

ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ПРИВАТНИЙ ЗАКЛАД  
«ДНІПРОВСЬКИЙ ГУМАНІТАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»  
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ  
Кафедра туристичного та готельно-ресторанного бізнесу

КОРНІЙЧУК ДМИТРО ПЕТРОВИЧ

ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ УКРАЇНИ

Спеціальність 242 Туризм  
(код) (назва спеціальності)

Освітня програма Туризм  
(назва)

Кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня бакалавра

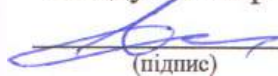
Науковий керівник:  
**Торяник Володимир Миколайович,**  
доктор політичних наук, професор

РЕКОМЕНДОВАНО ДО ЗАХИСТУ

Протокол засідання кафедри

№ 8 від 02.06.2025

Завідувач кафедри

  
(підпис)

Д. Мисей  
(ім'я, прізвище)

Нормоконтроль



Наталія СЕРГІЄНКО

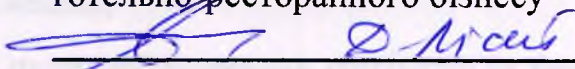
Дніпро, 2025

**ВИЩИЙ НАВЧАЛЬНИЙ ПРИВАТНИЙ ЗАКЛАД  
«ДНІПРОВСЬКИЙ ГУМАНІТАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ»  
НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ІНСТИТУТ**

Кафедра туристичного та готельно-ресторанного бізнесу  
Освітній ступінь бакалавр  
Спеціальність 242 Туризм  
Освітня програма «Туризм»

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

Завідувач кафедри туристичного та  
готельно-ресторанного бізнесу

  
« 11 » 03 20 25 року

**ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ  
КОРНІЙЧУКА ДМИТРА ПЕТРОВИЧА**

1. Тема роботи: **«Перспективи розвитку залізничного туризму України».**
  2. Науковий керівник: **доктор політичних наук, професор кафедри Торяник Володимир Миколайович**
- Затверджено наказом вищого навчального закладу  
від « 19 » 09 2024 № 88-02
3. Термін подання роботи на кафедру: 01.06.2025 р.
  4. Мета кваліфікаційної роботи: дослідити сучасний стан залізничного туризму в Україні, виявити його проблеми та потенціал, а також розробити пропозиції щодо вдосконалення організації туристичних подорожей залізницею в умовах сьогодення.
  5. Завдання випускної кваліфікаційної роботи:
    - 1) розкрити залізничний транспорт як складову туристичної інфраструктури України;
    - 2) визначити особливості та класифікацію залізничного туризму, його місце у внутрішньому туризмі;

- 3) охарактеризувати етапи становлення та трансформації залізничного туризму в Україні: від історичного зародження до сучасного етапу;
- 4) дослідити вплив воєнних умов на зміни у транспортно-туристичній інфраструктурі та перспективи її відновлення;
- 5) вивчити сучасні форми організації міжміських та комбінованих туристичних маршрутів;
- 6) запропонувати ефективні маркетингові стратегії популяризації залізничного туризму в умовах цифровізації та інформаційного суспільства;
- 7) оцінити роль цифрових технологій та штучного інтелекту у підвищенні якості туристичних залізничних перевезень;
- 8) надати практичні рекомендації щодо забезпечення комфорту та безпеки туристичних подорожей залізницею в умовах післявоєнного відновлення та євроінтеграції.

#### КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН ВИКОНАННЯ КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Термін виконання етапів роботи	Примітка
1.	Вступ	27.01.2025 р.	виконано
2.	I Розділ	10.02.2025 р.	виконано
3.	II Розділ	12.03.2025 р.	виконано
4.	III Розділ	29.03.2025 р.	виконано
5.	Робота в цілому	20.04.2025 р.	виконано

Науковий керівник  Володимир ТОРЯНИК

Здобувач вищої освіти  Дмитро КОРНІЙЧУК

Дата видачі завдання 11.03.2025. р.



## Звіт подібності

### метадані

Назва організації

**Dnipropetrovsk University of Humanities**

Заголовок

**Дипломна робота Корнійчук Дмитро Т-21**

Автор

Науковий керівник / Експерт

**Корнійчук Дмитро Т-21Тесленко Т.В.**

підрозділ

**Dnipropetrovsk University of Humanities**

### Обсяг знайдених подібностей

Коефіцієнт подібності визначає, який відсоток тексту по відношенню до загального обсягу тексту було знайдено в різних джерелах. Зверніть увагу, що високі значення коефіцієнта не автоматично означають плагіат. Звіт має аналізувати компетентна / уповноважена особа.



КП 1

**25**

Довжина фрази для коефіцієнта подібності 2



КП 2

**14616**

Кількість слів

**117084**

Кількість символів

### Тривога

У цьому розділі ви знайдете інформацію щодо текстових спотворень. Ці спотворення в тексті можуть говорити про **МОЖЛИВІ** маніпуляції в тексті. Спотворення в тексті можуть мати навмисний характер, але частіше характер технічних помилок при конвертації документа та його збереженні, тому ми рекомендуємо вам підходити до аналізу цього модуля відповідально. У разі виникнення запитань, просимо звертатися до нашої служби підтримки.

Заміна букв		4
Інтервали		0
Мікропробіли		27
Білі знаки		0

### Подібності за списком джерел

Нижче наведений список джерел. В цьому списку є джерела із різних баз даних. Колір тексту означає в якому джерелі він був знайдений. Ці джерела і значення Коефіцієнту Подібності не відображають прямого плагіату. Необхідно відкрити кожне джерело і проаналізувати зміст і правильність оформлення джерела.

10 найдовших фраз		Колір тексту
ПОРЯДКОВИЙ НОМЕР	НАЗВА ТА АДРЕСА ДЖЕРЕЛА URL (НАЗВА БАЗИ)	КІЛЬКІСТЬ ІДЕНТИЧНИХ СЛІВ (ФРАГМЕНТІВ)
1	<a href="https://studyx.ai/questions/41ta91d/">https://studyx.ai/questions/41ta91d/</a>	12 0.08 %
2	<a href="https://cyberleninka.ru/article/n/metodologiya-provedennya-doslidzhennya-stosovno-rozrobki-strategiyi-zalizничного-turizmu">https://cyberleninka.ru/article/n/metodologiya-provedennya-doslidzhennya-stosovno-rozrobki-strategiyi-zalizничного-turizmu</a>	7 0.05 %
3	Improvement of railway tourism concepts theory U. Barash, L. Martseniuk, T. Charkina;	7 0.05 %
4	<a href="https://mlbest.ru/c-3c7b65625b2ac69a4d43a88521309c37.html">https://mlbest.ru/c-3c7b65625b2ac69a4d43a88521309c37.html</a>	6 0.04 %

## ЗМІСТ

ВСТУП .....	8
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ	
1.1. Сутність та класифікація залізничного туризму .....	10
1.2. Історія розвитку залізничного туризму у світі та Україні .....	14
1.3. Взаємозв'язок залізничного транспорту та туристичної інфраструктури .....	
.....	34
Висновки до розділу 1 .....	39
РОЗДІЛ 2. ТУРИСТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОДОРОЖЕЙ ЗАЛІЗНИЦЕЮ	
2.1. Аналіз застосування залізничного транспорту у внутрішньому туризму України .....	40
2.2. Популярні туристичні регіони та їх доступність залізничним транспортом .....	47
2.3. Організація міжміських та комбінованих туристичних маршрутів	57
Висновки до розділу 2 .....	64
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ	
3.1. Маркетингові стратегії популяризації залізничного туризму .....	65
3.2. Вплив залізничного туризму на економіку регіонів та використання штучного інтелекту (ШІ) .....	69
3.3. Забезпечення комфорту та безпеки туристичних подорожей залізницею .....	72
Висновки до розділу 3 .....	77
ВИСНОВКИ .....	78
ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ .....	81
ДОДАТКИ .....	90

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ І СКОРОЧЕНЬ

- ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю
- ШІ – Штучний інтелект
- АТ – акціонерне товариство
- УЗ – Укрзалізниця
- УРСР – Українська Радянська Соціалістична Республіка
- СРСР – Союз Радянських Соціалістичних Республік
- ЄС – Європейський Союз
- ДСТУ – Державний СТандарт України
- НТС – Національна транспортна система
- TEN-T – транс'європейська транспортна мережа
- ПДПБ – партнерство держави і приватного бізнесу
- EBITDA – (Earnings before interest, taxes, depreciation and amortization) – прибуток до відсотків, податків, зносу та амортизації
- IoT, або Інтернет речі (Internet of Things), – це те що складається з взаємопов'язаних фізичних пристроїв, які мають вбудовані датчики, програмне забезпечення, засоби для зв'язку.
- Big Data (або "великі дані"), це термін для опису великих обсягів даних. Ці дані мають різну швидкість, різноманітність та обсяг, що вимагає спеціальних інструментів для їх аналізу
- Trainline – європейський сервіс для пошуку, порівняння та покупки залізничних і автобусних квитків
- Rail Planner – офіційний застосунок Eurail для планування подорожей з Interrail/Eurail Pass по Європі
- OUI.sncf / SNCF Connect – національна французька платформа для бронювання поїздів та туристичних послуг
- ITB Berlin – провідна міжнародна туристична виставка, що щорічно проходить у Берліні
- WTM London – одна з найбільших світових туристичних подій, що об'єднує гравців індустрії у Лондоні
- PPP (Public-Private Partnership) – форма співпраці між державою та бізнесом для реалізації спільних проектів
- Apple Wallet / Google Pay – цифрові гаманці для зберігання квитків, банківських карток і документів у смартфоні

## ВСТУП

Залізничний транспорт завжди відігравав важливу роль у розвитку туризму, адже він забезпечує доступність багатьох популярних локацій, є безпечним, комфортним та екологічно чистим видом транспорту [1]. В Україні залізничний туризм має значний потенціал, особливо в контексті внутрішніх подорожей, проте досі залишається недостатньо розвиненим [2].

З початком повномасштабної війни залізничний транспорт став життєво важливим для країни: ним здійснювалася евакуація населення, доставка гуманітарної допомоги та підтримка стабільного сполучення між регіонами. Водночас туристична галузь зазнала значних втрат – багато маршрутів були закриті, інфраструктура пошкоджена, а туристичні потоки скоротилися. Однак після завершення війни та початку відновлення країни залізничний туризм може стати важливим інструментом економічного зростання та популяризації внутрішнього туризму [3].

Окрему увагу заслуговує впровадження цифрових технологій, зокрема елементів штучного інтелекту, у сферу туристичних перевезень. Такі технології дозволяють покращити логістику, підвищити рівень комфорту пасажирів, оптимізувати маршрути, а також створити персоналізовані сервіси на базі великих даних, що формують нову якість залізничного туризму. В сучасних умовах цифровізація транспорту розглядається як ключовий фактор його конкурентоспроможності [4].

Метою роботи є аналіз сучасного стану залізничного туризму в Україні, враховуючи воєнні виклики, а також формування практичних рекомендацій щодо його відновлення та подальшого розвитку в умовах післявоєнної трансформації економіки та туристичного сектору.

Для досягнення цієї мети необхідно вирішити такі завдання:

- розглянути теоретичні основи залізничного туризму та його місце у структурі внутрішнього туризму України;

- проаналізувати стан залізничного туризму до війни та зміни, що відбулися внаслідок повномасштабного вторгнення;
- оцінити перспективи відновлення та розширення туристичних залізничних маршрутів після завершення бойових дій;
- дослідити можливості інтеграції інноваційних цифрових рішень (зокрема штучного інтелекту) для підвищення ефективності та привабливості залізничних подорожей;
- розробити маркетингові підходи та інструменти популяризації залізничного туризму в контексті внутрішнього туристичного ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика залізничного туризму в Україні розглядається у працях як вітчизняних, так і зарубіжних науковців, які досліджують питання транспортної логістики, туристичного менеджменту, економіки подорожей і просторового розвитку. Зокрема, значний внесок у дослідження теоретичних та прикладних аспектів розвитку залізничного туризму зробили В. Дикан, Ю. Бараш, В. Бобил, І. Токмаков, М. Міщенко, Є. Коваленко-Марченков, І. Назаренко, О. Каховська, О. Матусевич, О. Пшінько, С. Мямліно, Б. Боднар, А. Радкевич, В. Задоя, Т. Чаркін, Л. Марценюк, Т. Тесленко, О. Романко та інші. Їхні праці присвячені питанням взаємозв'язку транспорту й туризму, моделюванню транспортних потоків, інноваційним стратегіям у сфері туристичних перевезень, а також аналізу економічної ефективності залізничного сполучення у межах туристичних маршрутів.

У той же час питання післявоєнного відновлення залізничного туризму, адаптації до нових викликів безпеки, інтеграції цифрових технологій у залізничну інфраструктуру та створення стійких туристичних ланцюгів в умовах кризи залишається актуальним і потребує подальшого дослідження.

# РОЗДІЛ 1

## ТЕОРЕТИЧНІ ЗАСАДИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ

### 1.1. Сутність та класифікація залізничного туризму

Залізничний туризм – це форма подорожей, у якій залізничний транспорт виступає основним засобом пересування туристів. Його головна особливість – можливість поєднання комфорту, екологічності та доступності [1]. На відміну від авіаційного транспорту, що використовується переважно для міжконтинентальних або швидких міжміських подорожей, залізничний туризм дозволяє насолоджуватися природними краєвидами, відвідувати історичні та культурні місця під час пересування, а також пропонує широкий спектр подорожей – від бюджетних варіантів до розкішних маршрутів [2].

Залізничний транспорт має глибоку історію, і ще з XIX століття почав використовуватися не лише для перевезення вантажів та звичайних пасажирів, а й для організації туристичних маршрутів (рис. 1.1). Залізничні подорожі пропонують можливість поєднати комфортне пересування із захопливими екскурсіями, а також сприяють розвитку регіонального туризму [2].

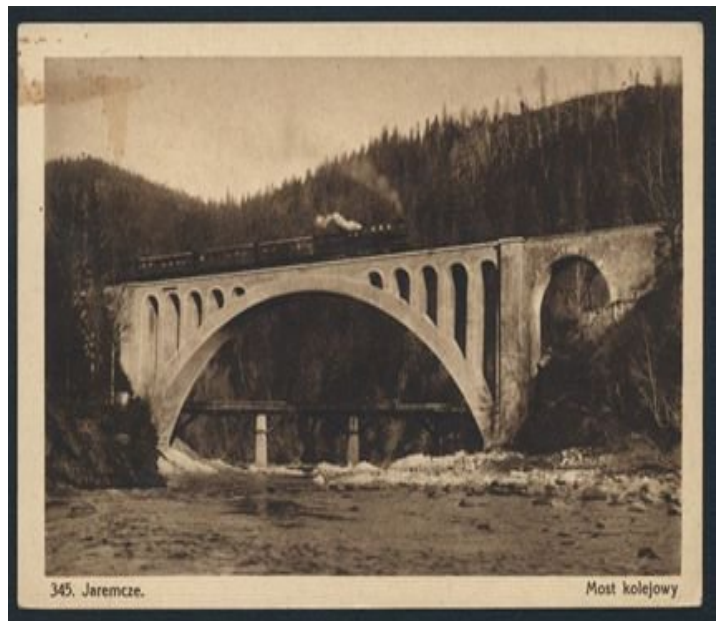


Рисунок 1.1 – Пасажирській потяг у Яремче.  
Польська поштівка 1933 р.[5]

Таблиця 1.1

## Переваги залізничного туризму

Фактори	Зміст
Екологічність	залізничні перевезення виробляють значно менше викидів CO <sub>2</sub> порівняно з авіаперельотами чи автотранспортом.
Доступність	залізнична мережа охоплює навіть віддалені регіони, куди складно дістатися автомобілем чи літаком.
Комфортність	поїзди надають змогу пересуватися без заторів, користуватися зручними місцями для відпочинку та сну, а також отримувати додаткові послуги (Wi-Fi, ресторанний сервіс, душові кабінки у люкс-вагонах).
Культурна та історична складова	багато туристичних маршрутів проходять через історично важливі місця, що дозволяє поєднати подорож із пізнавальними екскурсіями. [2]

*Джерело:* розробка автора

Залізничний туризм є частиною внутрішнього та міжнародного туризму та має низку переваг (табл. 1.1), таких як зручність, екологічність, можливість перевезення великої кількості пасажирів та доступність навіть для віддалених регіонів. У багатьох країнах залізничний транспорт відіграє ключову роль у туристичній індустрії, пропонуючи спеціальні маршрути з панорамними вагонами, ретро-поїздами або розкішними подорожами [1]. «Рейковий» туризм має широку аудиторію: від студентів та бюджетних мандрівників до туристів, які обирають елітні розкішні маршрути. Крім того, він активно використовується для організованих екскурсій, корпоративних подорожей та тематичних турів (винні, гастрономічні, ретро-маршрути тощо).

Серед ключових особливостей залізничного туризму можна виділити:

а) Можливість перевезення великої кількості пасажирів – на відміну від авіаційного транспорту, де місця обмежені, або автомобільних перевезень, що мають індивідуальний характер.

b) Відсутність заторів, подорож залізницею не залежить від завантаженості доріг, що робить її надійним варіантом пересування.

c) Екологічна складова – поїзди, особливо сучасні електропотяги, мають значно менший вуглецевий слід у порівнянні з авіаперельотами або автомобілями.

d) Різноманіття форматів подорожей – залізничний туризм може бути як бюджетним, так і преміальним, розкішним; можуть організовуватися як короткі екскурсійні поїздки, так і тривалі міжміські або міжнародні подорожі [1].

В Україні залізничний туризм має великий потенціал завдяки розгалуженій мережі залізничних сполучень, однак він поки що недостатньо розвинений. Основними проблемами є застарілий рухомий склад, недостатній рівень комфорту у вагонах, обмежений вибір спеціалізованих туристичних маршрутів та слабе використання сучасних маркетингових стратегій.



Рисунок 1.2 – Новорічний ретро-потяг ХХ ст. Маршрут Київ-Львів. 2024 р. [6]

Таблиця 1.2

Залежно від особливостей організації та мети подорожей, залізничний туризм можна поділити на кілька основних видів [2]

1) За характером подорожі	2) За тривалістю подорожі:
<b>Регулярний</b> – поїздки, що здійснюються звичайними пасажирськими маршрутами, але з туристичною метою. (Наприклад, подорожі залізницею до гірськолижних курортів, морських курортів чи історичних міст Київ – Львів, Київ – Одеса, Львів –	<b>Короткострокові маршрути</b> – подорожі, які тривають від кількох годин до однієї доби.

Івано-Франківськ).	
<b>Спеціалізований</b> – туристичні маршрути, створені для ознайомлення з визначними пам'ятками, природними локаціями чи історичними об'єктами.	<b>Середньотривалі подорожі</b> – тривають від двох до п'яти днів і можуть включати кілька населених пунктів.
<b>Розважальний</b> – подорожі у тематичних поїздах, які пропонують спеціальні заходи або атракції. (наприклад, «Київський ретро-потяг» (рис. 1.2) на День Подяки-Новий Рік) [6].	<b>Тривалі маршрути</b> – розраховані на тиждень і більше, охоплюють значні території, можуть бути як внутрішніми, так і міжнародними.
<b>3) За цільовою аудиторією</b>	<b>4) За територіальним охопленням</b>
<b>Масовий</b> – загальнодоступні туристичні перевезення, що орієнтовані на широке коло мандрівників.	<b>Місцеві залізничні маршрути</b> – передбачають поїздки в межах одного регіону або області. Часто використовуються для екскурсій до природних парків, заповідників, історичних місць.
<b>Елітний</b> – преміальні маршрути, що передбачають підвищений рівень сервісу (наприклад, легендарний "Східний експрес" у Європі).	<b>Національні подорожі</b> – подорожі в межах однієї країни, що можуть охоплювати різні її регіони. (в Україні такі маршрути часто використовуються для відвідування [17] Карпат, Закарпаття, Поділля, Чорноморського узбережжя)
<b>Тематичний</b> – організовані подорожі для певних груп (наприклад, винні тури, гастрономічні маршрути, подорожі на історичних поїздах).	<b>Міжнародні залізничні перевезення</b> – маршрути, що перетинають кордони кількох країн. Популярні напрямки в Європі включають поїздки Київ – Відень, Львів – Прага, Київ – Варшава.
<b>5) За рівнем комфорту</b>	<b>6) За способом організації:</b>
<b>Економ-клас</b> – бюджетні перевезення в стандартних вагонах (плацкарт, купе), що передбачають мінімальний набір послуг.	<b>Самостійні подорожі</b> – туристи планують маршрут самостійно, обираючи зручний графік руху, зупинки та місця для екскурсій.
<b>Комфорт-клас</b> – подорожі у більш зручних вагонах із підвищеним рівнем сервісу (м'які купе, спальні вагони).	<b>Організовані групові тури</b> – пропонуються туристичними агентствами або залізничними компаніями, включають визначену програму та додаткові послуги, такі як харчування, екскурсії чи трансфер.
<b>Люкс-клас</b> – маршрути, що передбачають преміальні вагони з ексклюзивними умовами для мандрівників, зокрема персональне обслуговування, ресторанні сервіси, просторі купе та додаткові послуги.	<b>Індивідуальні VIP-мандрівки</b> – спеціальні маршрути, розраховані на обмежене коло пасажирів, з персоналізованими умовами та підвищеним рівнем комфорту.

