

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ МЕЖДУНАРОДНОГО СОТРУДНИЧЕСТВА В СФЕРЕ УСЛУГ

INTERNATIONAL COOPERATION IN SERVICES SECTOR: CURRENT ISSUES

УДК 338.48

DOI: 10.24411/1995-042X-2020-10105

АФАНАСЬЕВА Александра Владиславовна

*Российский государственный университет туризма и сервиса (Москва, РФ);
кандидат географических наук, доцент; slim_82@mail.ru*

ГОНЧАРОВА Оксана Владимировна

*Армавирский социально-психологический институт (Армавир, Краснодарский край, РФ);
кандидат биологических наук, доцент; oksana_goncharova@mail.ru*

ЛАГУСЕВ Юрий Михайлович

*Российский государственный университет туризма и сервиса (Москва, РФ);
доктор педагогических наук, профессор; lagusev@yandex.ru*

СЕМЕНОВА Людмила Валерьевна

*Балтийский федеральный университет им. И. Канта (Калининград, РФ);
кандидат экономических наук, доцент; lsemenova@mail.ru*

ЮДИНА Елена Владимировна

*Российский государственный университет туризма и сервиса (Москва, РФ);
кандидат социологических наук, доцент; itbrmat@mail.ru*

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЕ ПЕРЕВОЗКИ КАК СОСТАВЛЯЮЩАЯ ТУРИСТСКОГО РЕСУРСНОГО ПОТЕНЦИАЛА: МИРОВОЙ И РОССИЙСКИЙ КОНТЕКСТ

Железнодорожный транспорт играет важную роль в туризме, выступая одновременно и способом передвижения, и отдельной туристической аттракцией, однако объемы железнодорожных перевозок в туризме сегодня неуклонно снижаются. Это обусловлено географическим положением отдельных макрорегионов и стран, размещением туристских центров, особенностями использования утративших функциональное значение транспортных сетей. Все это обуславливает необходимость комплексного изучения места и значения железнодорожного транспорта в туризме. В частности, в статье рассматриваются современные тренды в развитии железнодорожных перевозок в туризме и география этого вида транспорта в туристическом сегменте. Европейский макрорегион отличается наибольшей долей железнодорожных пассажирских перевозок в туризме, в связи с этим авторами отобраны десять наиболее значимых европейских железнодорожных транспортных компании и дана их характеристика. Крупнейшие перевозчики сегодня активно ориентируются на сферу туризма, их сайты адаптированы для путешественников разных стран и позволяют туристам самостоятельно планировать свой маршрут. Железнодорожный транспорт является основой для транспортных туров и экскурсий, а также для железнодорожных круизов. Еще одной важной тенденцией вовлечения железнодорожного транспорта в туризм является формирование так называемых железнодорожных троп – концептуальных рекреационных пространств на основе заброшенных транспортных веток.

Ключевые слова: железнодорожный туризм, туристский ресурсный потенциал, железнодорожные туристские тропы

Для цитирования: Афанасьева А.В., Гончарова О.В., Лагусев Ю.М., Семенова Л.В., Юдина Е.В. Железнодорожные перевозки как составляющая туристского ресурсного потенциала: мировой и российский контекст // Сервис в России и за рубежом. 2020. Т.14. №1. С. 43-61. DOI: 10.24411/1995-042X-2020-10105.

Дата поступления в редакцию: 16 марта 2020 г.

Дата утверждения в печать: 24 апреля 2020 г.

Alexandra V. AFANASIEVA

*Russian State University of Tourism and Service (Moscow, Russia);
PhD in Geography, Associate Professor; e-mail: slimm_82@mail.ru;
ORCID iD: 0000-0002-2331-4032*

Oksana V. GONCHAROVA

*Armavir Social Psychological Institute (Armavir city, Krasnodar region, Russia);
PhD in Biology, Associate Professor; e-mail: oksana_goncharova@mail.ru*

Yuriy M. LAGUSEV

*Russian State University of Tourism and Service (Moscow, Russia);
PhD (Dr.Sc.) in Pedagogical, Professor; e-mail: lagusev@yandex.ru*

Liudmila V. SEMENOVA

*Immanuel Kant Baltic Federal University (Kaliningrad, Russia);
PhD in Economics, Associate Professor; e-mail: lsemenova@mail.ru
ORCID iD: 0000-0001-6330-0746*

Elena V. YUDINA

*Russian State University of Tourism and Service (Moscow, Russia);
PhD in Sociology, Associate Professor; e-mail: itbrmat@mail.ru*

RAILWAY TRANSPORT AS A PART OF TOURISM RESOURCES IN RUSSIA AND WORLDWIDE

Abstract. Rail transport plays an important role in tourism, acting simultaneously as a means of transportation and a tourist attraction. However, rail traffic in tourism is steadily declining today due to the geographic location of individual macroregions and countries, the location of tourist centers, and features of the using defunct transport networks. All this necessitates a comprehensive study of the role and importance of rail transport in tourism. In particular, the article discusses current trends in the development and geography of rail transport in tourism segment. The European macro-region is characterized by the largest share of rail passenger transport in tourism, in connection with this, the authors describe ten European rail transport companies selected by their significance. The largest companies today are actively guided by tourism, their sites are adapted for travelers from different countries and allow tourists to plan route on their own. Rail transport is the basis for transport tours and excursions, as well as for railway cruises. The formation of conceptual recreational spaces, based on abandoned transport lines, so-called rail trails, is the important development trend in operating rail transport in tourism

Keywords: railway tourism, tourist resource potential, tourist rail trails

Citation: Afanasieva, A. V., Goncharova, O. V., Lagusev, Yu. M., Semenova, L. V., & Yudina, E. V. (2020). Railway transport as a part of tourism resources in Russia and worldwide. *Servis v Rossii i za rubezhom [Services in Russia and Abroad]*, 14(1), 43-61. doi: 10.24411/1995-042X-2020-10105. (In Russ.).

Article History

Received 16 March 2020

Accepted 24 April 2020

Disclosure statement

No potential conflict of interest was reported by the author(s).

© 2020 the Author(s)

This work is licensed under the Creative Commons Attribution 4.0 International (CC BY-SA 4.0).

To view a copy of this license, visit <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/4.0/>



Введение. Железнодорожный транспорт на современном этапе развития туризма имеет противоречивые направления и тенденции развития. С одной стороны, популярность железнодорожных перевозок в целом падает, уступая воздушному транспорту. К тому же железнодорожный транспорт имеет меньшую в сравнении с автомобильным транспортом мобильность, требует наличия путей сообщения и соответствующей инфраструктуры, не всегда отдельные страны имеют возможности и необходимость создания и обслуживания железнодорожного комплекса. С другой стороны, инновационные тренды в железнодорожной отрасли привели к повышению внимания к отдельным видам железнодорожных перевозок, например, развитие скоростного сообщения в Европе вернуло популярность железнодорожным перевозкам, а формирование так называемых «круизных» железнодорожных маршрутов обусловило появление и востребованность особого вида туристского продукта – туристских поездов.

Именно поэтому сегодня важно осознать место железнодорожных перевозок в туризме, обобщить существующие взгляды теоретиков и практиков в туризме на железнодорожный транспорт как часть ресурсного потенциала территории, оценить популярность туристских продуктов, основанных на железнодорожных перевозках, выявить причины их востребованности на современном рынке туристских услуг.

Анализ предшествующих результатов

Железнодорожным перевозкам в туризме в современном научном мире уделяется большое внимание. В системе РИНЦ по поисковому запросу «железнодорожный транспорт в туризме» найдено 14695 научных публикаций, которые так или иначе затрагивают вопросы железнодорожного транспорта, но лишь малая часть из них посвящены непосредственно туристским железнодорожным перевозкам. В целом можно выделить ряд основных вопросов, затрагиваемых в русскоязычных публикациях:

- общие тенденции и популярные турпро-

дукты на основе железнодорожного транспорта (например, описания туристских поездов) (например, [5, 6, 9, 12, 14, 16]);

- история железнодорожных перевозок в туризме рассматривается, как правило, в большинстве публикаций как вступление, и только в меньшей степени как отдельный объект исследования (например, [17]);

- проблемы и особенности оказания услуг в железнодорожных путешествиях (например, [2, 4, 13]);

- вопросы создания отдельных продуктов и использования объектов железнодорожной системы как туристических объектов (например, [7, 8, 10, 11, 15]);

- региональные кейсы (например, [3, 15, 18]).

При всем многообразии и комплексности уже существующих исследований, есть ряд вопросов, остающихся открытыми. Нужно отметить определённый пробел в исследованиях относительно туристических круизных поездов, отсутствие единого понимания места железнодорожного транспорта в туризме, комплексных подходов к классификации туристских железнодорожных продуктов, недостаток статистических данных, подтверждающих их популярность и востребованность, в исследованиях отсутствует анализ современных трендов в сфере железнодорожных перевозок в туризме. Практически не уделяется внимание путеводителям и информационному обеспечению транспортных железнодорожных туров, например, аудиогидов, буклетов, путеводителей.

Все перечисленное формирует существенный задел для дальнейших исследований. В данной статье мы попытаемся оценить роль железнодорожного транспорта в туризме, описать основные тенденции и особенности использования его как части туристско-ресурсного потенциала территории, изучить успешные практики в России и зарубежный опыт создания особых туристических продуктов на основе железнодорожного транспорта.

Дискуссия и результаты

На сегодняшний день можно выделить следующие тренды развития железнодорож-

ных перевозок в туризме:

- инновационность развития – это одна из самых инновационных сфер как в технологическом, так и в концептуальном отношении;
- общая мировая тенденция медленного снижения роли железнодорожных перевозок транспорта в туризме;
- развитие скоростного сообщения в отдельных регионах и странах, унификация железнодорожной системы в Европе;
- активная ориентация на туризме пассажирских перевозок в странах мира, помимо регулярных пассажирских перевозок, важной частью деловой политики большинства железнодорожных компаний является привлечение пассажиров, путешествующих на поезде с туристическими мотивами;
- смартфонизация, развитие систем бронирования и интеграция в них железнодорожного транспорта, развитие рынка приложений, доступных для туриста в любой точки мира при наличии интернета;
- развитие и функционирование международных операторов скоростных поездов (например, Thalys, Eurostar);
- унификация тарифов и предложений, международные проездные (например, Interrail¹), туристические тарифы и предложения;
- экологизация (например, в Германии внедряется проект по запуску поездов на водороде), в том числе через интеграцию с туристическими маршрутами (в Великобритании некоммерческая организация Sustrans⁴ занимается проектами интеграции пригородных велосипедных и пешеходных троп и железнодорожного транспорта, призывая как местных жителей, так и путешественников пользоваться более экономичными и экологичными (по сравнению с автотранспортом) комбинированными форматами передвижения [5]).

Тенденция экологизации и устойчивости развития, а также ориентации на туризм, отразилась в инициативе Международным союзом железнодорожного транспорта в 2016 году

проекта TopRail², направленного на формирование единой логики управления туристическим сегментом пассажирского транспорта. Этот проект активно продвигает железнодорожные туристические продукты, повышая видимость предлагаемых услуг путем предоставления платформы, обеспечивающей тесное сотрудничество между заинтересованными сторонами и их клиентами для поощрения возможностей железнодорожного туризма. Данный проект выступает информационной базой о железнодорожном транспорте стран-участников, о его возможностях в туризме и участии в функционировании и специализации национального туристического продукта. Изучение опыта стран-участниц (в том числе, России) позволил нам сгруппировать возможные опции участия железнодорожных перевозок в частности, и железнодорожной транспортной системы в целом в формировании национального туристского продукта.

Железнодорожный транспорт в туризме выступает:

- способом доставки туристов к месту назначения;
- как экскурсионный транспорт;
- как основа железнодорожного продукта;
- как часть историко-культурного потенциала;
- как способ обеспечения функционирования туристской дестинации.

Рассмотрим каждый пункт подробнее.

География и проблемы железнодорожных перевозок в туризме в отдельных макрорегионах мира

Железнодорожный транспорт на сегодняшний момент существенно уступает воздушному в статистике пассажирских перевозок, в том числе и в туризме. Это связано с тем, что авиационный транспорт позволяет туристам преодолевать большие расстояния за более короткое время, к тому же не во всех странах развито железнодорожное сообщение, и не во все туристические дестинации можно добраться по суше. Расширение географии

¹ interrail.eu/en

² toprail.org

путешествий, развитие гражданской авиации и увеличение числа лоукостеров привело к сокращению перевозок наземными и водными видами транспорта. По данным ЮНВТО, только 4% всех перевозок в туризме приходится на железнодорожный транспорт.

География железнодорожных перевозок также существенно разнится. Так, в Европе, например, особенности географического положения и компактность территории, а также унификация железнодорожной инфраструктуры, развитие скоростного международного сообщения, а также формирование гибких и унифицированных тарифов привели к росту пассажирских перевозок железнодорожным транспортом.

В Американском же макрорегионе роль железнодорожного транспорта в туризме сегодня невелика. В США, лидере макрорегиона по туристским прибытиям и доходам от туризма, большие расстояния, а также отсутствие скоростного сообщения между городами и регионами, высокая стоимость железнодорожного билета, привело к тому, что туристы чаще выбирают в качестве средства передвижения самолет, и реже – автомобиль или автобус.

В других странах макрорегиона железнодорожное сообщение развито слабо и в некоторых странах вообще отсутствует, например в странах Центральной Америки или Карибского бассейна. В Бразилии, крупнейшей стране Южной Америки, например, железнодорожное сообщение есть, но качество железнодорожной инфраструктуры и состояние подвижного состава снижает востребованность этого вида транспорта в пассажироперевозках в целом, и в туризме в частности. Примерно такая же ситуация и в железнодорожных перевозках Аргентины, где после неудачной приватизации и как следствие, хищнической эксплуатации, существенно сократились пассажирские направления и маршруты, а подвижной состав сегодня находится в плачевном состоянии. Лишь малая часть путей электрифицировано, а даже то сообщение, которое существовало в горных районах страны, сегодня практически не

функционирует. практически во всех странах субрегиона железнодорожный транспорт находится в плохом состоянии, многие существующие линии приходят в упадок, низкий уровень электрификации путей и преобладание тепловозов и даже паровозов делает невозможным развитие скоростного сообщения не только между странами, но и между отдельными городами и туристскими центрами, усложняет ситуацию горных рельеф местности в отдельных странах.

Огромный по площади Азиатско-Тихоокеанский регион неоднороден по уровню железнодорожного сообщения и его значению в туризме. Очевидно, что в странах Океании железнодорожное сообщение не развито, исключение составляет Австралия и Новая Зеландия. В Австралии низкая плотность населения и большая территория, концентрация населения в прибрежных районах, высокие цены на билеты, а также особенности расположения промышленных и горнодобывающих производств обусловили специализацию железных дорог на грузоперевозках. Интенсивные пассажиро-перевозки осуществляются преимущественно между крупными населенными пунктами, а также в агломерациях и пригородном сообщении. Тем не менее, железная дорога играет важную роль в туризме в Австралии, зачастую это единственный способ добраться из аэропортов до мелких населенных пунктов, а также железнодорожные пути проложены вдоль живописных маршрутов, что привлекает многих путешественников и мотивирует их пользоваться этим видом транспорта. Нужно отметить, что именно возможность обозреть из окна поезда территорию страны или региона является одним из важных факторов, побуждающих туристов пользоваться именно этим видом транспорта независимо от страны пребывания или состояния железных дорог.

Что касается Новой Зеландии, то здесь тоже наблюдается преобладание и транспортных путей, ориентированных на грузовые перевозки, пассажирские линии есть, но они обслуживаются низкоскоростными локомоти-

вами, поэтому данный вид транспорта внутри страны в пассажирских и туристских перевозках уступает автомобильному. Последний выигрывает за счет стоимости и мобильности, позволяя туристу выбирать маршрут путешествия, остановки и аттракционы. Также важную роль в этом сыграла реализация брендированного маршрута «Great Kiwi Road», который рассчитан преимущественно на автомобильный транспорт и охватывает важнейшие достопримечательности страны. Нужно отметить, что пассажирские железнодорожные маршруты, которые в Новой Зеландии («Northern Explorer», «Coastal Pacific», «TranzAlpine» и др.) в то же время пользуются популярностью у туристов и сегодня также вовлекаются в брендинговую стратегию «Great Kiwi Road».

Лидером в плотности электрифицированных железных дорог и объему пассажиро-перевозок, в том числе и в туризме является Северо-Восточная Азия. Страны этого региона во многом выступают инновационными лидерами, внедряющими скоростные транспортные системы, чей опыт и продукция используется сегодня во многих странах мира. В частности, в Китае, Южной Корее и Японии развито скоростное сообщение, позволяющее преодолевать расстояния между крупными центрами быстрее, чем на самолете, железнодорожные транспортные магистрали обеспечивают функционирование крупных агломераций и соединяют населенные пункты с аэропортами и другими транспортными хабами. Аутсайдером в туристских перевозках железнодорожным транспортом в этом субрегионе выступает Монголия, что объясняется географическим положением страны, расположением населенных пунктов и запросами национальной экономики, а также и в целом небольшим туристским потоком.

В Юго-Восточной и Южной Азии железнодорожный транспорт не играет ключевой роли в туристских перевозках, исключение составляет Индия с развитой сетью железных дорог, которые сами по себе благодаря местному колориту, открывающимся пейзажам и

возможностью погрузиться в атмосферу местных сообществ выступают туристскими аттракциями. Нужно отметить, что Индия – это лидер по загруженности железнодорожных направлений, ежегодно данным видом транспорта пользуется более 8 млрд пассажиров, однако при этом страна нуждается в развитии скоростного сообщения, модернизации как путей, так и подвижного состава, формировании удобных и гибких тарифов на проезд.

Нужно отметить, что в Азиатско-Тихоокеанском регионе даже в пределах региона, и даже субрегионов для реализации туристских продуктов требуется комбинация железнодорожного транспорта с другими видами, чаще всего с авиаперевозками. Так, например, Вьетнам, по данным ЮНВТО за 2018 год, принимает значительную долю туристов из Китая и Индии. Поэтому большинство реализованных сюда туров в плане перевозки, безусловно будет опираться либо на воздушный транспорт, либо на комбинацию разных видов перевозок. Другими словами, железнодорожный транспорт в этом регионе направлен в первую очередь, на доставку туристов не к месту назначения, а к отдельным аттракциям внутри дестинации.

В странах оставшихся двух макрорегионов – Африканского и Среднего Востока, железнодорожный транспорт развит слабо, в Африканском регионе он выполняет прежде всего промышленные функции, а для туристов выступает своего рода аттракционом. Исключение составляют туристические поезда, которые сами по себе являются достопримечательностями.

В целом, можно отметить, что наибольшее значение в туристских перевозках железнодорожный транспорт играет в Европейском макрорегионе. Причины этого кроются в географическом положении макрорегиона, компактности расположения населенных пунктов и туристских центров отдельных субрегионов и стран, в частности, вовремя и успешно принятым мерам по модернизации транспортной инфраструктуры и развитию международного сотрудничества в этом отношении. Поэтому в

рассмотрении крупнейших железнодорожных перевозчиков мы сосредоточимся на европейских транспортных компаниях.

В табл. 1 представлена характеристика 10 железнодорожных перевозчиков Европы, играющих важнейшую роль в развитии туризма в регионе. Для отбора использовались такие критерии, как объем пассажирских

туристических перевозок, наличие туристических тарифов и услуг, наличие удобных рейсов и стыковок в транспортных хабах, гибкая система тарифов, уровень интеграции в системы бронирования, а также упоминание в авторитетных изданиях рейтингах и экспертных мнениях, выражаемых на разных профессиональных площадках.

Таблица 1 – 10 железнодорожных перевозчиков Европы, играющих важнейшую роль в развитии туризма в регионе

Название, сайт	Характеристика
Швейцарские федеральные железные дороги sbb.ch/en/home.html	Государственная железнодорожная компания Швейцарской конфедерации с правлением в Берне. Проводит успешную туристскую политику, внедряя Систему путешествий по Швейцарии (STS) – удобную возможность познакомиться со страной и посетить сразу несколько регионов. Туристам предлагается единый проездной билет, действующий в том числе и на легендарных панорамных маршрутах. Расписание составлено с учетом расписания горных железнодорожных веток, катеров и паромов на озерах с удобными и минимальными стыковками
Национальная компания французских железных дорог (SNCF) sncf.com/en	Обеспечивают ж/д сообщение в пределах Франции, а также между Францией и соседними государствами (в том числе с Великобританией и Нидерландами). На счету SNCF 2 рекорда. В 1981 г. первым в Европе запустил скоростной поезд TGV. Туристы имеют возможность приобрести единый билет о добраться с минимальным количеством пересадок до ключевых дестинаций
Eurostar eurostar.com/rw-en	Компания, занимающаяся высокоскоростными железнодорожными пассажирскими перевозками в Европе. Поезда компании соединяют Лондон и графство Кент в Великобритании с городами Париж и Лилль во Франции и Брюсселем в Бельгии. Поезда Eurostar пересекают Ла-Манш через Евротоннель. Компания является оператором Евротоннеля, доля Eurostar составляет 66% от общего объема перевозок на маршруте Брюссель — Париж — Лондон
Thalys thalys.com	Международный оператор коростных поездов, занимающийся перевозками по линии Париж – Брюссель – Кёльн – Амстердам. Этот путь он делит с поездами компании Eurostar, которые ходят из Парижа и Брюсселя в Лондон через Лилль и Евротоннель. Уставной капитал компании разделён между компаниями SNCF(62%), NMBS/SNCB (28%) и Deutsche Bahn (10%)
DB (Deutsche Bahn) bahn.com/en/view/index.shtml	Немецкие национальные железные дороги, они осуществляют ж/д сообщение в пределах Германии, а также между Германией и соседними государствами (в т.ч. до стран Восточной Европы, таких как Чехия и Польша)
Испанские национальные железные дороги (RENFE) renfe.com	Компания обеспечивает железнодорожное сообщение между Испанией и Францией, Португалией
Trenitalia – Итальянские национальные железные дороги trenitalia.com/en.html	Компания занимается ж/д перевозками в пределах Италии, а также между Италией и соседними государствами. Активно сотрудничают с системой бронирования Amadeus, ведет грамотную политику в области туристских перевозок
NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) italospa.italotreno.it	Первый частный скоростной перевозчик Европы, запущенный в 2013 г., он осуществляет ж/д сообщение в пределах Италии. Акционеры NTV — концерн Ferrari и компания Tods, широкий опыт которых отразился на качестве сервиса поезда. NTV управляет поездами под брендом Italo (Итало): Italo соединяет крупнейшие города Италии и туристические центры на скорости до 360 км/ч

Название, сайт	Характеристика
National Rail, Великобритания nationalrail.co.uk/default.aspx	Сеть железных дорог Великобритании охватывает всю территорию страны и насчитывает более 2500 станций. Она поделена на региональные участки и находится под управлением нескольких частных компаний. Британская компания Network Rail, владелец и оператор железнодорожной инфраструктуры в Великобритании, обслуживает компании на рынке пассажирских и грузовых перевозок по железной дороге. Такой способ организации железнодорожного сообщения отличается эффективностью и надежностью. Наиболее популярный железнодорожный оператор National Rail позволяет пассажирам и туристам не только получать информацию о движении поездов, но и покупать билеты и проездные онлайн и через мобильное приложение.
Российские железные дороги (РЖД) и «РЖД Тур» rzd.ru rzdtour.com/o-kompanii	Является одной из самых крупных в мире (входит в тройку лидеров) железнодорожных компаний с огромными объемами грузовых и пассажирских перевозок, обладающей высокими финансовыми рейтингами, квалифицированными специалистами во всех областях железнодорожного транспорта, большой научно-технической базой, проектными и строительными мощностями, значительным опытом международного сотрудничества. Организацию и реализацию туристских продуктов на базе железнодорожных перевозок осуществляет Компания «РЖД Тур». Среди направлений деятельности – внутренний и въездной железнодорожный туризм; организация массовых перевозок пассажиров и индивидуальных поездок VIP-персон; формирование специальных тематических поездов; реализация комплексных проектов с использованием железнодорожных перевозок и возможностей железнодорожной инфраструктуры.

Как видим из табл. 1, крупнейшие европейские железнодорожные перевозчики сегодня активно ориентируются на сферу туризма, их сайты адаптированы для путешественников разных стран и позволяют туристам самостоятельно планировать свой маршрут. Функционирование компаний также характеризуется высоким уровнем международного сотрудничества и взаимодействия в том числе на рынке туризма. Основная цель такого сотрудничества – интеграция туристического пространства. Есть ряд программ и форм взаимодействия с туристическими компаниями, в том числе через дистрибьюторов, предоставляющих особые условия для туристических предприятий, организующих отдых туристов. В качестве примера можно привести крупнейший европейский дистрибьютор продуктов европейских железных дорог Rail Europe, в задачи которого входит и комбинирование отдельных маршрутов для удобства путешественников.

Железнодорожные перевозки как экскурсионный транспорт

Железнодорожные перевозки в туризме, особенно пригородные, сегодня выступают основой для проведения особого вида транспортных экскурсий – железнодорожных. Подобные экскурсионные продукты различаются разнообразными опциями использования железнодорожного транспорта: например, в качестве способа доставки экскурсантов к отдельным объектам показа без экскурсионного сопровождения в пути, или с экскурсионным сопровождением и показом объектов по ходу движения электропоезда.

На российском рынке туристско-экскурсионных услуг это уже устоявшаяся ниша экскурсионных продуктов. Организацией подобных транспортных экскурсий занимаются как сами транспортные компании (например, АО «Центральная ППК», обслуживающая пригородное сообщение в Подмоскovie, предлагает транспортные экскурсии в регионе, а также

аудиогиды, доступные на платформе Izi.Travel), так и экскурсионные компании, а также инициативные экскурсоводы. Наиболее известный на современном экскурсионном рынке проект – ООО «Усадебный экспресс», направленный на организацию групповых и индивидуальных поездок по большим и малым городам России, старинным усадьбам, храмовым комплексам, живописным местам и другим достопримечательностям.

В Подмоскovie маршруты пригородного железнодорожного сообщения являются важным туристическим ресурсом, так как зачастую охватывают важнейшие достопримечательности региона. К тому же развитие московской агломерации обусловило активную интеграцию московского транспорта с пригородными направлениями. Все это сегодня позволяет жителям и гостям Москвы и Московской области легко и быстро добраться до интересных мест и достопримечательностей, что в свою очередь позволяет интегрировать их в непродолжительные туристические программы по Москве и перенаправлять туристические потоки от перегруженных московских аттракций к менее загруженным подмосковным. Значительная доля туристов и экскурсантов в пассажиропотоке, широкие возможности развития туризма и логистике турпотоков на основе пригородного электротранспорта обуславливают большое внимание, уделяемое информационному обеспечению существующих и потенциальных туристско-экскурсионных железнодорожных маршрутов. Так, студенты РГУТИС по заказу от разных туристических предприятий и органов управления сферы туризма занимаются разработкой проектов содержательных аудиоэкскурсий и железнодорожных туров в Московской области.

Железнодорожные перевозки как основа железнодорожного продукта

Железнодорожный транспорт выступает основой для формирования туристических продуктов как способ доставки туристов к дестинации и обратно (например, в пляжных или экскурсионных турах) и как центральный

ресурс так называемых круизных железнодорожных туров.

В первом случае железнодорожный транспорт выступает основной туристической услугой наряду, например, с проживанием и питанием в отеле и экскурсионным сопровождением. Другими словами, железнодорожный транспорт выступает способом доставки туриста к дестинации, что подробно мы рассмотрели выше.

Во втором случае железнодорожный транспорт становится еще местом проживания и обслуживания туриста, более того, сам маршрут становится отдельной аттракцией. Чаще всего к таким туристским продуктам применяется термин «туристический поезд». Туристический поезд (реже используется термин «круизный поезд») – специальный комфортабельный поезд высокого класса, который перевозит туристов по заранее запланированному маршруту. Топ-25 лучших туристических поездов мира определяется Ассоциацией Международных Железнодорожных Путешественников (АМЖП) по специальному рейтингу.

Нужно отметить, что понятие «туристический поезд» в современной теории и практике туризма очень размыто. АМЖП включает в туристические поезда только роскошные составы с декорированными вагонами и высоким классом обслуживания, при этом в такой категории рассматриваются и только лишь экскурсионные маршруты (например, Sweet Train в Японии или «Ледниковый экспресс» в Швейцарии). Проект Torrail рассматривает такие железнодорожные перевозки как «туристскоориентированные», причем ставит их в один ряд с историческими железными дорогами и традиционными пассажирскими маршрутами, которые в силу того, что проходят вблизи популярных курортов или живописных ландшафтов, имеют большую популярность у туристов. Ряд продуктов, которые позиционируют себя как «туристические поезда», не соответствуют пониманию АМЖП по уровню обслуживания и оформления внутренней обстановки (напри-

мер, винные поезда в Чили и Эквадоре, а также знаменитый «Поезд в облака в Аргентине»). В целом можно выделить такие критерии для туристских поездов:

- функционирование в первую очередь для экскурсионных и туристических целей (поезда в живописных местах и курортах, обслуживающие местное население в эту категорию не относятся);

- в набор оказываемых услуг помимо перевозки входит туристско-экскурсионное обслуживание, как на борту, так и в местах остановок, питание и проживание в случае многодневного тура;

- туристический поезд представляет собой комплексный туристский продукт, который формируется и реализуется оператором (тогда на обычный поезд пассажир приобретает билет в кассе, и оплачивает в первую очередь, перевозку и провоз багажа).

Исходя из этих критериев мы попытались составить перечень туристических поездов мира (табл. 2).



Рис. 1 – Железнодорожный транспорт как часть историко-культурного потенциала территории

Железнодорожный транспорт как объект историко-культурного наследия

Нужно отметить, что объекты транспортной инфраструктуры могут выступать отдельными аттракциями, формирующими туристский интерес и побуждающими туристов отправиться в путешествие. Живописные маршруты, красивые вокзалы, необычные мосты и виадуки, заброшенные станции и железнодорожные ветки – все это особым образом формирует ресурсную базу туризма в регионе или стране. Каждый из таких объектов имеет определенную историко-культурную ценность.

Железнодорожный транспорт как часть историко-культурных ресурсов может быть рассмотрен в таких аспектах (рис. 1).

Исторические железные дороги – это, как правило, железнодорожные линии, которые прежде использовались в коммерческих целях, но позднее были закрыты и вновь введены в эксплуатацию волонтерами или коммерческими организациями. По классической исторической железной дороге ездят паровозы для создания атмосферы определенной эпохи. Историческая железная дорога – своеобразный «живой» железнодорожный музей, по которому курсируют поезда, реконструированные или новые, оформленные в оригинальном стиле. Некоторые туристические поезда ездят по историческим железным дорогам (например, Фломская железная дорога или туристический поезд «Бернина экспресс», часть маршрута которого проходит по Ретийской железной дороге, внесенной в список Всемирного наследия ЮНЕСКО). В странах-лидерах по количеству исторических железных дорог находятся Великобритания Германия, США, Новая Зеландия, Австралия и др.). В России наиболее известной исторической дорогой является Кругобайкальская железная дорога, которая выступает важнейшим аттрактором наряду с природными особенностями озера Байкал.

Таблица 2 – Перечень туристических поездов мира

№	Название	Маршрут
Европа		
1	Venice Simplon Orient-Express («Восточный экспресс»)	Париж – Венеция / Стамбул / Лондон / Прага / Будапешт / Вена
2	El Transcantabrico	Сантьяго-де-Компостела – Леон
3	Royal Scotsman	Круговые маршруты по Шотландии из Эдинбурга
4	Danube Express («Дунайский экспресс»)	Будапешт – Стамбул, Будапешт – Варшава
5	Glacier Express («Ледниковый экспресс»)	Санкт-Мориц / Давос / Кур – Церматт
6	Bernina Express	Кур / Давос / Санкт-Мориц – Тирано (Италия)
7	Flam Railway	Берген – Флом
8	Берген Рэйлвэй («Bergen Railway»)	Осло – Берген
9	Belmond Grand Hibernian	Корк – Дублин – Белфаст
10	Al-Andalus	Севилья – Херес – Кадис – Ронда – Гранада – Кордова – Севилья
11	Belmond British Pullman	Лондон-Фолкстоун
12	Golden Pass Panoramic Express	Монтрё – Цвайзиммен, Цвайзиммен – Ленк
Азия		
13	Royal Rajasthan on Wheels («Королевский Раджастан на колесах»)	Круговой маршрут историческими местами Раджастана
14	Palace on Wheels («Дворец на колесах»)	Круговой маршрут Дели – Джайпур – Агра – Дели
15	Maharaja's Express («Экспресс Махараджей»)	Между крупнейшими историческими городами
16	Deccan Odyssey	
17	Golden Chariot («Золотая колесница»)	Бангалор – Гоа
18	Транссибирский экспресс (поезда «Золотой орел», «Царское золото», «Императорская Россия»)	Москва – Владивосток, Москва – Пекин
19	Shangri-La Express	Урумчи – Пекин, Гонконг – Лхаса, «Шелковый путь»
20	Kyushu Seven Stars	Токио
21	Sweet Train	Оита – Хита
22	Eastern & Oriental Express («Колониальный экспресс»)	Бангкок – Куала-Лумпур – Сингапур, Бангкок – Вьентьян
Америка		
23	Hiram Bingham»	Куско – Мачу-Пикчу
24	Андиийский проводник («Andean Explorer»)	Куско – Пуно, оз. Титикака
25	Tren las Nubes («Поезд в облака»)	Сальта – Антофагаста
26	Napa Valley Wine Train	Напа – Сент-Хелена
27	Train del Vino	Сантьяго
28	Tren Sabores del Valle	Сантьяго – Санта-Круз
29	Rocky Mountaineer («Скалистогорный экспресс»)	Ванкувер – Банф / Джаспер
30	Express Canadian («Le Canadien»)	Торонто – Ванкувер
Африка, Австралия		
31	Pride of Africa («Гордость Африки»)	Кейптаун – Дар-эс-Салам / Претория
32	Blue Train («Голубой поезд»)	Претория – Кейптаун
33	The Ghan («Ган»)	Аделаида – Дарвин
34	Indian Pacific («Индо-Тихоокеанский экспресс»)	Перт – Аделаида – Сидней
35	The Sunlander	Брисбен – Кернс

Особое место в туристических аттракциях занимают железные дороги, внесенные в список Всемирного наследия ЮНЕСКО. Они отражают развитие инженерной мысли человечества, сохраняют оригинальный внешний вид как подвижного состава, так и инфраструктуры, и являются важнейшими туристическими достопримечательностями. Всего несколько железных дорог мира имеют статус объекта Всемирного наследия ЮНЕСКО (рис.2).



Рис. 2 – Железные дороги, включенные в список Всемирного наследия ЮНЕСКО

Вокзалы – ворота любого туристского центра, именно их видит первым турист, и поэтому им уделяется особое внимание в проектировании и продвижении туристского пространства. Таким образом, многие вокзалы, благодаря архитектурной выразительности, происходящим в них историческим событиям, необычным архитектурным и инженерным решениям становятся самостоятельными аттракциями (например, Центральный вокзал Нью-Йорка, Центральный вокзал Антверпена, Вокзал Сиркеджи в Стамбуле, откуда отправлялся знаменитый «Восточный экспресс», и многие другие). Многие из них превращаются из традиционных транспортных хабов в особые туристские пространства. Это выражается в наборе их функций и спектре услуг, предоставляемых посетителям. Так, на сайте Центрального вокзала Нью-Йорка есть раздел «Visit», где турист может запланировать свое посещение данного объекта, заказать экскурсию,

ознакомиться с ключевыми точками и достопримечательностями вокзала. На вокзале организована и фудзона, ведется событийный менеджмент, поэтому все это позволяет рассматривать данный объект как особое концептуальное туристское пространство [1]³.

Многие города могут предложить туристу экскурсию архитектурной и исторической тематик по своим вокзалам и станциям.

По запросу «самые красивые вокзалы мира» в поисковой системе Google мы нашли около 130 разных рейтингов составленных как профессиональными агентствами, так и тревелблогерами, туристическими издательствами и газетами, туристическими порталами и пр. Изучив эти рейтинги, мы выделили пять наиболее упоминаемых в этих рейтингах вокзалов, фигурирующих практически в каждом из них (рис. 3).

Таблица 3 – Наиболее упоминаемые в туристических рейтингах

№	Название вокзала	Местонахождение
1	Центральный вокзал	Нью-Йорк, США
2	Антверпен-Центральный (Antwerpen Centraal)	Антверпен, Бельгия
3	Станция Аточа (Atocha Station)	Мадрид, Испания
4	Сент-Панкрас (St. Pancras International)	Лондон, Англия
5	Чхатрапати Шиваджи Терминус	Мумбаи, Индия

Кроме того, во многие туристические рейтинги самых красивых вокзалов часто включаются вокзалы Сиркеджи (Стамбул, Турция), Юнион-Стейшн (Лос-Анджелес), Канадзава (Канадзава, Япония), