук. пр. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна "Проблеми економіки трансп.". — Дніпропетровськ, 2011. — Вип. 2. — С. 114—117.

14. Хаустова В.Є., Горбатова Є.Ф. Проблеми розвитку туристичної галузі в Україні. — Проблеми економіки. — № 2. — 2010 р. — С. 28—33.

15. Чорненко Н.В. Організація туристичної індустрії: Навчальний посібник, — К.: Атіка, 2006. — 264 с.

16. Bekhet H.A. Ranking sector changes of the Malaysian economy: Input output approach / H.A. Bekhet // International Business Research. — 2010. — 3 (1). — P. 107—130.

17. 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. — Vol. 36. — April 2014. — P. 1—11.

18. Khanal B. R. Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis / B. R. Khanal, C. Gan, S. Becken // Tourism Economics. — 2014. — 20 (1). — P. 171—194.

19. The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy? / Forsyth P., Dwyer L., Spurr R., Pham T. // Tourism Management. — 2014. — 40. — P. 126—136.

References:

1. Abramov, V. (2010), "History of tourism", Kharkiv, Ukraine.

2. Barash, Ju. (2014), "Development of railway tourism in Ukraine", Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana "Problemy ekonomiky transp.", vol. 8, pp. 7—11.

3. Ghnennyj, O. (2015), "Methodological approaches to assessing the economic efficiency of investments in the development of tourist traffic by rail", Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana "Problemy ekonomiky transp.", vol. 10, pp. 7—14.

4. Gudkova, V. (2015), "Ensuring efficient operation of passenger transport enterprises in the conditions of socially oriented economy", Dnipropetrovsk, Ukraine.

5. Ghuljajev, V. (2001), "Organization of tourist traffic", Moscow, Russia.

6. Derghousova, A. (2012), "Formation of development strategy of railway tourism", Kharkiv, Ukraine.

7. Kuznecov, V. (2015), "Prospects for railway tourism in Ukraine Transcarpathian narrow-gauge lines", Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, vol. 58, pp. 23—33.

8. Martseniuk, L. (2014), "Types of domestic tourism in Ukraine", Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, vol. 54, pp. 41—52.

9. Martseniuk, L. (2013), "Main directions of development of tourism in Ukraine Transport", Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana, vol. 47, pp. 24—32.

10. Mocherny, S. Larina, J. Ustenko, O. Yuri, S. (2005), "Economic Encyclopedic Dictionary", Lviv, Ukraine.

11. Novicjka, I. (2013), "European experience in the development of rail transport and the tourism industry in Ukraine", Journal of economy and transport industry, vol. 41, pp. 114—117.

12. Pysarevsjkyj, I. (2010), "Tourism as National Priority", Kharkiv, Ukraine.

13. Strilec, V. (2011), "Development of railway tourism in Ukraine as a factor in increasing the profitability of the industry", Visn. Dnipropetr. nats. un-tu zalizn. transp. im. akad. V. Lazariana "Problemy ekonomiky transp.", vol. 2, pp. 114—117.

14. Khaustova, V. (2010), "Problems of development of tourism industry in Ukraine" Problems economy, vol. 2, pp. 28—33.

15. Chornenjka, N. (2006), "The organization of tourism industry", Kiev, Ukraine

16. Bekhet, H. (2010) "Ranking sector changes of the Malaysian economy: Input output approach", International Business Research, vol. 3 (1), pp. 107—130.

17. 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, vol. 36, pp. 1—11.

18. Khanal, B. (2014), "Tourism inter-industry linkages in the Lao PDR economy: An input-output analysis", Tourism Economics, vol. 20 (1), pp. 171—194.

19. Forsyth, P. Dwyer, L. Spurr, R. Pham, T. (2014), "The impacts of Australia's departure tax: Tourism versus the economy?", Tourism Management, vol. 40, pp. 126—136. *Стаття надійшла до редакції 11.03.2016 р.*