*Джерело: розробка автора*

У статті «Підвищення доходів за рахунок впровадження туристичних залізничних перевезень Укрзалізницею» автор обґрунтовує необхідність створення спеціалізованих туристичних потягів як нової послуги для АТ «Укрзалізниця» задля формування додаткового стабільного доходу. Дослідження ринку пасажирських і туристичних перевезень показує наявність «нереалізованого» попиту та резервів зростання, які можна активувати через інноваційні підходи до організації маршрутів, сервісу та маркетингу.

Збільшення пасажиропотоку в туристичному сегменті підвищить завантаженість рухомого складу та принесе додаткові надходження від перевезень, що безпосередньо вплине на фінансові показники компанії. У висновку підкреслюється, що за умови ретельного планування маршрутної мережі, покращення якості обслуговування та активної промоції туристичних програм, запровадження туристичних залізничних перевезень може стати ефективним інструментом довгострокового зростання доходів «Укрзалізниці» [2].

## **1.2. Історія розвитку залізничного туризму в світі та Україні**

Залізничний транспорт відіграє ключову роль у розвитку подорожей із моменту появи перших залізниць. Залізничний туризм, як форма подорожей, виник не лише завдяки технічному прогресу, але й завдяки соціально-



Рисунок 1.3 – Перший залізничний маршрут 1825 р. Велика Британія. [7]

економічним змінам у суспільстві. В епоху індустріалізації зростаючі міста потребували кращого транспортного сполучення, а розвиток залізниць зробив подорожі доступнішими для всіх верств населення.

Виникнення залізного

мандрування тісно пов'язане з промисловою революцією XIX століття, коли паровози стали основним видом транспорту для пасажирських перевезень [8].

Перший у світі залізничний маршрут для пасажирів було відкрито у 1825 році між англійськими містами Стоктон і Дарлінгтон [13]. Хоча спочатку залізниці призначалися головним чином для перевезення вантажів, но дуже швидко вони стали популярним засобом пересування і для людей, адже забезпечували швидше, дешевше і комфортніше пересування, ніж кінні екіпажі.



Рисунок 1.4 – Томас Кук. Кінець XIX-початок XX ст. [8]

Уже в 1841 році з'явилися перші організовані туристичні подорожі залізницею. Британський підприємець Томас Кук (рис. 1.4), якого вважають засновником сучасного туризму, організував першу групову поїздку для 570 чоловік, залізницею з Лестера до Лафборо [8, 23]. Це був справжній прорив у туристичній сфері: вперше люди подорожували організовано, без зайвих турбот про логістику, що зробило туризм доступнішим для середнього класу.



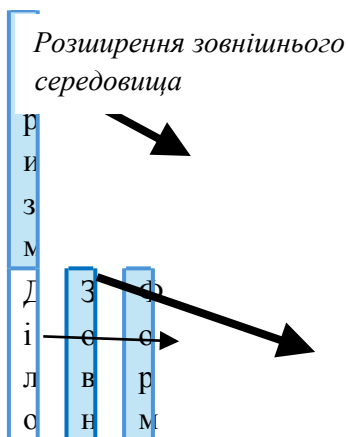
Рисунок 1.5 – Туристична афіша Томаса Кука. Подорож Америкою, Британією та Єгиптом. Кінець XIX ст. [9]

Протягом другої половини XIX століття залізничний туризм стрімко розвивався по всій Європі та Північній Америці (рис. 1.5) [9]. Деякі залізничні компанії почали запроваджувати спеціальні туристичні маршрути, що дозволяли людям відвідувати визначні природні або історичні місця. Одним із перших таких проектів стала залізнична гілка до озера Лох-Ломонд у Шотландії, яка відкрила доступ до мальовничих пейзажів та започаткувала традицію організованих туристичних мандрівок у Великій Британії.

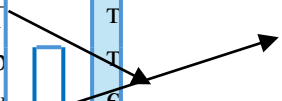
Також виникли перші розкішні потяги, серед яких знаменитий "Східний експрес" (Orient Express), запущений у 1883 році між Парижем та Константинополем. Його вагони відзначалися високим рівнем сервісу, що зробило цей маршрут символом елітних залізничних подорожей [14].

Таблиця 1.3

### Туризм як спосіб розширення життєвого простору людини



в	і	у
і	п	в
т	н	а
а	є	н
і	с	н
н	е	я
п	р	п
і	р	с
п	е	и
о	д	х
д	о	л
о	в	о
р	и	л
о	п	о
ж	е	г
і	п	і
	с	ч
	о	н
	т	о
	о	г
	ч	о
	у	п
	є	о
	л	л
	ю	я
	д	т
	и	а
	н	ж
	у	и
		т
Г		т
р		є
и		в
р	С	о
о	с	о
д	о	г
н	б	о
о	и	п
-	с	р
с	т	о
о	і	с
п	с	т
і	т	о
а	ь	р
л		у
ь		л
н		к



е  
о  
т  
о  
ч  
е  
н  
н  
я  
С  
п  
р  
о  
м  
о  
ж  
н  
і  
с  
т  
ь  
л  
к  
д  
и  
н  
и  
(  
п  
р  
о  
ф  
е  
с  
і  
я  
,  
о  
с  
в  
і  
ч  
е  
н  
і

Д  
И  
Н  
И



*Формування особистості  
людини*

С  
Т  
Ь  
,  
С  
Т  
а  
Т  
У  
С  
,  
С  
П  
О  
С  
І  
Б  
Ж  
И  
Т  
Т  
Я  
,  
І  
Н  
Д  
И  
В  
І  
Д  
У  
а  
Л  
Ь  
Н  
І  
О  
С  
О  
Б  
Л  
И  
В  
О  
С

*Джерело:* [24]

Окремо варто відзначити Швейцарію, де ще наприкінці XIX століття почали будувати залізниці у високогірних регіонах, що дозволило туристам діставатися альпійських курортів [14]. Наприклад, у 1898 році було відкрито Горнергратбан (Gornergratbahn) – одну з перших електричних залізниць у світі, яка піднімала пасажирів на висоту понад 3 000 метрів, відкриваючи дивовижні панорами на Монте-Розу і Маттерхорн [15].

Завдяки розширенню залізничних мереж у XX столітті, залізничний туризм набув масового характеру. У багатьох країнах почали створювати панорамні маршрути – поїзди з вагонами зі скляним дахом, які дозволяли туристам милуватися краєвидами під час подорожі. Такими стали маршрути у Швейцарських Альпах (Glacier Express) та Канаді (Rocky Mountaineer).

Туристична компанія Thomas Cook продовжувала свою діяльність навіть після смерті засновника. Лише в наш час вона припинила існування. У 2007 році її придбала компанія MyTravel Group, а у вересні 2019 року було оголошено про банкрутство. [16]

**Розвиток залізничного туризму в Україні: від зародження до сучасності:** Залізничний туризм в Україні має багатовікову історію, що бере початок ще з часів індустріальної революції кінця XIX століття (рис. 1.6). На той час українські землі були розділені між двома великими імперіями – Російською та Австро-Угорською, що вплинуло на темпи розвитку залізничного транспорту в різних регіонах країни [10].



Рисунок 1.6 – Перший залізничний вокзал у Львові. 1894 р. [10]

До появи залізниць головними шляхами сполучення на українських



Рисунок 1.7 – Кінний екіпаж. Сполучення Київ-Житомир. Кінець XIX ст. [11]

землях були річкові маршрути та сухопутні дороги, якими пересувалися кінні екіпажі (рис. 1.7). Подорожі були надзвичайно тривалими та небезпечними – від Києва до Львова шлях займав понад тиждень, а подорож з Одеси до Харкова могла тривати ще довше.

Виникнення залізниць дало змогу скоротити час пересування у декілька разів, зробивши його комфортнішим і безпечнішим.

**Перші залізничні маршрути в Україні (1861–1914):** Поява перших залізничних сполучень в Україні була нерівномірною. У Західній Україні, яка входила до складу Австро-Угорщини, залізниці будувалися швидкими темпами, тоді як у східних регіонах процес йшов повільніше через бюрократичні перепони Російської імперії [19].

Галичина та Буковина – 1861 року було відкрито першу залізничну лінію Львів – Перемишль, що стала частиною трансконтинентального маршруту



Рисунок 1.8 – Одеська залізниця. Потяг, що вирушає на Фонтан. Станція на Італійському бульварі [21]

між Віднем та Чорним морем. Незабаром Львів перетворився на важливий залізничний вузол, звідки поїзди вирушали до Кракова, Будапешта та Відня [20].

Центральна (середнє подніпров'я) та Східна

Україна (слобожанщина) (рис. 1.8) – на територіях під владою Російської імперії будівництво залізниць почалося пізніше. У 1869 році відкрили першу велику магістраль Одеса – Балта, яка пов'язала південний регіон із центром. 1870 року було введено в експлуатацію залізничну лінію Київ – Одеса, що значно скоротило час подорожі до Чорного моря.

У 1895 році відкрили залізничну гілку до Карпат (Львів – Стрий – Сколе), що дало змогу першим туристам швидко діставатися мальовничих гірських локацій [10].

Крим – як туристичний центр, на початку ХХ століття став однією з найпопулярніших туристичних зон для жителів імперії [22].



організувати санаторно-курортні залізничні перевезення, що дозволяли робітникам і службовцям відпочивати в санаторіях та на курортах [25, 26].

У цей період активно зростає залізничний туризм у Західній Україні, яка входила до складу Польщі. Львів стає одним із центрів розвитку залізничного сполучення, звідки курсують поїзди до гірських курортів Карпат та Закарпаття [26].

**Період Другої світової війни: функціональна трансформація залізничного туризму:** у роки вітчизняної війни (1941–1945) туристично-екскурсійна діяльність, зокрема в СРСР і на території України, була фактично повністю згорнута. Вся інфраструктура залізниць – від вокзалів до рухомого складу – використовувалася для мобілізації, евакуації населення, транспортування військ, озброєння та продовольства [25]. Також залізничні колії часто руйнувалися радянськими солдатами під час Другої світової війни, щоб запобігти руху озброєних німецьких поїздів по території.



Рисунок 1.10 – Колійні руйнівники під час Другої світової війни [38]

Це було важливим кроком у стратегії саботажу, адже таким чином перекривалася важлива транспортна артерія для постачання військ, техніки та матеріалів противника (рис. 1.10). Туристсько-екскурсійна справа не припинила свого існування остаточно. У тилкових регіонах, особливо на схід від Уралу, залишались спроби організованих патріотичних поїздок – зокрема

для членів піонерських організацій, працівників тилу, а також евакуйованих школярів.

Таблиця 1.4

Туристсько-екскурсійні заходи профспілок серед населення СРСР  
в 1942 – 1944 рр.

Число екскурсій і масових заходів			Обслуговано чоловік		
1942р.	1943р.	1944р.	1942р.	1943 р.	1944 р.
1253	1402	3090	261962	287827	628375

*Джерело:* [25]

У цей період практично зупиняється розвиток залізничного туризму в класичному розумінні, адже інфраструктура була сильно пошкоджена, особливо в Україні. Ворожі обстріли, авіаудари та диверсії призвели до знищення сотень кілометрів залізничного полотна, вокзалів і мостів. Після завершення війни, на рубежі 1945–1946 років, залізниця в країні, зокрема й в Україні, постала в критичному стані [25].

**Післявоєнна радянська епоха (1945–1991): розквіт масового залізничного туризму:** Після Другої світової війни залізнична інфраструктура України знову зазнала значних руйнувань. Бойові дії знищили більшість колій, вокзалів і рухомого складу. Однак уже в 1946 році радянська влада розпочала масштабну програму відбудови залізничного транспорту [25, 26].



Рисунок 1.11 – Перший двоповерховий потяг Львів-Ковель. 1961 р. [12]

Від кінця 1950-х років радянська влада активно популяризує залізничний туризм як частину соціальної політики. Залізниця стає основним видом транспорту для перевезення туристів до найпопулярніших рекреаційних зон [27].

**Спеціальні туристичні потяги.** У 1960–1980-х роках створюються організовані туристичні поїзди, що перевозять пасажирів із можливістю відвідувати екскурсії під час зупинок [26].

- ◆ "Поїзди вихідного дня" – популярний формат екскурсій, який дозволяв робітникам та службовцям за день відвідати історичні місця (наприклад, Київ – Чернігів, Харків – Полтава).

- ◆ Дитячі туристичні маршрути – організовані поїздки для школярів у Київ, Львів, Одесу, Запоріжжя (до музею "Запорізька Січ")

- ◆ Гірськолижні маршрути – у 1970-х запущені потяги до Славського, що сприяло розвитку зимового туризму.

**1980-ті роки: "золотий період" залізничного туризму:** У 1980-х роках залізничний туризм в СРСР, зокрема в УРСР, набув справді масового характеру. Держава активно підтримувала розвиток подорожей населення, і саме залізниця стала ключовим інструментом у реалізації цього підходу. Лише в Українській РСР щороку обслуговувались мільйони туристів у складі організованих екскурсійних груп – понад 1500 місцевих маршрутів, 200+ республіканських, і десятки всесоюзних маршрутів перетинали територію України [25].

Значний імпульс для розвитку інфраструктури дало проведення Літньої Олімпіади 1980 року в Москві. Хоча головна частина інфраструктурних оновлень припадала на Москву та Ленінград, побічно це вплинуло й на інші регіони. Активізувалась робота по оптимізації маршрутів до столичних центрів, створювались туристичні потяги для обслуговування міжнародних делегацій. Для внутрішніх туристів ці зміни означали кращий сервіс і нові можливості для участі в ідеологічно важливих заходах [27].

Великий внесок у розвиток залізничного туризму зробила державна організація "Інтурист", яка займалась прийомом іноземних громадян та організацією туристичних маршрутів територією СРСР. Залізничні тури дозволяли туристам з країн соцтабору або нейтральних держав відвідувати Київ, Львів, Одесу, Ялту.

Згідно з даними, до середини 1980-х років щороку до СРСР приїздило понад 1,5 мільйона іноземців, частина яких подорожувала поїздами.



Рисунок 1.12 – Працівники залізниці, Львів, 1890-ті роки [33]

**Залізничний туризм у незалежній Україні, 1990-ті роки: криза та занепад залізничного туризму:** Після проголошення незалежності України у 1991 році, туристична сфера, як і вся економіка, зазнала глибокої кризи. Ліквідація централізованого управління, зникнення державного фінансування туристичних перевезень, інфляція та загальна соціально-економічна нестабільність спричинили значне скорочення туристичних поїздок. Залізничний транспорт, який раніше відігравав ключову роль у забезпеченні організованого туризму, втратив частину функціоналу через зниження платоспроможного попиту [31].

У 1990-х роках майже повністю припинила своє існування система планових туристичних потягів. Туристичні маршрути, що ще функціонували на початку десятиліття, втратили підтримку та логістичну координацію. Більшість екскурсійних бюро або закрилися, або перейшли в режим приватизації та не змогли адаптуватися до нових ринкових умов.

Погіршення технічного стану залізничного парку, зростання цін на паливо та електроенергію, а також зниження якості сервісу призвели до зменшення привабливості залізничних подорожей. Вагонні депо, які раніше

обслуговували спеціалізовані туристичні склади, поступово виводилися з експлуатації. На вокзалах зменшилась кількість сервісів, зникли інфо пункти для мандрівників, припинили роботу туристичні каси.

Окремим викликом стало припинення співпраці з міжнародними туроператорами, зокрема із системою «Інтурист», яка після розпаду СРСР зазнала реструктуризації. Україна втратила багато залізничних маршрутів у напрямку країн Європи та Кавказу. Туристичні сполучення з країнами Балтії, Центральної Європи, Кавказу були обмежені через нові митні, візові та економічні бар'єри [28].

Таблиця 1.5

Попри складну ситуацію, 1990-ті стали періодом перших експериментів у напрямку комерціалізації туристичного залізничного транспорту. З'явилися приватні турфірми, які почали організовувати подорожі поїздами за індивідуальними замовленнями. Втім, через відсутність державної підтримки та загальної фінансової нестабільності, масштаб таких поїздок був обмеженим і переважно орієнтованим на внутрішній туризм серед вузького прошарку платоспроможних громадян.

Дані по числу іноземних туристів, які відвідали УРСР.	
Рік	Кількість іноземних туристів, осіб
1990	463790
1988	545635
1984	605143
1980	975938
1978	556391
1972	270175
1969	147455
1967	127220
1964	58000
1959	25054

Джерело: [28]



Рисунок 1.13 – Електропоїзд ЕПЛ2Т. Одна з відомих моделей на коліях України. 2000 рр. [33]

використовували переважно для трудової міграції або сімейних поїздок. У цей період залізниця переважно використовувалася для перевезення пасажирів із робочою чи побутовою метою, а туристичні маршрути фактично занепали.

Процес формування нової структури управління туризмом став важливим кроком у розвитку. 12 серпня 1993 року Кабінет Міністрів України ухвалив Постанову № 625 «Положення про Державний комітет України з питань туризму», що започаткувало створення центрального органу виконавчої влади, відповідального за розвиток туризму в країні.

До прийняття нового законодавства, в Україні діяли нормативні акти, розроблені ще за часів СРСР. З метою адаптації до нових умов, 15 вересня 1995 року був ухвалений Закон України «Про туризм» [28], який складався з 10 розділів і визначав основні поняття, суб'єктів та правила здійснення туристської діяльності. Зокрема, закон регулював державну політику та регулювання у сфері туризму, організацію економічної діяльності, надання туристичних послуг, права і обов'язки туристів, безпеку, кадрове та наукове забезпечення, міжнародну співпрацю та відповідальність за порушення законодавства.

Однак цей закон був прийнятий без належної участі практиків і мав ряд недоліків, що вимагали внесення змін. 18 листопада 2003 року був ухвалений новий Закон України «Про туризм», який суттєво відрізнявся від попереднього. Основним нововведенням стало поділення суб'єктів

Падіння життєвого рівня населення, інфляція та безробіття призвели до того, що туризм перестав бути пріоритетною потребою для більшості українців. Поїздки стали епізодичними, і якщо раніше залізниця виконувала функцію рекреаційного або культурного транспорту, то тепер її

туристської діяльності на туроператорів і турагентів, а також введення механізму фінансової гарантії, що відповідало європейським стандартам відповідно до директиви ЄС № 90/314 від 1994 року [25].

**2000-ті роки: перші спроби відродження.** На початку 2000-х років залізничний туризм в Україні поступово почав виходити з глибокого занепаду, в якому він перебував у 1990-х [31]. Поліпшення макроекономічної ситуації, зростання доходів населення та стабілізація транспортної галузі створили передумови для відновлення пасажирських перевезень із туристичною метою. Хоча туристичні потяги як окрема категорія ще не відродилися повною мірою, зросла кількість внутрішніх поїздок на відпочинок, особливо в літній і зимовий періоди. Починаючи з 2005 року АТ «Укрзалізниця» розпочала поступову модернізацію вагонів: у деяких потягах встановлювалися нові кондиціонери, пластикові вікна, з'явилися купе підвищеного комфорту, вагони-ресторани нового типу. Також оновлювались великі вокзали – у Києві, Львові, Дніпрі, Одесі [34].

У 2010-х роках розпочалися локальні проєкти, спрямовані на повернення залізничних екскурсій. Наприклад, у Львові започаткували туристичні ретро-поїзди, у Вигоді (Івано-Франківська обл.) розвивали вузькоколіяку під брендом "Карпатський трамвай" [43], а на Закарпатті – туристичний потяг "Анця Кушницька". Ці ініціативи були орієнтовані на внутрішніх мандрівників і мали позитивний ефект для регіонального туризму.

**Модернізація залізничного транспорту та подорожей у 2010-х роках:** З початку 2000-х років в Україні починає формуватись нова хвиля інтересу до внутрішнього туризму, зокрема – екологічного, культурного та екскурсійного. Цьому сприяє часткова стабілізація економіки, зростання середнього класу, а також зміни в туристичних пріоритетах – українці починають відкривати для себе національні пам'ятки, природу, історичні місця. Залізниця, як і раніше, залишається найдоступнішим видом транспорту для більшості населення, особливо для поїздок до Карпат, Криму, на Чорне море, до історичних міст.



Рисунок 1.14 – Швидкісний потяг Інтерсіті+ (Hyundai HRCSS2). [35]

Одним із найбільш значущих нововведень стало впровадження швидкісних експресів "Інтерсіті+". Завдяки запуску цього проєкту скоротилися часові витрати на подорожі між великими містами, що значно підвищило привабливість таких мандрівок. Потяги нового покоління

почали курсувати між Києвом, Львовом, Одесою, Харковом, Дніпром та Запоріжжям, що значно полегшило пересування як для місцевих жителів, так і для туристів [39].

**Розширення міжнародних маршрутів.** У зв'язку з прагненням України до європейської інтеграції особливу увагу було приділено розширенню сполучення із сусідніми державами [42].

- 2016 рік – відкрито маршрут Київ – Перемишль, що значно спростило подорожі до Польщі [44].

- 2018 рік – запущено сполучення Київ – Відень, що стало першим прямим рейсом до Австрії після тривалої перерви [45].

- 2019 рік – введено в експлуатацію маршрути до Будапешта, Братислави та Кошице. [40]

Ці нові рейси зробили пересування між Україною та країнами Європи більш доступним, що сприяло зростанню пасажиропотоку.

**Розвиток подорожей до гірських регіонів:** Важливим кроком стало вдосконалення перевезень до популярних курортних зон. Великий акцент зроблено на сполучення із Карпатами, адже зимовий відпочинок у горах приваблює десятки тисяч мандрівників щороку.

У 2010 році АТ «Укрзалізниця» запустила спеціальні поїзди до Буковелю, що значно полегшило доступ туристів до гірськолижних курортів. У 2015 році було розширено кількість маршрутів до Славського, що стало важливим кроком для розвитку зимових видів відпочинку. У 2018 році на



- ◆ Червень 2020 року – відновлено рух частини поїздів, проте зі значними обмеженнями щодо кількості пасажирів та санітарних норм (масковий режим, температурний скринінг, обмежена кількість місць у купе) [49].
- ◆ Осінь 2020 року – поступове повернення до звичного графіка руху, проте попит на перевезення залишався значно нижчим, ніж у попередні роки.

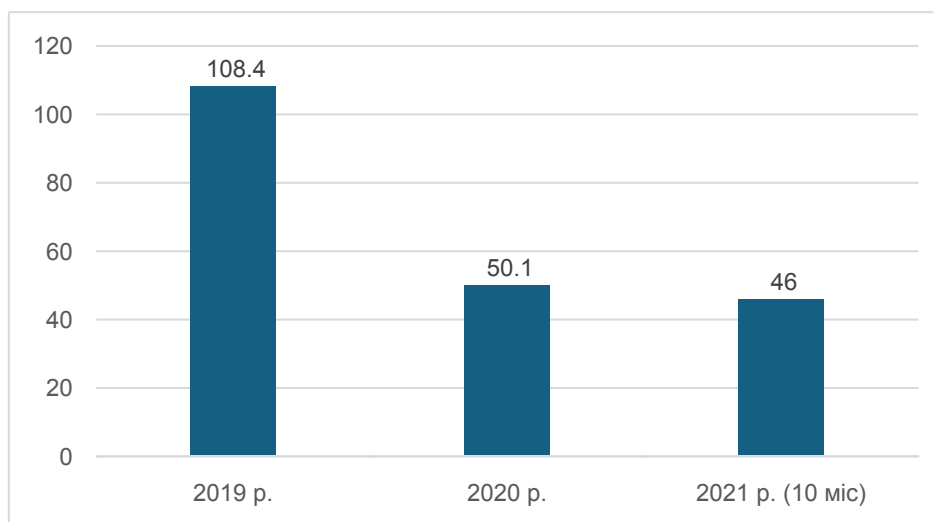
Які було наслідки пандемії для залізничних подорожей:

1) Зниження кількості пасажирів на 50–60% у порівнянні з 2019 роком (діаграм. 1.5) [51].

2) Значні фінансові збитки Укрзалізниці – близько 10 мільярдів гривень лише у 2020 році [53].

3) Збільшення популярності онлайн-продажу квитків – частка електронних бронювань зросла до 74% [52].

4) Закриття нерентабельних маршрутів, особливо міжнародних рейсів.



Діаграма 1.1 – Кількість перевезених у приміському сполученні пасажирів 2019-2021 рр. млн чол. [51]

Після часткового послаблення карантину влітку 2020 року АТ «Укрзалізниця» почала запускати окремі потяги за скороченими маршрутами. Частина рейсів обслуговувала лише великі міста або курортні напрямки, такі як Львів, Одеса, Ужгород, з дотриманням суворих санітарних норм. З'явилися потяги з обмеженою кількістю посадкових місць, масковим режимом і

щоденною дезінфекцією вагонів. Період пандемії прискорив цифрову трансформацію УЗ. У 2020–21 році з'явилась можливість у мобільному застосунку приват-банку придбати онлайн квиток, введено QR-коди для посадки без друкованого квитка, а також реалізовано безконтактний контроль на вокзалах. Це не лише мінімізувало фізичний контакт пасажирів і працівників, а й підготувало базу для подальшої автоматизації сервісу [54,55].

Термін карантинних обмежень змусив залізничну компанію переглянути підхід до організації поїздок, і вже в 2021 році почався поступовий процес відновлення популярних маршрутів.

**2022–2024 роки: залізничний транспорт в умовах повномасштабної війни:** 24 лютого 2022 року залізниця в Україні перестала виконувати виключно транспортну функцію та стала життєво важливою інфраструктурою для евакуації населення, перевезення гуманітарних вантажів і підтримки економіки. В умовах активних бойових дій автомобільне та авіасполучення були значно обмежені, що зробило залізничний транспорт основним засобом пересування по країні [56].

З початку повномасштабного вторгнення було організовано сотні спеціальних рейсів, які безкоштовно перевозили людей із небезпечних регіонів на захід України та за кордон. Лише за перші три місяці війни АТ «Укрзалізниця» евакуювала понад 4 мільйони українців, із них близько 600 тисяч дітей [57].

Активні бойові дії призвели до масштабного руйнування залізничної інфраструктури. До кінця 2022 року внаслідок обстрілів було знищено понад 1 800 км залізничних колій, пошкоджено десятки вокзалів і станцій, що унеможливило залізничне сполучення в багатьох регіонах, зокрема на сході та півдні країни. Через це повністю припинили курсувати потяги до Маріуполя, Херсона, Мелітополя, Бердянська та інших міст, які раніше були важливими туристичними напрямками.

Після стабілізації фронту АТ «Укрзалізниця» поступово адаптувала графіки руху, відкриваючи нові маршрути для з'єднання тилкових регіонів. Вперше за роки незалежності з'явилися поїзди, які обслуговують запити



Рисунок 1.16 – Зруйнований потяг ракетою. м. Маріуполь [58]

військових і волонтерських структур – у тому числі спеціальні логістичні рейси для доставки гуманітарної допомоги. Деякі відрізки були відбудовані в надкороткі строки – наприклад, Київ–Ізюм або Львів–Херсон.

**Початок відновлення туристичних перевезень у другій половині 2022 року:** Попри значні руйнування інфраструктури, з середини 2022 року АТ «Укрзалізниця» почала відновлювати пасажирські перевезення. Основна увага була приділена сполученню між відносно безпечними регіонами, що сприяло розвитку внутрішніх подорожей залізницею. Залізничне сполучення у напрямку Львова, Івано-Франківська, Чернівців та Закарпаття стало основним для мандрівників. Відносна безпека цих регіонів зробила їх ключовими точками для переселенців та туристів, що сприяло підвищенню попиту на пасажирські перевезення [56].

Було відкрито додаткові рейси до популярних місць відпочинку в Карпатах та Закарпатті. Це дозволило компенсувати втрату традиційних туристичних маршрутів, що раніше включали Крим, Приазов'я та Чорноморське узбережжя [59].

В умовах закритого авіасполучення з України залізниця стала основним засобом виїзду за кордон. Було запущено нові та додаткові міжнародні маршрути до Польщі, Словаччини, Угорщини та Австрії (зокрема "Київ–Хелм", "Рахів–Валя-Вишеулуй" [60], "Львів–Перемишль", які стали критично важливими для логістики, повернення біженців та гуманітарних поїздок), що дозволило українцям подорожувати та працювати в країнах Європи.



Рисунок 1.17 – Оновлений електропотяг ЕЛП2Т [37]

"Залізна дипломатія" стала ключовим інструментом під час візитів міжнародних делегацій до України. Лідери багатьох держав: Франції, Польщі, Чехії, Великої Британії – подорожували саме залізницею, що підкреслило її стратегічне значення в умовах війни. Одночасно активізувалися проекти з переходу на європейську колію, зокрема в західних регіонах України, для покращення сполучення з транспортною мережею ЄС.

**2023-2025 рік: адаптація залізничного туризму до воєнних умов:** У 2023 році залізничний транспорт продовжив виконувати важливу роль у підтримці внутрішнього туризму. Попри воєнні виклики, АТ «Укрзалізниця» адаптувала свою діяльність до нових реалій, зосередившись на відновленні маршрутів до регіонів із високим туристичним потенціалом.

У 2023 році відновилися подорожі до історичних і культурних центрів. Одним із популярних напрямків стало залізничне сполучення з Кам'янцем-Подільським [61], що дозволило туристам відвідувати визначні пам'ятки Поділля. Також збільшився попит на маршрути до Львова та Чернівців, що приваблювали туристів своєю архітектурою та культурною спадщиною.

Було покращено залізничне сполучення до термальних курортів Берегового та Косина, що дало змогу більшій кількості туристів відвідувати ці оздоровчі зони та часткове відновлення перевезень до південних регіонів.

Попри військові загрози, у 2023 році було відновлено курсування потягів до Одеси, що дозволило частково відновити туристичні поїздки до Чорного моря.

**Міжнародні залізничні перевезення у 2023 році.** Незважаючи на закритий повітряний простір, залізниця стала основним способом пересування українців до європейських країн. У 2023 році було збільшено кількість міжнародних рейсів:

Розширено сполучення з Польщею:

- Київ – Варшава (збільшено частоту рейсів)
- Львів – Перемишль (найпопулярніший маршрут серед українських пасажирів)

- Ковель – Хелм (оновлено рухомий склад)

Запущено нові рейси до Центральної Європи:

- Київ – Прага (відновлення маршруту)
- Мукачево – Будапешт (прямий рейс без пересадок)
- Львів – Берлін (новий міжнародний маршрут через Перемишль)

### **1.3. Взаємозв'язок залізничного транспорту та туристичної інфраструктури**

Залізничний транспорт є важливою складовою туристичної інфраструктури, оскільки він забезпечує зручний і доступний спосіб пересування для туристів, сприяючи розвитку популярних туристичних регіонів і зміцненню економіки [1, 2]. Завдяки розгалуженій мережі сполучень, залізниця є основним засобом транспорту для багатьох туристичних маршрутів, що з'єднують великі міста, культурні центри, курорти та природні локації. Цей транспортний засіб особливо важливий для регіонів з розвиненими туристичними ресурсами, таких як Карпати, Закарпаття та Чорноморське узбережжя, де залізничне сполучення дозволяє значно зменшити час на дорогу та підвищити доступність для мандрівників.

Залізничний транспорт не тільки з'єднує туристичні регіони, а й має великий вплив на розвиток туристичної інфраструктури. Наявність залізничного сполучення між великими містами і популярними туристичними локаціями створює сприятливі умови для розвитку внутрішнього туризму, оскільки зручний доступ до таких місць є ключовим фактором для туристів. В Україні залізничне сполучення активно використовується для організації подорожей до курортів, природних заповідників та культурних центрів, що дозволяє значно збільшити потік туристів і покращити економічну ситуацію в цих регіонах.

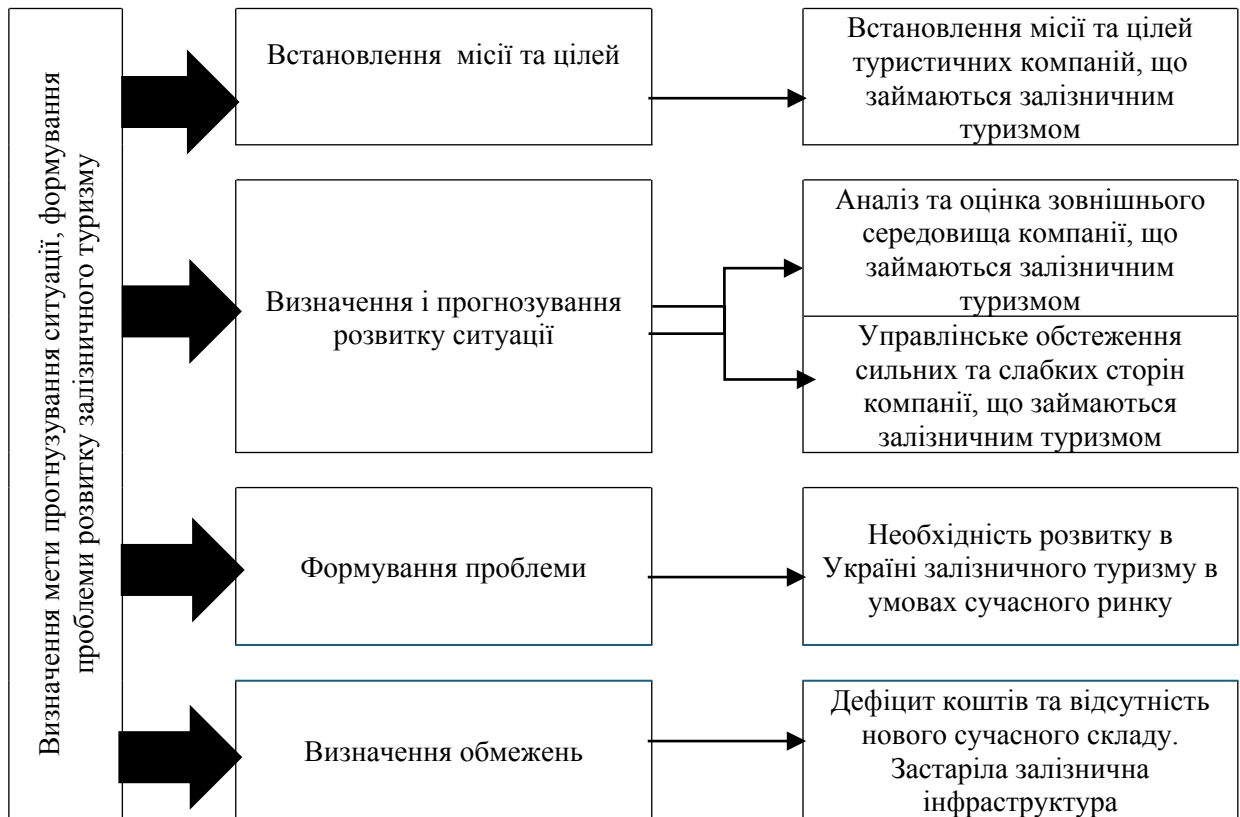
Однією з основних переваг залізничного транспорту є можливість інтеграції з іншими видами транспорту, такими як автобуси, таксі або каршеринг. Це дозволяє створювати мультимодальні маршрути, які забезпечують зручний доступ до віддалених туристичних локацій. Так, поєднання залізничних маршрутів з іншими видами транспорту дає змогу туристам швидко і комфортно переміщуватися між містами та визначними місцями, що значно підвищує привабливість таких подорожей.

Крім того, залізничний транспорт є важливим елементом для розвитку спеціалізованих туристичних потягів. Наприклад, туристичні експреси та спеціалізовані потяги, які обслуговують популярні туристичні напрямки, забезпечують високий рівень комфорту і відповідність сучасним вимогам мандрівників. Успішними прикладами таких маршрутів є "Карпатський експрес", який з'єднує Закарпаття та Румунію [62], а також швидкісні експреси "Інтерсіті+", що з'єднують великі міста України.

Важливою складовою розвитку залізничного туризму є модернізація залізничних вокзалів та інфраструктури. Вокзали, що відповідають сучасним вимогам комфорту, з сучасними послугами та зручним доступом до інформації, створюють позитивний досвід для туристів. Відновлення та оновлення вокзалів дозволяє зробити залізничні подорожі ще привабливішими та зручнішими для відвідувачів.

Міжнародне сполучення залізничного транспорту також має важливу роль у розвитку туристичної інфраструктури. Відкриття нових міжнародних маршрутів, таких як Київ – Варшава, Львів – Прага, відкриває нові можливості для іноземних туристів, які можуть легко подорожувати залізницею до України, а також дає змогу українцям мандрувати європейськими країнами. Інтеграція залізничної мережі з європейською системою стане важливим етапом у розвитку транскордонного туризму.

Структурно-логічна схема визначення мети та цілей розвитку залізничного туризму [64]



1. Розвиток спеціалізованих туристичних потягів: запуск нових спеціальних туристичних потягів, таких як «експреси» для певних туристичних маршрутів, може стати важливим кроком для розвитку залізничного туризму в Україні. Наприклад, потяги з покращеним сервісом та інфраструктурою [63] (сучасні вагони, зручні сидіння, інтернет) створять додаткову привабливість для туристів, які подорожують між великими містами чи до культурних локацій. Розширення таких маршрутів, особливо для нічних поїздок, дозволить забезпечити більшу мобільність туристів, а також економію часу і зручність для мандрівників.

2. Впровадження сучасних цифрових технологій для підвищення зручності: важливою складовою для розвитку залізничного туризму є інтеграція цифрових сервісів на вокзалах та у поїздах. Наприклад, введення

систем електронного квитка, онлайн-бронювання місць, а також надання туристам мобільних додатків для навігації по вокзалах та отримання актуальної інформації про маршрути, дозволить значно покращити зручність і ефективність подорожей. Такі інновації допоможуть залучити більше туристів, які цінують технологічний прогрес та зручність [54, 55].

3. Залучення іноземних туристів через міжнародне залізничне сполучення: покращення залізничних маршрутів між Україною та сусідніми країнами, зокрема Європою, стане важливим чинником для розвитку

<b>Вплив залізничного транспорту на розвиток туристичної інфраструктури</b>	
<b>Фактор</b>	<b>Опис</b>
<b>Доступність туристичних об'єктів</b>	Залізничні маршрути забезпечують зручний доступ до віддалених природних та культурних пам'яток
<b>Розвиток місцевої економіки</b>	Залучення туристів сприяє розвитку місцевих підприємств, готелів, ресторанів та сувенірних крамниць.
<b>Збереження культурної спадщини</b>	Використання історичних залізничних ліній як туристичних маршрутів сприяє збереженню культурної спадщини.
<b>Покращення інфраструктури</b>	Розвиток залізничного туризму стимулює модернізацію вокзалів, станцій та прилеглих територій.

міжнародного туризму. Відновлення і відкриття нових міжнародних залізничних маршрутів не тільки дозволить іноземним туристам зручно дістатися до України, але й створить передумови для культурного обміну та розвитку міжнародних зв'язків. Наприклад, з'єднання основних туристичних центрів України з Європою через швидкісні залізничні маршрути допоможе зменшити транспортні витрати та зробить подорожі більш зручними та доступними для туристів [44, 45].

**Таблиця 1.7**

*Джерело:* розробка автора

Залізничний транспорт також є важливим чинником розвитку сільського туризму, оскільки забезпечує зручний доступ до віддалених сільських територій, де інші види транспорту можуть бути менш доступними. Розвиток залізничних маршрутів до таких регіонів сприяє залученню туристів до агротуризму, екологічного туризму та відпочинку на природі, що допомагає зберегти місцеві традиції та культуру, а також сприяє економічному розвитку сільських громад.

Залізничний транспорт також відіграє ключову роль у розвитку сталого туризму. Його екологічна ефективність – зокрема низький рівень викидів парникових газів на одного пасажера – робить залізницю пріоритетним видом транспорту для туристів, що дотримуються принципів екологічної відповідальності. Це особливо актуально в умовах сучасних глобальних викликів, пов'язаних зі зміною клімату та забрудненням довкілля. Таким чином, розвиток залізничного туризму є не лише економічно доцільним, але й важливим кроком у напрямку реалізації концепції сталого туризму.

Розвиток залізничного транспорту має суттєвий вплив і на відновлення туристичної активності в посткризовий період. Зокрема, під час пандемії COVID-19 саме залізниця забезпечувала безпечні та контрольовані умови пересування для туристів, сприяючи активізації внутрішнього туризму. У нових реаліях транспортна доступність стала вирішальним фактором відновлення турпотоків, особливо у віддалені природні та рекреаційні регіони.

У регіональному вимірі залізничний транспорт стимулює формування туристичних кластерів і дестинацій. Наприклад, у таких промислових регіонах, як Дніпропетровська область, активне залучення залізниці до туристичних програм сприяє диверсифікації економіки та розвитку нових напрямів, зокрема індустріального і техногенного туризму. Завдяки транспортному сполученню з ключовими об'єктами туристичної інфраструктури формуються передумови для створення локальних туристичних центрів із потужною логістичною підтримкою. Важливим є і соціальний аспект: залізничний транспорт робить туризм доступнішим для

широких верств населення, у тому числі для осіб з інвалідністю та маломобільних груп. Сучасні потяги та вокзали дедалі більше відповідають стандартам інклюзивного середовища — з пандусами, ліфтами, візуальною та звуковою навігацією. Це сприяє розвитку безбар'єрного туризму та забезпечує право кожної людини на подорожі та відкриття нових культурних і природних багатств.

## Висновки до розділу 1

У першому розділі було узагальнено та систематизовано ключові положення, що складають основу цього напрямку. Визначено, що залізничний туризм – це форма подорожей, в якій потяг виступає не лише засобом пересування, а й частиною туристичного досвіду, що поєднує комфорт, екологічність і доступність. Виокремлено його основні переваги – низький рівень викидів CO<sub>2</sub>, широка мережа сполучень, можливість організації як бюджетних, так і преміальних маршрутів. Складено залізничний туризм за характером (регулярний, спеціалізований, розважальний), тривалістю (коротко-, середньо- та довготривалі подорожі), аудиторією (масовий, елітний, тематичний), територіальним охопленням (місцеві, національні, міжнародні), рівнем комфорту (економ-, комфорт-, люкс-клас) та способом організації (самостійні, групові, VIP-мандрівки, корпоративні тури).

Проведено огляд еволюції залізничного туризму від перших пасажирських ліній в Англії 1825 р. та організованих поїздок Томаса Кука у 1841 р. до появи символічних маршрутів (Orient Express, панорамні поїзди Альп) і розвитку мережі в Україні наприкінці XIX - початку XX ст. Особливо підкреслено роль залізниці у становленні туристичних напрямків Карпат, Криму та пізніше – у зміцненні внутрішніх зв'язків УРСР.

Показано, як модернізація вокзалів, покращення сервісу у вагонах та цифровізація (електронний квиток, мобільні додатки) сприяють підвищенню

привабливості залізничних подорожей. Доведено, що розвиток залізничних маршрутів стимулює зростання місцевої економіки, збереження культурної спадщини та розбудову туристичної інфраструктури регіонів.

Отже, перший розділ обґрунтував теоретичну платформу дослідження: визначено ключові поняття, класифікаційні характеристики, історичні віхи розвитку та механізми інтеграції залізничного транспорту в туристичну інфраструктуру.

## РОЗДІЛ 2

### ТУРИСТИЧНИЙ ПОТЕНЦІАЛ УКРАЇНИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ ПОДОРОЖЕЙ ЗАЛІЗНИЦЕЮ

#### 2.1. Аналіз застосування залізничного транспорту у внутрішньому туризмі України

Внутрішній туризм в Україні за останні роки став важливою складовою економічної та соціальної стабільності, особливо після початку повномасштабної війни. В Україні туристи зростають як за рахунок місцевих мандрівників, так і за рахунок зменшення зовнішніх подорожей, через складну ситуацію з безпекою та закриття авіасполучень [65]. Проте при цьому залишається велика роль залізничного транспорту в розвитку цієї сфери. Згідно з доступними аналітичними даними, зокрема інфографікою по місту Львів (рис. 2.1), можна простежити тенденцію до активного розвитку внутрішнього туризму, хоч через воєнні дії офіційна статистика по деяких регіонах є обмеженою або неактуальною.

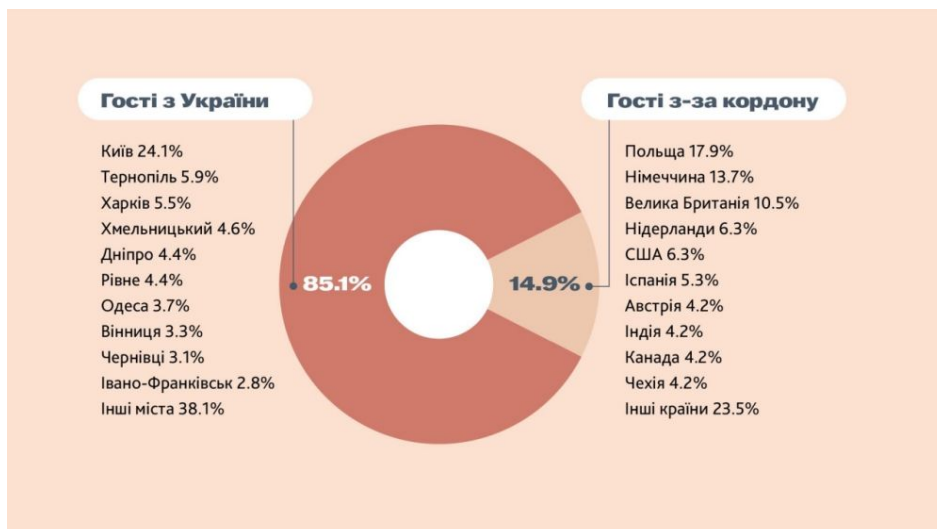


Рисунок 2.1 – Інфографіка гостей м. Львів[65]

Найпопулярнішими напрямками залишаються Львів, Карпати, Закарпаття, Одеса, а також Черкащина, Чернівці та інші регіони. Основні напрямки внутрішніх поїздок зосереджуються на відпочинку в природних

зонах та культурних маршрутах, таких як екологічні тури, історичні місця, а також національні парки та заповідники.

Залізничний транспорт грає вирішальну роль у забезпеченні доступу до цих регіонів. Залізничний транспорт в Україні є незамінним інструментом для організації внутрішніх подорожей. Залізничні маршрути зв'язують найбільші міста з популярними туристичними центрами, зокрема курортними зонами та природними пам'ятками. Завдяки широкій мережі залізничних ліній, що охоплюють майже всі регіони та країни пост радянського союзу, залізничний транспорт є доступним та зручним для поїздок до туристичних точок навіть у віддалених місцях [66; Додаток А]. Основною перевагою залізниць є можливість поєднати комфорт і доступність, надаючи туристам можливість зручно подорожувати навіть на великі відстані. Це особливо важливо в Україні, де поїздки на великі відстані часто займають багато часу, а залізничний транспорт забезпечує стабільне сполучення без впливу погодних умов, як це часто буває на автошляхах [1].

Залізничний транспорт активно використовується для популяризації подорожей до західної України (гір Карпат, Закарпаття, Львову та інших курортних зон) [17]. Наприклад, залізничні лінії, що з'єднують Львів із гірськими курортами, стали основним каналом для туристів, які хочуть відвідати місця, відомі своєю природною красою та можливостями для активного відпочинку. Також активно розвиваються маршрути до літніх курортів на Чорному морі, зокрема до Одеси або її області, які залишаються важливими туристичними напрямками навіть за умов економічних труднощів. Залізничні поїзди також відіграють ключову роль у розвитку історичних та культурних маршрутів.

Залізничний сектор в Україні активно модернізується для задоволення потреб туристів. За останні кілька років введено нові потяги Інтерсіті+ для швидкісних поїздок між великими містами [39]. Це значно зменшує час на подорожі і робить поїздки ще більш привабливими для туристів. Водночас активно працюють над оновленням інфраструктури вокзалів, забезпечуючи

туристів зручними умовами для очікування та можливістю для організації екскурсій на місці.

У 2023–2024 роках внутрішній туризм продовжив розвиватися, незважаючи на виклики, пов'язані з безпековою ситуацією. У фокусі залишаються мандрівки всередині країни, особливо до більш безпечних західних регіонів. Залізничний транспорт, який продемонстрував стабільність навіть під час воєнного стану, став ключовим логістичним ресурсом для туризму. АТ «Укрзалізниця» адаптувала багато маршрутів до потреб цивільного населення, розширивши кількість поїздів до Львівської, Івано-Франківської, Чернівецької та Закарпатської областей.

Особливою популярністю користуються оздоровчі напрямки – такі як Косино, Солотвино, Східниця, Моршин – до яких регулярно курсують пасажирські та приміські потяги. Також у 2023 році зростає інтерес до культурного туризму: маршрути до Ужгорода, Кам'янця-Подільського, Луцька, Чернігова активно відвідуються завдяки прямим залізничним сполученням. За даними АТ «Укрзалізниця», у 2023 році пасажиропотік на внутрішніх туристичних напрямках виріс більш ніж на 15% порівняно з попереднім роком.

Ще однією важливою тенденцією стало використання залізничного транспорту в умовах закритого авіапростору. Подорожі по Україні залізницею стали не лише безпечнішими, а й економічно доцільними для більшості населення. Більш того, державні ініціативи підтримки внутрішнього туризму – такі як програми оздоровлення для переселенців або пільгові квитки для певних категорій громадян – базуються саме на доступності залізничного сполучення [67; 68].

У контексті підвищення якості послуг зростає значення стандартизації та сертифікації туристичних об'єктів, які взаємодіють із залізничною інфраструктурою. Йдеться про вокзали, готелі при станціях, туристичні центри поблизу залізничних маршрутів. В сфері внутрішнього туризму обов'язковій сертифікації підлягають послуги розміщення та харчування, а

також інфраструктурні об'єкти, які мають приймати туристів згідно з нормами ДСТУ 4269:2003 «Послуги туристські. Класифікація готелів» [69].

Окремо варто зазначити, що добровільна сертифікація готелів та туроператорів набуває популярності як інструмент маркетингу. Наявність сертифікату відповідності – це додатковий аргумент для туриста обрати саме цю послугу. Багато об'єктів у Карпатському регіоні, Черкащині, Поділлі проходять процедури добровільної сертифікації для підтвердження рівня обслуговування, безпеки, екологічних норм. Крім того, розвивається цифрова інфраструктура залізничного туризму. Більшість сервісів із купівлі квитків, бронювання готелів, побудови маршрутів інтегровані в онлайн-системи. Це робить подорожі більш доступними, особливо для молодого покоління мандрівників, і підвищує рівень планування подорожей без участі туроператорів. Таким чином, внутрішній туризм в Україні, підкріплений надійною роботою залізничного транспорту, демонструє сталу динаміку розвитку. Системна стандартизація, сертифікація та модернізація об'єктів інфраструктури посилюють якість обслуговування туристів та сприяють підвищенню довіри до національного турпродукту.

Зростає також роль мікротуризму, коли подорожі здійснюються на відстань до 300 км із метою короткострокового відпочинку – найчастіше на вихідні. У цьому контексті залізничні рейси, що з'єднують великі міста з передмістями та природними об'єктами, стають особливо цінними. Відновлення або запуск коротких маршрутів, наприклад, Київ–Коростишів, Львів–Сколе, Харків–Зміїв, може значно пожвавити локальний туризм і підтримати малий бізнес. Крім того, туристична інфраструктура при вокзалах усе активніше використовується як перша точка контакту туриста з регіоном. У містах, де збережено автентичні залізничні станції, зростає інтерес до створення культурних і виставкових просторів, туристичних бюро, кафе з локальною кухнею або навіть коворкінгів – що перетворює вокзали на багатофункціональні туристичні центри.

З метою подальшого розвитку пасажирських перевезень в Україні та наближення їх до європейських стандартів, у Національній транспортній стратегії до 2030 року визначено пріоритетні напрями покращення якості транспортного обслуговування. Це, у свою чергу, сприятиме економічному зростанню, підвищенню інвестиційної привабливості держави та поступовій інтеграції до внутрішнього ринку Європейського Союзу в рамках Угоди про асоціацію [83].

Серед основних завдань Стратегії: модернізація інфраструктури, впровадження стандартів безпеки та зменшення негативного впливу транспорту на довкілля. Крім того, передбачено:

- запровадження систем управління якістю у сфері пасажирських перевезень із відкритою звітністю;
- розвиток механізмів надання соціально важливих транспортних послуг;
- використання сучасних технологій та інтелектуальних систем для покращення сервісу, включаючи електронну оплату проїзду та інформування пасажирів;
- створення умов для участі приватних перевізників у внутрішніх і міжнародних маршрутах;
- будівництво швидкісних (160–200 км/год до 2025 року) і високошвидкісних (250–400 км/год до 2030 року) залізничних сполучень між обласними центрами на основі державно-приватного партнерства.

У рамках реалізації цих цілей 29 листопада 2016 року була створена пасажирська компанія, яка об'єднала всі підрозділи залізничного пасажирського господарства шести регіонів в одну вертикально інтегровану структуру. До її складу увійшло 45 підприємств, зокрема вагонні депо, дільниці та вокзали найвищих категорій. Основна мета діяльності цієї філії — забезпечення населення та бізнесу якісними й безпечними залізничними перевезеннями, розвиток і ефективне функціонування транспортного комплексу загального користування, а також підвищення

конкурентоспроможності галузі та отримання прибутку від її комерційної діяльності [83].

У перспективі особливе значення матиме уніфікація стандартів залізничного туризму на загальнодержавному рівні. Впровадження нормативних документів, які б регламентували правила організації туристичних перевезень, вимоги до персоналу, інформаційного супроводу, комфорту та безпеки, дозволить створити новий якісний рівень туристичних послуг. Це особливо важливо в контексті підготовки до можливого членства України в ЄС, адже інтеграція в європейський туристичний простір потребує дотримання високих стандартів як у транспорті, так і в туризмі загалом.

Також варто враховувати тренд на доступний туризм – організацію поїздок для людей з інвалідністю, літніх людей, родин з дітьми. Сучасний підхід передбачає створення адаптованих вагонів, інформаційних табло зі шрифтом Брайля, понижених платформ та сервісного супроводу. Українська залізниця поступово впроваджує такі елементи, проте масштабне застосування ще потребує фінансової та нормативної підтримки [74].

До основних напрямів діяльності філії «Пасажирська компанія» належать перевезення пасажирів у межах країни (окрім приміського транспорту), а також у міжнародному сполученні. Крім цього, компанія займається ремонтом вагонів, обслуговуванням пасажирів як у поїздах, так і на вокзалах. Додатково вона надає супутні послуги – торгівля, громадське харчування, реклама тощо. З часом накопичилися серйозні проблеми з організацією роботи вокзалів. Фахівці кажуть, що протягом багатьох років вокзали фінансувалися за залишковим принципом. Сьогодні це призвело до хронічного недофінансування, поганого стану будівель та відсутності капітальних ремонтів – працівники справляються лише з поточними потребами власними силами. Також є проблеми з безпекою: поблизу вокзалів часто з'являються безпритульні та кишенькові злодії. Зараз діють пропускні режими — зайти на вокзал можна лише з квитком. Паралельно вживаються

заходи щодо посилення охорони: укладаються угоди з поліцією та охоронними фірмами.

Попри труднощі, останніми роками в багатьох вокзалах зроблені кроки для кращого обслуговування пасажирів з інвалідністю. Зокрема, облаштовано пандуси, кімнати для відпочинку, спеціальні каси та санвузли, навігаційні елементи з піктограмами й шрифтом Брайля, а також платформи для посадки у вагони. Це важливий елемент адаптації залізничного транспорту до європейських стандартів доступності.

Усі процеси з перевезення пасажирів виконуються відповідно до чинних регламентів та законодавства України. Це забезпечує надання послуг у поїздах і на вокзалах відповідно до європейських норм. Надання транспортної послуги відбувається за чітким алгоритмом — від інформування та прийому замовлення до виконання та оформлення відповідних фінансових документів.

Таблиця 2.1

Послуги, що надаються населенню залізницями в Україні		
	Базові (основні)	Мають відпрацьовану технологію та стабільну вартість
1	Додаткові (підсобнодопоміжної діяльності)	Виконуються по тимчасовим технологіям, мають змінну вартість, що залежить від ступеню впровадження послуг
2	Профільні	Пов'язані безпосередньо з основною діяльністю по забезпеченню перевезень пасажирів, багажу та вантажобагажу
	Непрофільні	Не пов'язані з перевезенням пасажирів, в т.ч.: побутові, комунальні, зв'язку тощо
3	Специфічні	Надаються тільки на залізничному транспорті
	Неспецифічні	Мають місце у сфері зв'язку, культури, побутові

*Джерело:* [83]

На вокзалах, які входять до складу «Пасажирської компанії» або підпорядковуються іншим підрозділам УЗ, усі послуги умовно поділяються на кілька категорій: основні та допоміжні, профільні та непрофільні, традиційні й нетрадиційні, специфічні та неспецифічні, базові та додаткові

[83]. Наприклад, профільними є ті, що напряму пов'язані з перевезеннями (продаж квитків, перевезення багажу), а непрофільними – інші, як-от Wi-Fi чи кімнати відпочинку. Базові послуги мають стабільну технологію виконання і ціну, а додаткові – це нові сервіси, які ще тестуються і можуть змінюватися.

## **2.2. Популярні туристичні регіони та їх доступність залізничним транспортом**

Залізничне сполучення в Україні зберігає стратегічне значення для розвитку внутрішнього туризму, особливо в умовах обмеженого авіасполучення та складної безпекової ситуації. Незважаючи на військовий стан, значна частина туристичних регіонів країни залишається доступною залізницею, а логістичні зусилля "Укрзалізниці" дозволили зберегти стабільне пасажирське сполучення з головними туристичними центрами.

**Західна Україна – ядро туристичного інтересу:** Західні регіони є найактивнішими у внутрішньому туризмі в умовах війни. Львів, Івано-Франківськ, Ужгород, Чернівці та їхня навколишня туристична інфраструктура стали основними напрямками для мандрівників. Залізничне сполучення з цими містами є регулярним, стабільним та інтенсивним. До прикладу, маршрути «Київ–Івано-Франківськ», «Київ–Ужгород», «Львів–Чернівці» працюють щоденно, а в період свят та туристичного сезону кількість рейсів збільшується.

Окрім великих міст, залізниця дозволяє дістатися й до менших туристичних локацій: Славське, Ворохта, Яремче, Рахів мають пряме або сполучене залізничне сполучення з великими вузлами. У 2023 році запущено нові маршрути до Солотвина та Вигоди, що сприяє розвитку рекреаційного та лікувального туризму в гірських районах. Туристичні потяги активно рекламуються як частина проєкту з розвитку регіонального туризму та брендингу місцевості.

59	Київ → Ужгород
136	Одеса → Чернівці
26	Одеса → Ясіня
91 ЛЕОПОЛІС	Київ → Львів
12	Одеса → Львів
368	Ужгород → Ковель
234	Рахів → Ковель
367	Ужгород → Ковель
827	Львів → Мукачево
213	Київ → Ужгород
863	Рава Руська → Коломия
41	Дніпро → Трускавець
40	Запоріжжя → Солотвино
48	Запоріжжя → Мукачево
742 ІНТЕРСІТІ+	Львів → Київ

Рисунок 2.2 – Рокзлад потягів які прямують в/через м. Львів [84]

**Центральна Україна – культурні подорожі, паломництво і внутрішня мобільність:** Центральні регіони України, незважаючи на меншу концентрацію природних курортів, відіграють значну роль у національному туристичному просторі завдяки потужній історико-культурній спадщині та релігійним осередкам. Залізнична мережа в цих областях залишається стабільно функціональною, забезпечуючи щоденні рейси між обласними центрами та столицею, а також сполучення із західними та південними напрямками.

Одним із яскравих прикладів є Умань – місто, відоме завдяки дендропарку «Софіївка» та щорічним релігійним паломництвам до

могили цадика Нахмана. Навіть в умовах війни сюди прямують тисячі прочан, здебільшого залізницею до найближчих станцій, після чого – автобусним трансфером. Влітку 2023 року було посилено рейси до Вінниці та Христинівки для забезпечення доступу до Умані під час сезону паломництва [75].

Черкащина поступово відновлює свій туристичний потенціал через розвиток тематичних маршрутів. Залізниця забезпечує сполучення з Києвом, Кропивницьким і Дніпром. Особливо популярні подорожі до Чигирини – колиски української державності, де зосереджено десятки історичних об'єктів, а також Канів – місто, де розташована могила Тараса Шевченка (рис. 2.3), що приваблює як туристів, так і паломників культури. Залізнична станція "Канів" тимчасово не діє, однак подорожі здійснюються через Черкаси або Миронівку з пересадками.

Вінницька область завдяки стабільному залізничному сполученню із Києвом, Львовом, Жмеринкою та Хмельницьким приваблює туристів об'єктами регіонального значення. Особливий інтерес викликає Тульчин – місто, яке стало культурним центром завдяки фестивалю OPERAFEST



Рисунок 2.3 – Могила Тараса Шевченка.

TULCHYN [73] та проекту "Подільський Версаль". Також популярні поїздки до Браїлова, Немирова, Шаргорода – місць із розвиненою релігійною, архітектурною та гастрономічною спадщиною. Для туристів організуються сезонні тури з комбінацією залізничного та автобусного транспорту.

Кропивницький, хоча і розташований трохи осторонь головних туристичних магістралей, має стабільне залізничне сполучення з Києвом, Одесою та Дніпром. Місто приваблює прихильників театральної культури, адже тут розташований один із найстаріших українських театрів [82]. У 2024 році відбулися реконструкції низки залізничних платформ, що полегшило доступ до міста для мандрівників з інших регіонів.

Київ, як столиця України, продовжує залишатися не лише адміністративним і культурним ядром, а й важливою точкою туристичного тяжіння. Попри близькість до зони ризику, місто активно відновлює туристичні функції, пропонуючи широкий спектр маршрутів для екскурсантів, паломників, освітніх груп та самостійних мандрівників. У 2023–2025 роках столиця залишилася ключовим вузлом залізничного сполучення – звідси щодня вирушають десятки потягів у всі регіони України, включно з найпопулярнішими туристичними напрямками.

Місто має три основні вокзали, що забезпечують подорожі по Україні та до країн Європи: Центральний, Південний і Дарницький. Саме через Київ проходить найбільше рейсів швидкісного сполучення «Інтерсіті+», що

дозволяє туристам максимально комфортно та швидко діставатися до Львова, Одеси, Харкова, Запоріжжя та інших міст. Розширене розкладне сполучення, у тому числі нічні та експрес-маршрути, полегшує планування навіть коротких подорожей на вихідні.

Значна частина культурно-екскурсійного туризму зосереджується навколо історичного центру Києва, де знаходяться такі об'єкти як Софійський собор, Києво-Печерська лавра, Андріївський узвіз та Михайлівський Золотоверхий монастир. У 2023 році збережено стабільний туристичний потік до цих локацій – як індивідуально, так і в складі організованих груп, багато з яких прибувають саме залізницею.

Окрім класичних туристичних маршрутів, Київ пропонує альтернативні формати відвідування: урбаністичні екскурсії до модерністських районів, велотури на Труханів острів, музейні маршрути технічної або військової тематики. У межах проекту «Культурна столиця» у 2023–2024 роках реалізовано понад 150 культурних подій, що також стимулює приїзд туристів з інших регіонів залізничним транспортом.

Сучасна інфраструктура навколо київських вокзалів адаптується до потреб мандрівників: створено нові зони очікування, впроваджено безконтактні сервіси, інформаційні екрани багатомовного формату, а також мобільні додатки з навігацією. Для транзитних пасажирів запущено короткі міські екскурсії, що дозволяє ефективно використати час під час пересадки. Крім того, розглядається можливість створення туристично-логістичного хабу при Дарницькому вокзалі, що обслуговуватиме як туристів, так і міжнародні делегації.

Після початку повномасштабної війни Київ став символом стійкості. Цей фактор вплинув і на туристичні тренди – зростає попит на патріотичні екскурсії, присвячені обороні міста, сучасним меморіалам, волонтерським ініціативам. Такі тури популярні серед школярів, студентів, молодіжних організацій, які використовують залізницю як основний вид транспорту.

Київ також є відправною точкою міжнародного залізничного сполучення. Звідси курсують рейси до Варшави, Праги, Будапешта, Перемишля, що важливо не лише для туристів, а й для підтримки міжнародного обміну. Попит на ці маршрути зберігається високим, зокрема в контексті перетину кордону без використання авіатранспорту.

**Північна Україна – нові вектори туристичної уваги:** Після звільнення територій у північних регіонах України, інтерес до внутрішніх поїздок у напрямку Полісся почав зростати. Чернігівська, Житомирська та Сумська області поступово відновлюють внутрішньорегіональне пересування, а залізничне сполучення дозволяє з'єднати ці області з Києвом та іншими частинами країни.

Чернігів, один із найстаріших історичних центрів, після деокупації зазнав значного інфраструктурного оновлення. Регулярні пасажирські перевезення зі столиці дозволяють охопити потік відвідувачів, які цікавляться стародавніми соборами, монастирями та археологічними об'єктами. У місті поновлено внутрішні маршрути до музеїв, а в районі Болдиної гори облаштовано оновлені туристичні локації для короткотермінових візитів.

У Житомирській області формується новий інтерес до природно-культурних подорожей. До таких напрямків належать Музей космонавтики, маєток Терещенків у Андрушівці, озерні локації поблизу Коростеня та туристичні ферми біля Новограда-Волинського. Потяги зі столиці до обласного центру, а також приміські рейси сполучають основні туристичні точки області.



Рисунок 2.4 – Залишки садиби князів Голіциних [81]

На Сумщині попит зосереджений на поїздках до Тростянця, де знаходиться залишки садиби князів Голіциних (рис. 2.3) [81]. Також організуються поїздки до Глухова – колишньої столиці гетьманщини, яка зберегла значну кількість архітектурних пам'яток. У 2024 році курсування залізничних маршрутів через Ромни та Буринь дало змогу покращити досяжність для подорожуючих із центральних регіонів.

Регіональна адміністрація та громади у північних областях просувають нові туристичні формати, серед яких – тури пам'яті, етноекскурсії та екоподорожі до Поліського краю. Такі програми активно використовують наявну залізничну логістику як інструмент зручного доступу до віддалених природних об'єктів: соснових лісів, болотних екосистем, традиційних сіл.

Короткі подорожі вихідного дня стали популярною альтернативою далеким поїздкам. Такі маршрути, як Київ–Коростень, Київ–Ніжин, Київ–Шостка, обслуговуються швидкими регіональними рейсами, що зручно для екскурсійних груп, студентської молоді та родинних поїздок.

У 2024 році відбувається поступове розширення міжміських маршрутів на Півночі: залізниця не лише відновлює зв'язки, а й формує нові логістичні вузли, які дозволяють туристам швидко змінювати напрямки без пересадок у столиці. Така географічна гнучкість дозволяє поживавити рух у регіонах, які до війни не мали великого туристичного навантаження.

**Південь – втрата та обмежена доступність:** Після початку повномасштабного вторгнення південні області України зазнали значних втрат у туристичній сфері. Частина регіонів тимчасово окупована або зазнала масштабних руйнувань, що унеможлиблює повноцінний розвиток подорожей. Проте низка південних міст зберігають часткову туристичну активність завдяки функціонуючому залізничному сполученню, яке залишається головним каналом безпечного пересування.

Одеса, попри ризики, залишається відкритим порталом до Чорного моря. Місто продовжує приймати внутрішніх туристів, насамперед з центральних і західних регіонів. Поїзди до Одеси курсують щоденно з Києва, Львова,

Харкова, Кропивницького. У 2023 році було оновлено частину рухомого складу на маршрутах південного напрямку. Туристичний інтерес концентрується на культурній складовій: архітектурна спадщина, театри, музеї та гастрономічні тури. Узбережжя відвідують обмежено через заборону на купання в морі, однак пішохідні екскурсії та арт-програми залишаються затребуваними.

Миколаїв, що сильно постраждав від обстрілів, поступово відновлює сполучення. Потяги «Київ–Миколаїв» та «Львів–Миколаїв» курсують з дотриманням безпекових норм, а місто позиціонує себе як освітньо-музейний центр. У 2024 році відкрито декілька відновлених маршрутів на рівні області, зокрема у напрямку Вознесенська й Первомайська. Відвідувачів приваблюють ландшафтні заповідники Південного Бугу, що наразі стали безпечною альтернативою пляжному відпочинку.

Херсонщина частково окупована, а решта регіону досі перебуває під постійною загрозою атак. Туристичні маршрути до Скадовська, Генічеська, Залізного Порту повністю зупинені. Водночас спостерігається зростання локального туризму серед мешканців деокупованих районів – вони організовують короткі поїздки в безпечніші частини області або в бік

КОЛІЯ ПОЇЗД TRACK TRAIN	СПОЛУЧЕННЯ ROUTE	ПРИБУТТЯ ВІДПРІВ. ARRIVAL DEPARTURE
10 146	KYIV - PEREMONA	18:36
2 102	KYIV - KHERSON	18:38
7 520	KYIV - LUHANSK	17:07
11 28	KYIV - SEVASTOPOL	20:21
6 45	KYIV - LYSYCHANSK	11:33
8 584	KYIV - MARIUPOL	16:57
9 58	KYIV - YEVATORIIA	17:58
3 38	KYIV - DONETSK	18:25
5 12	KYIV - MELITOPOL	18:25
4 116	KYIV - BERDIANSK	20:01
12 222	KYIV - KERCH	14:52

Миколаєва, використовуючи наявні рейси з пересадками. Тимчасово недоступними залишаються Бердянськ, Мелітополь, Каховка, АР Крим. У цих напрямках припинено пасажирське залізничне перевезення, і відновлення можливе лише після повної деокупації територій. АТ

«Укрзалізниця» зберігає технічні плани для повернення рейсів після стабілізації ситуації, зокрема у межах Придніпровської дирекції.

Залізничний транспорт на Півдні, незважаючи на складні обставини, залишається критично важливим для евакуацій, гуманітарної логістики та підтримки регіонального туризму у доступних містах. Поступове оновлення сполучень у Миколаївській та Одеській областях у 2024 році створює передумови для відновлення туристичних ініціатив у південному макрорегіоні.

**Схід – функціональні хаби і нові виклики:** Регіони східної України – зокрема Харківська, Дніпропетровська та частково Запорізька області – попри свою близькість до зони бойових дій, продовжують виконувати важливу роль

у внутрішньому туризмі.

Рисунок 2.5 – Майбутній маршрут до звільнених територій. Джерело: фото автора, вокзал м. Львів

Основними центрами активності залишаються Харків, Дніпро та Запоріжжя, де зосереджено як

культурні осередки, так і значна частина залізничної інфраструктури.

Харків має стабільне сполучення з Києвом, Дніпром, Львовом та Полтавою. У відповідь на зростаючий попит, у 2024 році АТ «Укрзалізниця» запустила новий денний регіональний рейс №823/824 Харків–Дніпро (рис. 2.6). Це дозволило скоротити тривалість подорожі між містами майже на 40 хвилин і зменшити перевантаження нічних потягів. Місто продовжує приймати туристів, які цікавляться науковою та технічною спадщиною, а також маршрутами до меморіальних комплексів і сучасних урбаністичних просторів.

Дніпро виконує роль ключового транзитного вузла, через який проходить більшість поїздів на східні та південні напрямки. Підвищена мобільність пасажирів у місті обумовлена не лише гуманітарними та військовими потребами, а й культурно-подієвим життям. У центрі міста діє оновлений вокзал із зонуванням для туристичних груп, а маршрут Київ–Дніпро став одним із найпопулярніших у

Час	Станція	Зупинка
16:09	Дніпро-Гол	початкова
16:56	Синельникове 2	2 хв
16:58		
17:32	Павлоград 1	3 хв
17:35		
18:39	Лозова, Харківська обл.	2 хв
18:41		
19:27	Лихачове	2 хв
19:29		
20:46	Харків-Пас	кінцева

Рисунок 2.6 – Дений рейс сполучення №823/824 Дніпро-Харків [85]

внутрішньому пасажирському трафіку. Значну роль відіграє набережна, численні виставкові події, молодіжні артпростори, що приваблюють внутрішніх мандрівників з центральних регіонів.

Запоріжжя, незважаючи на безпекові ризики, зберігає залізничне сполучення з основними напрямками, особливо у форматі нічних рейсів. Потяги з'єднують місто з Києвом, Львовом та Дніпром. Найбільше зацікавлення викликає туристичний кластер на острові Хортиця, який залишається відкритим для відвідування, а також музеї промислової спадщини та козацької культури. У місті працюють локальні ініціативи, які організують освітні тури для студентської молоді та переселенців.

Східні міста активно залучають залізницю як основу для комбінованих подорожей: частина маршруту здійснюється потягом, інша – автобусами чи організованими екскурсійними трансферами до навколишніх історичних або природних об'єктів. Наприклад, з Дніпра легко організувати подорожі до Павлограда, Новомосковська чи Кам'янського; з Харкова – до Чугуєва, де збережено низку історичних архітектурних пам'яток. На фоні викликів безпеки, логістика в регіоні адаптована до реалій. Усі маршрути перевіряються на предмет укриттів і доступності захисних споруд, а в деяких поїздах виділено спеціальні зони для пасажирів із дітьми. Розклад руху та пересадкові

вузли оптимізуються, аби скоротити перебування на відкритих платформах або вразливих ділянках.

Території східної України, що залишаються під тимчасовою окупацією – зокрема окремі райони Донецької, Луганської та частини Запорізької областей – повністю виключені з туристичного обігу. Залізничне сполучення з містами, такими як Донецьк, Луганськ, Горлівка, Маріуполь або Бердянськ, наразі відсутнє. Усі маршрути на ці напрямки скасовані або блоковані, а інфраструктура частково знищена або контролюється окупаційними силами.

В умовах бойових дій жодна туристична діяльність на цих територіях не може здійснюватися. Крім того, значна частина залізничних станцій у прифронтових районах перетворена на логістичні бази для військових потреб або втратила функціональність через обстріли та мінування шляхів. АТ «Укрзалізниця» зберігає резервні плани щодо відновлення руху на звільнені території (рис 2.3). У межах стратегічних ініціатив компанія проводить моніторинг стану колій, вокзалів і об'єктів технічного обслуговування, щоби після деокупації можна було в короткі строки поновити базові рейси, необхідні для гуманітарної допомоги, евакуації та початку внутрішніх поїздок.

На сьогодні залізничний туризм на сході зберігається лише в межах підконтрольних областей, і повне відновлення можливе виключно після завершення бойових дій, розмінування та відбудови транспортної інфраструктури – що може тривати десятки, а в окремих випадках і до сотні років.

### **2.3. Організація міжміських та комбінованих туристичних маршрутів**

У сучасному українському туризмі все більшого значення набуває комбінований підхід до планування подорожей. Йдеться про маршрути, у яких поєднуються різні засоби пересування – залізниця, автобус, легковий транспорт, іноді авіація або водні перевезення. Основна перевага такого

формату – гнучкість у побудові маршруту, можливість охопити кілька регіонів, а також адаптація до обмежень, які накладає безпекова ситуація або стан інфраструктури.

Таблиця 2.2

Популярні туристичні маршрути залізницею України				
№	Маршрут	Час відпр./прибуття	Категорія потяга	Примітка
1	Київ – Івано-Франківськ	22:40 / 07:20	Нічний, швидкий	щоденний рейс до Карпат
2	Львів – Кам’янець-Подільський	06:00 / 11:30	Інтерсіті+, регіональний	класичний тур
3	Івано-Франківськ – Буковель	07:00 / 08:30 (далі автобус)	Комбінований	гірськолижний напрямок
4	Київ – Ужгород	21:00 / 10:00	Нічний, купейний	стабільне сполучення
5	Львів – Чернівці	08:15 / 12:00	Регіональний	щоденне сполучення
6	Київ – Кам’янець-Подільський	06:30 / 12:00	Сезонний (фестивальний)	події, свята
7	Одеса – Білгород-Дністровський	09:10 / 11:30	Приміський	гастротур/винний тур
8	Вінниця – Тульчин	07:45 / 09:30 (далі автобус)	Комбінований	фестиваль OPERAFEST
9	Коломия – Верховина	06:50 / 09:00	Комбінований (екотур)	до нац. парків
10	Київ – Чернігів	08:00 / 10:30	Приміський/регіональний	екскурсія вихідного дня

*Джерело:* розробка автора

В термінології туристичної галузі міжміські маршрути – це подорожі, що включають переїзд між двома чи більше містами, часто з ночівлею або екскурсійними зупинками. Вони можуть бути лінійними (із різними пунктами початку та завершення), кільцевими або радіальними – коли турист повертається до місця старту після завершення програми.

Комбінований туристичний маршрут, згідно з професійною класифікацією, – це маршрут, у якому змінюються щонайменше два типи транспорту, а також включаються різні елементи активностей: культурні відвідини, природа, гастрономія або рекреація. Це особливо важливо в умовах сучасної України, де не кожен регіон доступний виключно залізницею або автотранспортом. На відміну від класичних автобусних або авіатурів, залізнична складова є основою для довготривалих переїздів, які потім продовжуються на автобусі, приватному трансфері чи навіть велосипедом – у випадку з еко- та веломаршрутами в Карпатах або Поліссі. У 2022–2025 роках на фоні закритого авіасполучення, саме поїзд виконує роль хребта комбінованого маршруту. Найчастіше подорож починається зі столиці або великого залізничного вузла, після чого турист переміщується в регіон з екскурсійною чи рекреаційною метою.

У структурі турів все частіше зустрічаються пакетні формати, де вже закладено переїзд залізницею, трансфер до готелю, харчування та локальні екскурсії. Це дозволяє зменшити витрати на планування подорожі, підвищити зручність та зробити мандрівку доступною навіть для туристів без досвіду індивідуального бронювання. Такий підхід особливо актуальний для студентських груп, внутрішніх переселенців, родинного туризму, паломницьких подорожей і коротких виїздів вихідного дня.

Серед усіх видів транспорту, що використовуються в Україні для реалізації туристичних поїздок між містами, саме залізниця зберігає провідну позицію. Завдяки розгалуженій інфраструктурі, стабільному графіку руху, а також здатності обслуговувати великі пасажиропотоки, потяги виступають не лише елементом пересування, а й логістичною віссю, навколо якої формуються повноцінні туристичні маршрути.

У нових умовах, коли повітряний простір над Україною залишається закритим, поїзд став основним засобом міжрегіонального сполучення, особливо для далеких переїздів на понад 300–700 км (табл. 2.3). Усі головні туристичні напрями – Львів, Одеса, Івано-Франківськ, Чернівці, Ужгород,

Харків, Кам'янець-Подільський, Дніпро, Харків мають регулярне пасажирське залізничне сполучення, що дозволяє організовувати туристичні програми без залучення складної індивідуальної логістики.

Таблиця 2.3

Далекі туристичні маршрути залізницею України (300–700 км)			
Маршрут	Відстань (км)	Кількість зупинок (орієнт.)	Час у дорозі (год:хв)
Київ – Львів	540км	8	6год:40хв
Київ – Івано-Франківськ	610км	10	8год:30хв
Київ – Одеса	490км	6	7год:20хв
Київ – Чернівці	630км	12	10год:00хв
Київ – Ужгород	790км	14	12год:00хв
Київ – Кам'янець-Подільський	430км	7	7год:15хв
Київ – Дніпро	480км	5	6год:30хв
Київ – Харків	480км	6	5год:50хв
Львів – Одеса	770км	11	12год:00хв
Львів – Харків	1000км	14	13год:30хв

*Джерело:* розробка автора

На практиці залізничний сегмент є першою ланкою в структурі комбінованої подорожі: турист прибуває до головного міста регіону потягом, після чого переміщується автобусом або індивідуальним трансфером до курорту, заповідника чи культурного об'єкта. Наприклад, напрямом «Київ – Івано-Франківськ – Буковель» реалізується через поїзд до Івано-Франківська і далі трансфер або автобус до гірськолижного курорту.

Також функціонують регіональні маршрути короткої дальності, як-от «Львів – Трускавець», «Київ – Чернігів», «Хмельницький – Кам'янець-Подільський», «Дніпро – Кам'янське». Вони використовуються як туристами, так і екскурсійними групами для організації поїздок вихідного дня або паломницьких турів.

У 2023–2024 роках спостерігається активне нарощення потужностей «Укрзалізницею» для задоволення туристичних потреб. Було оновлено

частину вагонного парку, введено нові маршрути за запитом місцевих громад і туристичних операторів. Серед них – напрямки до Закарпаття (Берегове, Косино), збільшення частоти рейсів до Одеси, Рахова, Ворохти та Чернівців. У деяких випадках потяги підлаштовують графік під масові події або святкові періоди (фестивалі, ярмарки, паломництва). Залізниця також виконує функцію стабільного транспортного коридору між туристичними хабами. Завдяки наявності сполучень між великими містами, такими як Київ, Львів, Харків, Дніпро та Одеса, формується стійка основа для створення багатоденних турів із можливістю зупинок у проміжних пунктах. Це відкриває можливості для організації нових форматів маршрутів – з тематичними зупинками, регіональними фестивалями та культурними подіями. Значну увагу отримують і нічні поїзди – вони дозволяють ефективно використовувати час подорожі, зменшуючи витрати на проживання та полегшуючи логістику. Такий формат активно застосовується у маршрутах до Львова, Ужгорода, Івано-Франківська, Кам'янця-Подільського та Одеси.

Залізничний транспорт в Україні нині виступає не лише як інфраструктурна основа мобільності, але й як стратегічний інструмент у формуванні нових туристичних напрямів. Попри логістичні виклики, зокрема руйнування окремих ділянок шляхів та релокацію пасажирських вузлів, АТ «Укрзалізниця» змогла зберегти регулярне з'єднання між більшістю обласних центрів, забезпечивши основу для планування тематичних міжміських маршрутів.

За даними дослідження Басовського І. С. («Логістичні тренди в туристичній галузі», (2024) [77], міжміські маршрути актуально комбінуються за типами подорожей: історичні, релігійні, рекреаційні та евент-тури. Наприклад, напрямок Київ – Тернопіль – Бучач – Заліщики став популярним завдяки зручному денному поїзду та розвитку подієвого туризму в регіоні (збір врожаю, фестивалі вина, тощо). Інший успішний приклад: Львів – Івано-Франківськ – Буковель: завдяки ранковим рейсам та автобусній логістиці з вокзалів до гірських курортів, маршрут оптимізовано під потреби як групових,

так і індивідуальних туристів. Східна логістика, попри складнощі, залишається функціональною. Напрямки Дніпро – Кривий Ріг – Вінниця; та Дніпро – Чернівці, через Київ отримали попит серед молоді та внутрішніх туристів.

Таблиця 2.4

Формати міжміських і комбінованих туристичних маршрутів в Україні.			
Тип маршрутів	Опис	Приклади маршрутів	Залізнична роль
Класичний міжміський тур	Стандартна подорож між великими містами з екскурсіями та проживанням	Київ – Чернігів, Львів – Кам’янець-Подільський	Основна транспортна вісь маршруту (Інтерсіті+, нічні поїзди)
Комбінований регіональний тур	Поєднання поїзда, автобусного переїзду та пішохідних екскурсій	Івано-Франківськ – Яремче – Буковель, Вінниця – Хмільник – Немирів	Центральний сегмент (до обласного/курортного вузла), далі локальний транспорт
Тематичний мікромаршрут	Коротка подорож на 1-2 дні з історико-культурною чи гастрономічною програмою	Львів – Дрогобич «соляний маршрут», Чернівці – Вижниця гастротур	Допоміжна функція: забезпечує доступ до вихідної точки маршруту
Мандрівка «на вихідні»	Формат економічного туру на 1-2 доби з доступною логістикою	Київ – Конотоп, Вінниця – Тульчин, Тернопіль – Збараж	Часто передбачає ранковий виїзд і вечірнє повернення тим же маршрутом
Інклюзивний/соціальний тур	Туристичні маршрути для ВПО, ветеранів, сімей з дітьми – із психологічною чи культурною реабілітацією	Луцьк – Рівне «культурна спадщина», Дніпро – Кам’янське арт-реабілітаційний тур	Безпечний, стабільний і доступний вид транспорту для уразливих категорій
Модульний авторський тур	Тур, який складається з незалежних етапів: турист обирає лише частину маршруту або змінює логістику самостійно	Київ – Вінниця – Тульчин або Львів – Славське – Ужгород	Гнучка інфраструктура для кастомізованих подорожей
Сезонний/фестивальний маршрут	Організація туру до певного заходу: фестивалю, концерту, національного свята	Київ – Кам’янець-Подільський (фестиваль повітряних куль), Львів – Коломия (етнофестиваль)	Додаються додаткові рейси, чартерні поїзди, а також залізнична реклама турів

Гастротур / винний маршрут	Комбінований тур із дегустаціями, екскурсіями, знайомством з локальною кухнею	Одеса – Білгород-Дністровський, Ужгород – Берегово (винні тури), Миколаївщина (кавунові тури)	Маршрути прокладаються до гастролокацій, які мають залізничну доступність
Етнографічний / паломницький тур	Відвідування святинь, монастирів, духовних об'єктів та історичних місць	Київ – Почаїв, Харків – Святогірськ, Полтава – Решетилівка	Основний спосіб пересування на далекі відстані
Екотур / національні парки	Організовані подорожі до природоохоронних територій, парків, заповідників, гір	Коломия – Верховина – Шешори, Харків – Національний парк «Гомільшанські ліси»	Забезпечує транспортне сполучення до віддалених локацій, часто з пересадками

*Джерело:* розробка автора

Інтермодальні рішення з пересадками забезпечують зв'язок навіть із менш доступними регіонами. Також поява нових гібридних поїздів (регіональних експресів із автобусною підв'язкою) дозволила інтегрувати логістику з екскурсійними турами по Дніпру та Кам'янському.

Ключовим напрямом також залишається європейська інтеграція маршрутів: наприклад, поїзди Мукачево – Кошице та Чоп – Захонь стали платформою для транскордонного туризму, адаптованого під українських мандрівників. У дисертації Тарасова К.О. (2025) [78] аналізується, як формуються комбіновані маршрути з врахуванням пошкодженої інфраструктури, використовуючи альтернативні гілки або резервні автобусні перевезення. Особливо важливими є комбіновані рішення – залізниця + шатл/автобус + екскурсійна програма. Це підхід, який вже реалізується в ряді маршрутів Західної України (напр. «Київ – Рахів» із розгалуженням до гірськокожних курортів).

У сучасних умовах українські туристичні оператори відіграють критично важливу роль у переформатуванні туристичної галузі, зокрема у створенні адаптованих до воєнного часу маршрутів. Регіональні агентства,

локальні ініціативи та волонтерські об'єднання у партнерстві з муніципалітетами зосередили зусилля на розвитку внутрішнього туризму, орієнтованого на безпеку, логістику та культурно-освітній потенціал.

Останнім часом активно впроваджуються комбіновані тури, які включають пішохідні, залізничні та трансферні компоненти. Особливо поширеним стало поєднання подієвого туризму з екскурсійним – прикладом слугує розвиток маршрутів «Залізні мости Волині», гастроекспедиції Карпатами або маршрут «З Києва до Черкас через Канівське водосховище», де оператори комбінують транспорт і водний трансфер. Місцеві ініціативи почали розвивати мережу мікромаршрутів, орієнтованих на мешканців регіону та внутрішніх мандрівників. У таких проектах активно використовують партнерство з власниками агросадіб, ремісниками та менеджерами креативних просторів. Наприклад, ініціативи в Полтавській та Вінницькій областях пропонують маршрути «на вихідні» з залученням громадської кухні, краєзнавства, фестивалів локацій.

Туроператори в умовах війни також розширили спектр своїх пропозицій у бік соціально орієнтованого туризму: організовуються маршрути для ВПО, ветеранських родин, благодійні подорожі з елементами арт-терапії або реабілітаційних практик, наприклад, маршрути з Івано-Франківська до Шешори чи Тустані.

Технічна інфраструктура для онлайн-продажу комбінованих маршрутів, таких як «Буковель – Івано-Франківськ – Коломия» або «Львів – Ужгород – Мукачево», була модернізована за участі туристичних платформ, зокрема VisitUkraine.Today та TravelHub, що надають інтерактивне планування маршрутів, попередній вибір зупинок, бронювання проживання та транспортних пересадок [79,80]. Досвід створення експериментальних хабів з логістики турів зосередився у таких містах, як Львів, Київ, Вінниця та Чернівці. Тут розгорнуто офлайн-майданчики для розробки та просування авторських маршрутів, які реалізують спільно з громадськими організаціями

та студентськими клубами. Показовий приклад – хаб «МандруйUA» у Львові, що спеціалізується на вивченні мікромаршрутів із історичним контекстом.

Фокус на адаптацію до викликів безпеки змусив операторів переглянути стандартні логістичні ланцюги: замість автобусного туризму пріоритетом стало поєднання залізничних перевезень з велосипедними, пішохідними або трансферними сегментами. Успішними стали кейси «екологічного мандрівництва» у форматі «екодорога»: наприклад, маршрут «Трускавець – Борислав – Урич». Додатково, в умовах невизначеності та ризиків, оператори впроваджують страхування подорожей у межах України, використовуючи гнучкі умови бронювання та оплати. Все частіше маршрут проєктується як модульний – із можливістю перервати або змінити логістику без втрати коштів.

## Висновки до розділу 2

В умовах обмеженого авіасполучення та безпеки залізничний транспорт став ключовим засобом внутрішніх подорожей. Попит на залізничні маршрути збільшується як серед місцевих туристів, так і серед внутрішньо переміщених осіб, що сприяло активному розвитку регіонів, зокрема Карпат, Закарпаття, Одеси, Черкащини та Чернівців.

Західні області (Львівщина, Івано-Франківщина, Закарпаття, Чернівці) зберігають статус «ядра» залізничного туризму завдяки розгалуженій мережі сполучень та наявності як природних, так і культурно-історичних локацій. Однак і інші напрямки — Чорноморське узбережжя, сільські агротуристичні осередки, національні парки Полісся й Центру — поступово інтегруються до загальної туристичної системи через розвиток приміських і регіональних поїздів. Для забезпечення гнучкості подорожей активно використовуються комбіновані маршрути, де сегмент залізничної поїздки поєднується з автобусом, пішохідними або велосипедними ділянками. Популярними стають

пакетні формати «квиток + трансфер + проживання + екскурсії», що знижує планувальні витрати туристів і підвищує зручність поїздок.

Незважаючи на позитивні тенденції, існує потреба в уніфікації стандартів залізничного туризму (сертифікація маршрутів, нормативні вимоги до сервісу), а також у впровадженні цифрових технологій (електронний квиток, мобільні додатки, онлайн-бронювання) для підвищення привабливості та конкурентоспроможності українських залізничних маршрутів.

Отже, другий розділ підтвердив значний потенціал залізничного туризму в Україні, виокремив територіальні особливості й практичні механізми організації маршрутів та окреслив ключові виклики, що мають бути враховані при розробці рекомендацій у третьому розділі.

## РОЗДІЛ 3

### ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

#### 3.1. Маркетингові стратегії популяризації залізничного туризму

У контексті повоєнної відбудови Україна розглядає туризм не лише як галузь розваг, а як важливий інструмент відновлення економіки, реінтеграції регіонів та просування іміджу країни на міжнародній арені. Уже сьогодні спостерігається зростання інтересу до внутрішнього туризму навіть попри воєнний стан: залізниця стає єдиним безпечним способом подорожей. Сучасні умови, у яких перебуває Україна, формують нові підходи до розвитку внутрішнього туризму, зокрема залізничного. Після завершення воєнних дій залізниця може стати одним із провідних чинників економічного відновлення країни. Відновлення туристичних перевезень дозволить активізувати регіональні зв'язки, сприяти внутрішній мобільності населення, створити робочі місця у сфері обслуговування, логістики, готельно-ресторанного бізнесу та креативних індустрій.

Післявоєнна відбудова дає можливість переосмислити інфраструктуру залізничного туризму, впроваджуючи сучасні підходи до її організації. Мова йде не лише про відновлення пошкоджених залізничних ліній і вокзалів, але й про оновлення рухомого складу, модернізацію сервісу та інтеграцію цифрових технологій у всі етапи подорожі – від планування до обслуговування туристів. Залізничний транспорт має всі шанси стати зразком сталої мобільності, поєднуючи зручність, екологічність та ефективність.

Не менш важливим чинником є геополітичний курс України на євроінтеграцію. Потенційне членство в Європейському Союзі відкриває широкі горизонти для міжнародного туризму та транскордонних перевезень. Сумісність українських залізниць з європейськими стандартами, зокрема перехід на ширину колії 1435 мм на певних напрямках, дозволить інтегруватися в єдину транспортну мережу ЄС, полегшуючи доступ іноземних

туристів до українських пам'яток культури, природи та історії [66; Додаток А].

Окремої уваги заслуговує розвиток тематичних туристичних маршрутів, які можуть відродити інтерес до унікальних історико-культурних локацій. Потяги як туристичні продукти здатні перетворитися на інтерактивні платформи: етнографічні мандрівки Карпатами, винні тури Закарпаттям, еко-маршрути Поліссям або воєнно-історичні подорожі, присвячені українському спротиву та героїзму. Такі проекти можуть стати не лише джерелом прибутку, але й інструментом збереження національної ідентичності.

Крім того, залізничний туризм має потенціал стати важливим елементом іміджу України у світі. Поєднання європейської якості сервісу з автентичністю українських маршрутів може сформувати позитивний туристичний бренд держави. У цьому контексті важливими є інвестиції – як державні, так і приватні, а також залучення міжнародних партнерів до реалізації спільних транспортно-туристичних проектів. Таким чином, залізничний туризм в Україні має всі підстави для відродження і динамічного розвитку. Успішна реалізація потенціалу потребує стратегічного бачення, координації між органами влади, бізнесом та громадськістю, а також врахування європейського досвіду у сфері сталого туризму та транспорту.

Актуальним напрямом розвитку внутрішнього туризму в умовах повоєнної трансформації є формування нових туристичних маршрутів, адаптованих до зміни туристичних потоків і безпекової карти країни. Внаслідок обмеженого доступу до південних та східних областей акценти змістилися на Центральну, Північну та Західну Україну. Наприклад, напрямки Київ–Луцьк, Київ–Кам'янець-Подільський, Львів–Ковель демонструють стабільне пасажирське завантаження, навіть попри загальні логістичні обмеження.

В умовах трансформації ринку туристичних послуг, залізничний туризм в Україні потребує комплексного перегляду своїх промоційних стратегій, що враховують як зміну поведінки споживачів, так і нові виклики безпеки та

мобільності. Сучасний маркетинг у залізничному туризмі ґрунтується на поєднанні цифрових інструментів, регіонального брендингу та гнучкого сегментування аудиторій.

1) **Цифрова присутність та мобільні додатки.** Активізація цифрових каналів, таких як мобільні застосунки «Укрзалізниці», Telegram-боти з покупкою квитків, а також інтеграція з Google Maps та системами бронювання турів дозволяють значно полегшити планування подорожей. На платформі [booking.uz.gov.ua](http://booking.uz.gov.ua) у 2024 році реалізовано сервіси «Тур+Квиток», де користувачі можуть одночасно обрати залізничний маршрут і туристичний продукт. Це створює умови для зростання лояльності клієнтів.

2) **Тематичні тури та брендування поїздів.** Одним з ефективних способів популяризації стало впровадження брендovаних маршрутів, таких як «Поїзд до перемоги» або «Тур до Карпат». Такі ініціативи перетворюють саму поїздку на елемент туристичного досвіду. Ідея полягає у створенні тематичного оформлення вагонів, екскурсійних аудіогідів, регіональних частувань та інформаційних буклетів.

3) **Колаборації з регіонами та туроператорами.** Важливою складовою стратегій просування є партнерства з місцевими громадами та готельними мережами. Наприклад, за підтримки Вінницької ОДА у 2023 році запущено ініціативу «Гостинна станція», що передбачає просування регіону через спеціальні туристичні вагони з інфоцентрами про пам'ятки, гастрономію та події.

4) **Рекламні кампанії в соцмережах і відеомаркетинг.** TikTok, Instagram та YouTube стали ключовими майданчиками для молодіжного сегмента, де активно просуваються відеоогляди туристичних залізничних маршрутів. Наприклад, флешмоб #TrainYourTrip, запущений Укрзалізницею спільно з тревел-блогерами, набрав понад 2 млн переглядів за місяць.

5) **Система лояльності та кешбеків.** Упровадження програм для постійних клієнтів, таких як «Бонус+Кілометри» або «Знижка вихідного дня», сприяє стимулюванню повторних поїздок. За даними звіту Українського

інституту майбутнього, запровадження таких механізмів сприяє підвищенню завантаженості пасажирських рейсів на 12–15% у несезонний період.

**6) Спрямованість на екологічний туризм.** Зелені бренди та концепція «еко-залізниця» активно просуваються серед екоорієнтованої аудиторії. Поїздки до національних парків, екосадиб або природних заповідників включаються в рекламні пакети з акцентом на низький вуглецевий слід залізничного транспорту. Наприклад, напрямки Київ–Карпати, Львів–Шацькі озера позиціонуються як екотуристичні.

**7) Впровадження інноваційної аналітики.** Сучасні маркетингові платформи дозволяють аналізувати пасажиропотік за допомогою big data. Це дає змогу адаптувати розклад, оновлювати маршрутну мережу та підлаштовувати інформаційні кампанії під поведінкові шаблони мандрівників.

**8) Акцент на емоційний маркетинг.** Слогани на кшталт «Подорожуй серцем країни» або відео з військовими, які повертаються додому залізницею, не лише створюють позитивний імідж транспорту, а й викликають глибоку емоційну залученість. Цей підхід активно застосовується у соціальних кампаніях УЗ.

У період цифрових технологій надзвичайно важливим стає мультимедійний контент, який активно просувається через соціальні мережі, стрімінгові платформи, тревел-блоги та інфлюенсерів. Залізничні компанії можуть ефективно взаємодіяти з аудиторією через інтерактивні вебсайти, мобільні застосунки з віртуальними екскурсіями по маршрутах або елементами гейміфікації. Значний маркетинговий потенціал має участь у міжнародних туристичних виставках і форумах, таких як ITB Berlin чи WTM London, де представлення українських залізничних туристичних продуктів сприятиме підвищенню їхньої впізнаваності. Також актуальним є запровадження державно-приватних партнерств (PPP), що дозволить об'єднати ресурси Укрзалізниці, місцевих громад, туристичних операторів і готельного бізнесу для спільного розвитку маршрутів та просування напрямків.

Доцільно також звернутися до аналітики великих даних, яка дозволяє моніторити попит на різні туристичні напрямки та адаптувати маркетингові рішення в режимі реального часу. Наприклад, з урахуванням пошукових запитів у Google чи мобільної активності в застосунках подорожей, можна оперативно запускати сезонні акції, розробляти знижкові програми або доповнювати маршрути додатковими сервісами.

### **3.2. Вплив залізничного туризму на економіку регіонів та використання штучного інтелекту (ШІ)**

Залізничний туризм дедалі частіше розглядається як ефективний інструмент активізації локальної економіки, особливо в сільських або слабо урбанізованих районах. Він стимулює розвиток суміжних галузей – готельно-ресторанного бізнесу, роздрібною торгівлі, культурних сервісів. Високошвидкісне сполучення сприяє зростанню внутрішньої мобільності, зменшуючи "туристичні бар'єри" між мегаполісами та периферією .

Аналітичне дослідження Li & Yang (2020) [72] показало, що інфраструктура високошвидкісної залізниці в Китаї суттєво вплинула на зростання туристичних потоків у менші міста, забезпечуючи мультиплікативний ефект для місцевих економік, включно з ринком праці та інвестиційною привабливістю. Паралельно з економічними ефектами, нові технології на кшталт штучного інтелекту, Інтернету речей (IoT) та Big Data трансформують галузь залізничного транспорту.

Застосування ШІ дозволяє:

- оптимізувати маршрути і розклади за допомогою предиктивного моделювання;
- покращити якість обслуговування клієнтів завдяки персоналізованим рекомендаціям та чат-ботам;
- підвищити безпеку за рахунок автоматичного розпізнавання загроз на перонах або коліях .

Наприклад, в дослідженні Tang et al. (2022) [70] підкреслюється, що впровадження ІІІ в залізничні мережі дозволяє зменшити експлуатаційні витрати, передбачати технічні збої і впливати на точність прибуття/відправлення потягів, що критично важливо для туристичних перевезень. Цифрова трансформація сфери залізничних перевезень, яка раніше здавалася перспективною концепцією, сьогодні стала невід'ємною частиною стратегії розвитку українського туристичного сектору. Військові виклики, потреба в адаптивності логістики та підвищенні рівня обслуговування пришвидшили впровадження інновацій у сфері залізничного туризму.

Сьогодні мандрівник очікує швидкого, зручного та прозорого процесу планування подорожі. Це стало можливим завдяки запуску оновленої платформи [booking.uz.gov.ua](https://booking.uz.gov.ua), інтеграції зі SmartTicket та запровадженню мобільних застосунків із функцією push-нагадувань, віртуального кабінету та підтримки Apple Wallet/Google Pay. Багато процесів – від перевірки графіку до вибору сидіння у вагоні – реалізуються в один клік. Це особливо актуально для короткострокових поїздок, що домінують у внутрішньому туризмі.

Штучний інтелект відіграє важливу роль у персоналізації послуг. Чат-боти, які працюють на основі великих мовних моделей, вже інтегровані в Telegram і Viber. Вони здатні не лише відповідати на запити, а й пропонувати персоналізовані маршрути з урахуванням попередніх уподобань користувача, сезонності та логістичних обмежень. ІІІ також впроваджується у системи продажу квитків: прогностичні модулі аналізують попит на напрямки й автоматично коригують динамічне ціноутворення (як у авіакомпаніях), роблячи подорожі економічно привабливішими у непікові дати.

Системи машинного навчання аналізують пасажиропотоки, спостереження з камер на станціях, заповненість вагонів, кількість бронювань та навіть погоду – усе це дозволяє прогнозувати ефективність маршрутів. У 2023 році АТ «Укрзалізниця» вперше протестувала інтелектуальну аналітику

для визначення нових маршрутів під час літнього сезону на напрямках «Львів–Солотвино», «Київ–Затока».

Цифровізація вимагає також посилення безпеки. Запровадження двофакторної авторизації, обмеження доступу до персональних даних, а також пілотні проєкти на базі блокчейн для обліку квитків – це частина великої стратегії безпечного обслуговування пасажирів. Дані, що використовуються для ШІ-моделей, проходять етап деперсоналізації, що унеможливорює зловживання. Оскільки Україна орієнтується на євроінтеграційні процеси, важливим аспектом є сумісність із європейськими системами бронювання. У 2024 році вже протестовано зв'язок із платформами Trainline, Rail Planner та OUI.sncf. Це відкриває нові можливості для організації транс'європейських маршрутів на основі інтелектуальних логістичних моделей.

У рамках дослідницьких програм на 2025 рік готуються пілотні проєкти з інтеграції голосових асистентів у вагони класу «Інтерсіті+» – для надання туристичних підказок, історичних довідок та навігації всередині маршруту. Також обговорюється використання AR-технологій (доповненої реальності) через смартфон для супроводу в поїздах з культурною або екологічною метою.

Залізничний туризм уже не сприймається виключно як засіб переміщення – він розглядається як локомотив економічного стимулювання регіонів. У дослідженні з колективної монографії [71] джерела наголошено на потенціалі спеціалізованих туристичних рейсів для збільшення пасажиропотоку, завантаження готельної інфраструктури, а також стимулювання ринку гастрономії та сувенірної продукції. Наприклад, впровадження сезонних маршрутів до таких локацій, як Берегове, Яремче, Косино чи Кам'янець-Подільський, призводить до локального приросту ВВП регіону за рахунок сфери послуг, що забезпечує довготривалу економічну вигоду. Також пропонується створення пакетних продуктів, що поєднують квиток на поїзд з бронюванням проживання, харчування та екскурсій. Такий формат уже успішно працює в Австрії та Швейцарії, і його адаптація до

українських реалій може сприяти зростанню економічної самодостатності малих громад. Процеси цифровізації набувають стратегічного значення на фоні підключення України до транспортної системи ЄС. У 2024 році розпочались переговори щодо впровадження єдиного цифрового білетного простору, який дозволить пасажиром бронювати квитки через одну платформу для всієї поїздки — наприклад, Львів–Краків–Прага. Це не тільки підвищить зручність, а й забезпечить вихід на нові економічні ринки, що може бути потужним стимулом для регіонів західної України.

У нових стратегіях розвитку АТ «Укрзалізниця» включає екологічні індикатори як економічну складову. Вибір залізничного транспорту знижує вуглецевий слід порівняно з автотранспортом, особливо в регіонах з туристичними перевантаженнями, як-от Карпати чи Поділля. Це дає змогу позиціонувати залізничні маршрути як "зелену альтернативу", що приваблює екосвідомих туристів і дозволяє регіонам формувати екологічні бренди.

### **3.3. Забезпечення комфорту та безпеки туристичних подорожей залізницею**

В умовах підвищеного попиту на внутрішні перевезення залізничний транспорт повинен не лише відповідати базовим стандартам комфорту, а й забезпечувати високий рівень безпеки пасажирів, особливо в контексті триваючих воєнних дій. У 2023–2024 роках АТ «Укрзалізниця» здійснила ряд комплексних заходів, спрямованих на модернізацію сервісу, оновлення вагонного парку та впровадження нових технологій задля підвищення якості подорожей.

Одним з основних пріоритетів стала реконструкція вагонного складу. У 2023 році УЗ ввела в експлуатацію понад 50 нових пасажирських вагонів, обладнаних системами клімат-контролю, сучасним освітленням, розетками біля кожного місця, безконтактними дверима, біотуалетами та візуальними

інформаційними табло. Усі ці елементи значно покращили сприйняття залізниці як зручного транспорту для тривалих подорожей.

Особливої уваги надається доступності для осіб з інвалідністю – нові вагони мають спеціальні підйомники, місця для кріплення інвалідних візків, широкі проходи та окремі туалети, адаптовані для маломобільних груп населення. На популярних туристичних маршрутах запроваджено вагони з додатковими сервісами, включно з безкоштовним Wi-Fi, кавовими апаратами, системами мультимедіа, а також можливістю вибору харчування через мобільний додаток.

Після початку повномасштабного вторгнення основна увага була сконцентрована на захисті пасажирів та персоналу. Багато вокзалів обладнано укриттями, а самі потяги курсують з дотриманням гнучких маршрутів, які коригуються в режимі реального часу залежно від загроз. Працівники поїздів пройшли додаткову підготовку з евакуації пасажирів та надання домедичної допомоги. Для зменшення ризиків впроваджено системи трекінгу та супровід транспорту за допомогою ШІ, які контролюють ситуацію на маршруті.

АТ «Укрзалізниця» також забезпечує психологічну підтримку пасажирам – у співпраці з благодійними організаціями у вагонах під час евакуаційних поїздок працюють волонтери та психологи. Це стало важливою складовою гуманітарної ролі залізниці у період війни.

У 2024 році компанія почала пілотні впровадження інтелектуальних систем аналізу клієнтського досвіду: запроваджено оціночні QR-коди у вагонах для оперативного збору фідбеку (зворотнього зв'язку) від туристів. Застосування аналітики дозволяє оперативно виявляти слабкі місця у сервісі та приймати рішення щодо покращення обслуговування.

Крім того, розробляється концепція нічних туристичних експресів, які дозволяють туристам подорожувати вночі, прибуваючи до місця призначення вранці. Це дає змогу ефективно використовувати час, скорочуючи витрати на проживання та дозволяючи отримати повноцінний туристичний досвід.

Також удосконалення сервісу в залізничному секторі потребує не лише оновлення рухомого складу, а й впровадження нових форматів обслуговування, які базуються на сучасних практиках гостинності, технологіях і соціальній відповідальності. У 2023–2024 роках, на фоні геополітичної нестабільності та зростаючої популярності внутрішніх подорожей, АТ «Укрзалізниця» зосередилася на створенні системної моделі безпеки та комфорту як основи туристичного сервісу. В сучасних умовах особливої уваги набуває доступність залізничної інфраструктури для всіх категорій пасажирів. Зокрема, здійснюється адаптація станцій і вагонів під потреби людей з інвалідністю, батьків із дітьми, людей похилого віку. Нові вагони обладнуються багаторівневими поручнями, вбудованими інформаційними панелями для людей із вадами зору та автоматизованими дверима з розширеним кутом відкриття. Це сприяє формуванню соціально орієнтованого підходу до подорожей, особливо на туристичних маршрутах.

Таблиця 3.1

Основні інновації для підвищення комфорту та безпеки на залізниці.	
Категорія	Опис нововведень
Інфраструктура вагонів	Нові вагони з клімат-контролем, розетками, біотуалетами, безконтактними дверима
Комфорт у вагонах	Wi-Fi, мультимедіа, кавові апарати, мобільне замовлення харчування через додаток.
Інклюзивність	Підйомники, широкі проходи, окремі туалети для осіб з інвалідністю, адаптовані місця для візків.
Безпека під час війни	Укриття на вокзалах, гнучке планування маршрутів, трекінг переміщення поїздів з урахуванням загроз.
Інновації на вокзалах	Туристично-інформаційні центри, оновлені зони очікування, покращена навігація та доступність.
Цифрові сервіси	QR-коди для оцінки сервісу, опитування клієнтів, мобільні застосунки з персональними функціями.
Психологічна підтримка	Психологи у евакуаційних рейсах, волонтери у потягах, допомога пасажиром у стресових ситуаціях.
Харчування в поїздах	Індивідуальні набори, дієтичні меню, екологічна упаковка, вегетаріанські та безглютенкові варіанти.

*Джерело:* розробка автора

Сучасна подорож починається не з потяга, а з вокзалу. Саме тому велику увагу приділено ремонту привокзальних площ, залів очікування, санітарних зон, навігаційних вказівників. У межах проєкту «Залізничний вокзал – туристичні ворота регіону» у 2024 році розпочато створення туристично-інформаційних центрів у холах найбільших вокзалів (Львів, Київ-Пасажирський, Івано-Франківськ, Чернівці). Тут турист може отримати безкоштовні мапи, підзарядити телефон у спеціальній камері схову (рис. 3.1) [73], замовити екскурсії, орендувати аудіогід або дізнатися про локальні події. Впровадження кафетеріїв нового зразка, які працюють за принципом преміксів і автоматизованої видачі, стало значним кроком до стандартизації

сервісу. На туристичних напрямках у нічних потягах вводяться індивідуальні набори харчування, адаптовані під різні дієтичні запити – вегетаріанські, безглютенові, халяль. Крім того, здійснюється перехід на екоупаковку, що відповідає світовим тенденціям сталого розвитку.

Системи відеоаналітики та автоматичного розпізнавання загроз дозволяють забезпечити оперативне реагування на підозрілу активність. У вагонах і на платформах встановлюються камери з функцією передачі сигналу в реальному часі до чергових частин. Для пасажирів доступна функція

“тривожної кнопки” у мобільному застосунку, що дозволяє повідомити про надзвичайну ситуацію під час руху. Окремим елементом стало впровадження персональних QR-бейджів для провідників, які містять інформацію про їх сертифікацію, знання іноземних мов, наявність



Рисунок 3.1 – Камера схову з підзарядкою гаджета [73]

навичок домедичної допомоги. Це підвищує довіру та відкритість залізничного персоналу перед туристами, особливо іноземними.

Розпочато тестування концепції "розумного вагона", де освітлення, клімат-контроль і інформаційне озвучення налаштовуються через мобільний застосунок. Пасажири можуть самостійно змінювати яскравість світла, обирати мовні налаштування або вмикати аудіогід, який розповідає про пам'ятки вздовж маршруту. Такі функції трансформують звичайну поїздку у повноцінний інтерактивний досвід.

## Висновки до розділу 3

У третьому розділі обґрунтовано комплексну стратегію відновлення та розвитку залізничного туризму в Україні, що ґрунтується на трьох взаємопов'язаних складових.

По-перше, активна маркетингова підтримка – це не лише поглиблення партнерств із регіональними адміністраціями та туристичними операторами, але й використання цифрових каналів комунікації. Соціальні мережі та відеомаркетинг, такі як флешмоби та інтерактивні кампанії з хештегами #TrainYourTrip, дають змогу охопити широку аудиторію, зокрема молодь, та оперативно масштабувати інформаційні повідомлення, використовуючи при цьому системи лояльності з бонусами і кешбеком, що стимулює повторні поїздки.

По-друге, економічний ефект від розвитку залізничних маршрутів проявляється у зростанні місцевого ВВП через розширення сфери обслуговування, готельно-ресторанного бізнесу й креативних індустрій. В цьому контексті одним із ключових інструментів є впровадження штучного інтелекту для оптимізації логістики, персоналізованих туристичних рекомендацій та аналізу великих обсягів даних, що підвищує ефективність управління маршрутами та відкриває нові можливості для створення інноваційних туристичних продуктів.

По-третє, забезпечення високого рівня комфорту й безпеки пасажирів досягається за рахунок оновлення рухомого складу – сучасні вагони з інтернетом і ергономічними сидіннями – а також упровадження цифрових сервісів, таких як електронні квитки, онлайн-бронювання й мобільні додатки. Додаткову впевненість мандрівникам надають гнучкі страхові продукти та модульне планування маршрутів, що дозволяє змінювати його хід без фінансових втрат у разі непередбачених обставин.

## ВИСНОВКИ

Узагальнений результат за трьома розділами кваліфікаційної роботи демонструє послідовне й системне обґрунтування необхідності, можливостей і механізмів розвитку залізничного туризму в Україні. Починаючи з теоретичної бази, далі переходячи до оцінки національного потенціалу й територіальних особливостей, і завершуючи практичними рекомендаціями та прогнозом, автор збудував чітку «сходинку» аргументації, яка крок за кроком веде читача від оволодіння понятійним апаратом до конкретних кроків імплементації.

У першому розділі було закладено фундамент, необхідний для глибшого розуміння сутності залізничного туризму як явища. Детальне визначення класифікаційних ознак дозволило окреслити його багатогранність: від індивідуальних бюджетних подорожей до тематичних преміальних маршрутів, від локальних мандрівок до амбітних міжнародних проєктів. Історичний контекст дав змогу побачити, яким чином залізниця ставала не просто транспортом, а культурним феноменом (від Томаса Кука до популярних сьогодні панорамних експедицій). Крім того, акцент на інтеграції з інфраструктурою (модернізація вокзалів, цифрові сервіси) висвітлив те, що сучасний залізничний турист очікує не лише на комфортні сидіння, а й на повноцінний сервіс «до й після» поїздки.

Другий розділ переносить фокус із загальних теоретичних засад у конкретні українські реалії. Автор показав, що внутрішній попит на залізничні тури зростає не лише через логістичні обмеження або безпекові обставини, а й завдяки унікальним локальним особливостям: Карпати, Закарпаття, узбережжя Чорного моря, агротуристичні села, національні парки. Цей просторовий аналіз виявив, що успіх кожного окремого маршруту залежить від готовності регіональних адміністрацій та бізнес-спільнот до спільних ініціатив, від рівня сервісу в потязі та на місцях, від здатності гнучко

комбінувати різні види транспорту та організовувати «пакетні тури», які знімають з туриста частину логістичних клопотів. Проблематика стандартів і цифровізації, окреслена наприкінці розділу, чітко вказує напрямок, у якому слід розвиватися далі.

У третьому розділі сфокусовано увагу на практичних інструментах та механізмах, безпосередньо орієнтованих на відновлення й масштабування залізничного туризму. Комплекс маркетингових інструментів (партнерства, соціальні мережі, системи лояльності) розкрито як засіб створення бренду залізничної подорожі: турист має побачити вагомі причини обрати потяг замість авто чи літака. Використання аналітики великих даних і алгоритмів штучного інтелекту в логістиці та персоналізації маршруту підкреслює, що майбутнє туризму лежить на стику мобільних додатків, рекомендаційних систем і «розумних» платформ бронювання. Нарешті, оновлення рухомого складу, розвиток цифрових сервісів (електронний квиток, онлайн-бронювання) і гнучкі страхові продукти формують умови, за яких мандрівники відчують себе впевнено та комфортно в дорозі.

Об'єднавши всі три частини, можна виокремити кілька ключових імплікацій для подальшого розвитку залізничного туризму в Україні:

### **1) Цілісність підходу.**

Теорія, аналіз потенціалу та конкретні інструменти мають перейти від статичних досліджень до динамічної практики: створити єдину стратегію, у якій державні структури, АТ «Укрзалізниця», регіональні громади й приватні оператори виступають партнерами, а не конкуруючими гравцями.

### **2) Просторова збалансованість.**

Хоча західні регіони все ще залишаються локомотивом залізничного туризму, є сенс спрямувати зусилля на розвиток менш освоєних напрямків: Полісся, Центральна Україна, припортові порти. Це дозволить розвантажити «гарячі точки» та сприятиме рівномірному економічному зростанню.

### **3) Технологічна трансформація.**

Без цифрової платформи, здатної інтегрувати всі ланки туристичного продукту – від бронювання вагона до покупки екскурсії – зберегти конкурентні переваги практично неможливо. Інвестиції в IT-інфраструктуру, аналітику даних і штучний інтелект мають користуватися не меншим пріоритетом, ніж оновлення рухомого складу.

#### **4) Соціальний й екологічний виміри.**

Розвиток залізничного туризму слід розглядати не лише крізь призму прибутків і кількості туристів, а й через внесок у сталий розвиток: зниження викидів CO<sub>2</sub> порівняно з авіа- чи автоперевезеннями, підтримка локальних спільнот та культурної спадщини.

#### **5) Маркетинг як каталітичний фактор.**

Без активної бренд-комунікації – історій, відео, візуального контенту, що викликають емоційний відгук – великий туристичний продукт ризикує залишитися непоміченим. Баланс між digital-маркетингом і традиційними PR-інструментами допоможе «перезавантажити» сприйняття української залізниці як сучасного та привабливого туристичного засобу.

Мої рекомендації, сформовані на основі інтегрованого аналізу трьох розділів, можна уявити як дорожню карту, де кожен етап – від уточнення теоретичних підходів до реалізації конкретних пілотних маршрутів із застосуванням ШІ – гарантує послідовне нарощування результатів. Саме ця логічна цілісність становить головну цінність дослідження, адже замість розрізнених ініціатив пропонується системна модель сталого розвитку залізничного туризму, яка враховує як загальні тенденції в галузі, так і специфіку українського контексту.

## ПЕРЕЛІК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАНЬ

1. Куницька О. М., Осадчук І. Б. Заходи експлуатаційної безпеки при організації міських пасажирських перевезень залізничним транспортом. Збірник наукових праць ДЕГУТ. Серія «Економіка і управління». 2012. С. 16.
2. Чаркіна Т. Ю. Підвищення доходів за рахунок впровадження туристичних перевезень. Агросвіт. 2020. № 23. С. 37.
3. Volodymyr Solohub. Ukraine's railroad workers play crucial role in creating a lifeline during war. *PBS NEWS HOUR*. URL: <https://www.pbs.org/newshour/show/ukraines-railroad-workers-play-crucial-role-in-creating-a-lifeline-during-war>
4. Назаренко І. Л., Хоппман. Пріоритетні напрямки та проблеми цифровізації Укрзалізниці. Вісник економіки транспорту і промисловості. 2022. № 78-79. С. 46-52.
5. Пасажирський С. Пасажирський поїзд на віадуку у Яремче. Польська поштівка. Галицький кореспондент. URL: <https://gk-press.if.ua/stanyславив-pasazhyrskyj/>
6. Лазуркевич С. Ретро-потяг на львівському вокзалі. *Захід.нет*. URL: [https://zaxid.net/rizdvyani\\_retro\\_potyagi\\_u\\_lvovi\\_ta\\_kiyevi\\_tsogorich\\_budut\\_bez\\_koshtovnimi\\_n1600335](https://zaxid.net/rizdvyani_retro_potyagi_u_lvovi_ta_kiyevi_tsogorich_budut_bez_koshtovnimi_n1600335)
7. John Dobbin. Opening of the Stockton and Darlington Railway in 1825 / Painting held by the National Railway Museum, York.
8. Thomas Cook tribute planned for Loughborough railway station / *BBC*. URL: <https://www.bbc.com/news/uk-england-leicestershire-64033922>
9. Реклама Томаса Кука / *Chas.News*.  
URL: <https://chas.news/news/fotoistoriya-180-rokiv-tomu-tomas-kuk-organizuvav-pershu-v-sviti-grupovu-podorozh>
10. З історії станцій Львівського залізничного вузла / *PhotoLvivInUa*. URL: <https://photo-lviv.in.ua/z-istorii-stantsiy-lvivskoho-zaliznychnoho-vuzla/>

11. Диліжанс «Київ-Житомир» бачив багатьох історичних особистостей / *Zt20MinutUa*. URL: <https://zt.20minut.ua/Nashe-mynule/dilizhans-kiyiv-zhitomir-bachiv-bagatoh-istorichnih-osobistostey-11432633.html>

12. У 1961 році до Ковеля курсував потяг з двоповерховими вагонами / *KovelPost*. URL: <https://kovelpost.com/news/1668>

13. 200 років залізниці: Шлях від 26 миль до 1 млн кілометрів / *Центр Транспортних Стратегій*. URL: [https://cfts.org.ua/articles/200\\_rokiv\\_zalznitsi\\_shlyakh\\_vid\\_26\\_mil\\_do\\_1 mln\\_kilometriv\\_2084/144168](https://cfts.org.ua/articles/200_rokiv_zalznitsi_shlyakh_vid_26_mil_do_1 mln_kilometriv_2084/144168)

14. Писаревський І. М., Тонкошкур М. В. Планування та організація туристських маршрутів: Підручник / І. М. Писаревський, М. В. Тонкошкур; Харківська нац. акад. міськ. госп-ва. Харків: ХНАМГ, 2012. 260 с.

15. Gornergletscher. (2008, May 31). *Urlaube*. Retrieved April 30, 2025. URL: <https://web.archive.org/web/20080531005913/http://www.urlaube.info/Zermatt/Gornergletscher.html>

16. Thomas Cook ceases trading / *FinancierWorldWide*. URL: <https://www.financierworldwide.com/thomas-cook-ceases-trading>

17. 5 захопливих маршрутів Україною по Карпатах, Закарпаттю / *RentailUa* (дата доступу 30.04.2025). URL: <https://rental.ua/ua/info/5-zakhoplyvykh-marshrutiv-po-karpatakh-zakarpattiu-ta-prykarpattiu>

18. Regiones etnográficas de Ucrania: cuándo se formaron, de dónde proceden sus nombres y cómo ubicarlos en el mapa actual. (2018, April 5) / *ConUcrania*. URL: <https://conucrania.com/2018/04/05/regiones-etnograficas-de-ucrania-cuando-se-formaron-de-donde-proceden-sus-nombres-y-como-ubicarlos-en-el-mapa-actual/>

19. Історія України. Підручник для 9 класу загальноосвітніх навчальних закладів. *Інститут модернізації змісту освіти*.

20. Перша в Україні залізниця – Львів-Перемишль. *Львівська міська рада*. (дата доступу 30.04.2025). URL: <https://city-adm.lviv.ua/portal/history-of-lviv/for-the-first-time-in-lviv/5265-persha-v-ukraini-zaliznytsia-lviv-peremyshl/>

21. Фототипія Отто Ренара. Потяг, що вирушає на Фонтан. Станція на Італійському бульварі. м. Одеса. *Вікна Одеси*. URL: <https://viknaodessa.od.ua/old-photo/?bulvar-italyanskij>

22. Ореста Бордун, Михайло Гамкало. Вісник Львівського університету. Серія міжнародні відносини. 2008. Вип. 24. С. 43-48.

23. Абрамов В. В., Тонкошкур М. В. Історія туризму. Національна академія керівних кадрів культури і мистецтв. 2010. С. 54.

24. Бараш Ю. С., Марценюк Л. В., Чаркіна Т. Ю. Удосконалення понятійно-категоріального апарату теорії залізничного туризму. Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту». 2016.

25. Абрамов В. В., Тонкошкур М. В. Розділ 7. Становлення туристської справи в СРСР та Україні. Історія туризму. 2010. С. 112-132.

26. Тонкошкур М. В., Абрамов В. В. Конспект лекцій з навчальної дисципліни «Організація туризму» Туризм. Харків: Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова. 2015.

27. Федорченко В. К., Кінцебал І. М., Дударева Т. А., Ільєнко М. М. Історія екскурсійної діяльності в Україні. Екскурсійний огляд, екскурсії та праця. Київ: НУ "Туризм». 2004.

28. Туризм в Україні. Wikipedia. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC\\_%D0%B2\\_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%96](https://uk.wikipedia.org/wiki/%D0%A2%D1%83%D1%80%D0%B8%D0%B7%D0%BC_%D0%B2_%D0%A3%D0%BA%D1%80%D0%B0%D1%97%D0%BD%D1%96)

29. Про туризм. (1995, червень 15). *Верховна Рада України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/324/95-%D0%B2%D1%80#Text>

30. Про Положення про Державний комітет України по туризму. Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1400/98#Text>

31. Шлапак В. І. Туризм як стратегічний напрям розвитку залізничного підприємства. Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна. 2015.

32. Залізничники з позаминулого століття. URL: <https://localhistory.org.ua/rubrics/photo/zaliznichniki-z-pozaminulogo-stolittia/> (дата звернення: 05.05.2025).

33. Електропоїзд ЕПЛ2Т. URL: <https://uk.wikipedia.org/wiki/ЕПЛ2Т> (дата звернення: 05.05.2025).

34. Зайцева І. Ю., Єрьоміна М. О., Криворученко О. А. Фінанси залізничного транспорту: Підручник. Харків: УкрДУЗТ, 2017.

35. «Укрзалізниця» представляє нову класифікацію пасажирських потягів / *Уніан*. URL: <https://www.unian.ua/society/546765-ukrzaliznitsya-predstavlyae-novu-klasifikatsiyu-pasajirskih-potyagiv.html>

36. Миронюк В. В. Історико-культурна спадщина Полтавщини як основа розвитку туризму;

37. Народження Луганську: «Укрзалізниця» оновила історію міста. URL: <https://www.rbc.ua/rus/styler/narodzheniy-lugansku-ukrzaliznitsya-onovila-1701183604.html>

38. Колійні руйнівники під час Другої світової війни. URL: <https://www.railway.supply/uk/kolijni-rujnivniki-pid-chas-drugoi-svitovoї-vijni/> (дата звернення: 05.05.2025)

39. Українська залізнична швидкісна компанія. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Українська\\_залізнична\\_швидкісна\\_компанія;](https://uk.wikipedia.org/wiki/Українська_залізнична_швидкісна_компанія;)

40. Сааков В. Укрзалізниця запустила нові сполучення до двох європейських столиць. URL: <https://www.dw.com/uk/ukrzaliznica-zapustila-novi-spolucenna-do-dvoh-evropejskih-stolic/a-71061784;>

41. АТ «Укрзалізниця» запускає мобільну версію сайту з продажу квитків. URL:

[https://web.archive.org/web/20161111062530/http://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/439132/](https://web.archive.org/web/20161111062530/http://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/439132/)

42. Укрзалізниця та Європейське агентство залізниць підписали меморандум про співпрацю. URL: [https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/638176/](https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/638176/)

43. Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника. Рекреаційний потенціал Прикарпаття: історія, сучасний стан, перспективи розвитку. Випуск 2. С. 58 URL: <http://lib.pnu.edu.ua/files/zbirnyky/rekreatio-2010-2.pdf>

44. Швидкісний поїзд з Києва до Польщі вирушив у перший рейс: у Львові урочисто відкрили новий маршрут. URL: <https://www.unian.ua/economics/transport/1694646-shvidkisniy-pojezd-z-kieva-do-polschi-virushiv-u-pershiy-reys-u-lvovi-urochisto-vidkrili-noviy-marshrut.html>

45. Поїзд Київ-Відень почне курсувати з 10 грудня - австрійська залізниця. Економічна Правда. URL: <https://pravda.com.ua/news/2017/10/17/630146/>

46. Для туристів-поціновувачів вина створили новий транскордонний маршрут. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-tourism/3140306-dla-turistivpocinovuvaciv-vina-stvorili-novij-transkordonnij-marsrut.html>

47. Художні промисли в сучасній Україні як складова української культури. *ОсвітаUa*. URL: <https://osvita.ua/vnz/reports/culture/11248/>

48. Коронавірус: Укрзалізниця зупиняється. Що треба знати та як повернути кошти за квитки. URL: <https://www.bbc.com/ukrainian/news-51924091>

49. Укрзалізниця призначила курсування ще 50 приміських поїздів. URL: [https://web.archive.org/web/20220224185130/https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/page-208/520636/](https://web.archive.org/web/20220224185130/https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/page-208/520636/)

50. Укрзалізниця відкриває продаж квитків на низку станцій. URL: [https://web.archive.org/web/20220224183928/https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/page-170/528984/](https://web.archive.org/web/20220224183928/https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/page-170/528984/);

51. Постанова «Про звіт Тимчасової слідчої комісії з питань перевірки та оцінки стану акціонерного товариства "Українська залізниця"» / *Верховна Рада України* URL: <https://ips.ligazakon.net/document/T222055>

52. «Продаж квитків онлайн зріс до 86% - Укрзалізниця» / *Суспільне*. URL: <https://www.ukrinform.ua/rubric-economy/3946204-prodaz-kvitkiv-onlajn-zris-do-86-ukrzaliznica.html>

53. Герасименко Л. М. Розвиток економічного потенціалу підприємств в умовах глобалізації. Економіка і управління. С. 23. URL: [https://www.econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2021/32\\_71\\_5/7.pdf](https://www.econ.vernadskyjournals.in.ua/journals/2021/32_71_5/7.pdf);

54. Купувати квитки на сайті Укрзалізниці тепер можна у 2 кліки через Liqpay. URL: <https://privatbank.ua/news/2020/6/12/kupuvati-kvitki-na-sayti-ukrzaliznici-teper-mozhna-u-2-kliki-cherez-liqpay>

55. У «Приват24» запустили функцію моніторингу залізничних квитків. Як це працює. URL: <https://www.village.com.ua/village/business/news/317221-u-privat24-zapustili-funktsiyu-monitoringu-zaliznichnih-kvitkiv-yak-tse-pratsyue>;

56. Як через війну залізниця стала головним транспортом України. *NewVoice*. URL: <http://nv.ua/ukr/ukraine/events/den-zaliznichnika-v-ukrajini-2022-yak-ukrzaliznicya-stala-golovnim-transportom-krajini-50260327.html>

57. Потяг надії: залізниця в час війни. *Rail Insider*. URL: <https://www.railinsider.com.ua/potyag-nadii-zalznitsya-v-chas-viyni/>

58. Call for rail sector to mobilise to get Ukrainian agricultural exports moving. *Railway Gazette*. URL: <https://www.railwaygazette.com/freight/call-for-rail-sector-to-mobilise-to-get-ukrainian-agricultural-exports-moving/61640.article>

59. «Укрзалізниця» призначила додаткові новорічні рейси у напрямку Карпат. / *Українська Правда*.

URL: <https://www.pravda.com.ua/news/2022/12/27/7382493>

60. Мармароський експрес. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Мармароський\\_експрес](https://uk.wikipedia.org/wiki/Мармароський_експрес)
61. Костюченко Р. В Україні запустили "спеціальний" поїзд за популярним маршрутом: ціна квитків. URL: <https://www.obozrevatel.com/ukr/ekonomika-glavnaya/economy/v-ukraini-zapustili-potyag-za-populyarnim-marshrutom-tsina-kvitkiv.htm>
62. З 18 січня курсуватиме "Карпатський експрес" із Закарпаття до Румунії. Закарпаття онлайн. URL: <https://zakarpattia.net.ua/News/225336-Z-18-sichnia-kursuvatyme-Karpatskyi-ekspres-iz-Zakarpattia-do-Rumunii>
63. Укрзалізниця запускає Wi-Fi у поїздах Інтерсіті та Інтерсіті+ Укрзалізниця. URL: [https://www.uz.gov.ua/press\\_center/up\\_to\\_date\\_topic/637970/](https://www.uz.gov.ua/press_center/up_to_date_topic/637970/)
64. Марценюк Л. В., Гненний О. М., Чаркіна Т. Ю., Орловська О. В., Проценко В. М. Туризм як стратегічний напрям розвитку залізничного підприємства: монографія.
65. Ілечко А. Як змінився потік туристів у Львові за час війни: статистика. URL: <https://dyvys.info/2025/03/03/turystychnyj-potik-u-lvovi-za-chas-vijny/>
66. Ширина колії. Вікіпедія. URL: [https://uk.wikipedia.org/wiki/Ширина\\_колії](https://uk.wikipedia.org/wiki/Ширина_колії)
67. Програма "єОздоровлення" 2025: безкоштовний відпочинок для дітей пільгових категорій. ZruchnoTravel. URL: <https://zruchno.travel/Publications/Entry/6566?lang=ua>
68. Підтримка дітей УБД — які пільги можна оформити навесні 2025. URL: <https://novyny.live/ekonomi/pidtrimka-ditei-ubd-iaki-pilgi-mozhna-oformiti-navesni-2025-239300.html>
69. ДСТУ 4269:2003. Послуги туристичні. Класифікація готелів. URL: <https://bit.ly/3Fnmk4l>

70. Tiong K. Y., Ma Z., Palmqvist C.-W. A review of data-driven approaches to predict train delays. *Transportation Research Part.* URL: <https://doi.org/10.1016/j.trc.2023.104027>

71. Перспективи розвитку туризму в Україні та світі: управління, технології, моделі: колективна монографія. Вид. 9 / за наук. ред. Л. Ю. Матвійчук, Ю. М. Барського, М. І. Лепкого. Луцьк: ВІП Луцького НТУ, 2023.

72. Li G., Lin Y., Li G. (2018). High-speed rail and tourism in China: An urban agglomeration perspective. *International Journal of Tourism Research.* URL: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/jtr.2240>

73. Operafest Tulchyn – 27,28,29 серпня. URL: <https://operafest.com.ua/>

74. Адаптовані під потреби людей з інвалідністю: в Укрзалізниці показали нові вагони. *SuspilneMedia.* URL: <https://suspilne.media/lviv/410427-adaptovani-pid-potrebi-ludej-z-invalidnistu-v-ukrzaliznici-pokazali-novi-vagoni/>

75. Столбова А. Чому хасиди відзначають Рош га-Шана в Умані: фоторепортаж зі святкування 5785 нового року. / *SuspilneMedia.* URL: <https://suspilne.media/cherkasy/849177-comu-hasidi-vidznacaut-ros-ga-sana-v-umani-fotoreportaz-zi-svatkuvanna-5785-novogo-roku/>

76. Могила Тараса Шевченка та державний історичний та природний музей-заповідник. URL: <https://ukrainaincognita.com/cherkaska-oblast/kanivskiyi-raion/kaniv/mogyla-tarasa-shevchenka-ta-derzhavnyi-istorychnyi-ta-pryrodn>

77. Басовський І. С. Логістичні тренди в туристичній галузі в транспортному секторі : кваліфікаційна робота на здобуття освітнього ступеня магістра / наук. керівник Т. В. Тесленко. Дніпро : Дніпровський гуманітарний університет, 2024.

78. Тарасов К. О. Удосконалення організації пасажирських перевезень в умовах пошкодження залізничної інфраструктури : дис. на здобуття наук. ступеня д-ра філософії; наук. керівник Г. О. Примаченко. Український держ. ун-т залізничного транспорту. Харків, 2025.

79. Сервісний портал для туристів, які подорожують Україною. *VisitUkraine.* URL: <https://visitukraine.today/uk>

80. Місце любителів унікальних подорожей, незабутнього відпочинку та професійно організованих поїздок з метою оздоровлення чи лікування. TravelHub. URL: <http://travelhub.ua/>

81. У мережі показали, у що перетворилася садиба князя Голіцина на Черкащині. URL: <https://procherk.info/tabloid/99-cherkassy-news/110997-u-merezhi-pokazali-u-scho-peretvorilasja-sadiba-knjazja-golitsina-na-cherkaschini>

82. 11 реконструкцій впродовж 155 років. Історія театру імені Марка Кропивницького. URL: <https://suspilne.media/kropyvnytskiy/304392-11-rekonstrukcij-vprodovz-155-rokiv-istoria-teatru-imeni-marka-kropivnickogo/>

83. Тесленко Т. В., Романко О. В. Забезпечення гостинності в транспортних локаціях: історія, перспективи. Ефективне управління розвитком індустрії туризму та гостинності у конкурентному середовищі : колективна монографія / за заг. ред. В. В. Джинджояна. Дніпро : Дніпровський гуманітарний університет, 2022. С. 165–191.

84. Львів. Розклад поїздів на 2025 р. PoizdatoNet. URL: <https://poizdato.net/rozklad-po-stantsii/lviv/poizda/>

85. Яців Д. Квитки на новий поїзд з Харкова до Дніпра: як придбати та скільки коштує / *SuspilneMedia*. URL: <https://suspilne.media/kharkiv/898721-kvitki-na-novij-poizd-z-harkova-do-dnipra-ak-pridbati-ta-skilki-kostue/>

## ДОДАТКИ

### ДОДАТОК А

#### Що таке "стандартна" та "широколінійна" колія?

- Стандартна колія: 1435 мм (4 фути 8½ дюймів). Це найпоширеніша ширина у світі — понад 60% світових залізниць.
- Російська (широколінійна): 1520 мм (іноді 1524 мм у старих системах). Використовується в Росії, Україні, Білорусі, Фінляндії, Казахстані, країнах Балтії та кількох інших.

Таблиця А1.

Різниця між стандартною та широколінійною колією		
Ознака	Стандартна колія (1435мм)	Широколінійна колія (1520мм)
Поширення	Більшість країн світу	Пострадянські країни
Сумісність	Легка з більшістю систем	Вимагає перестановку візків або пересадку на кордоні
Швидкість	Підтримує дуже високі швидкості (300+ км/год)	Менш пристосована до високошвидкісного руху
Стабільність	Достатня	Трохи краща при русі важких поїздів
Інфраструктура	Масова і дешева в обслуговуванні	Дорожча через меншу уніфікацію

*Джерело:* розробка автора

Після 2022 року в Україні обговорюється поступовий перехід на стандартну колію для інтеграції з ЄС. Уже є плани та проекти побудови нових ліній із 1435 мм (наприклад, Львів – Польща). Але повний перехід малоімовірний у найближчі десятиліття, знову ж таки через величезну вартість.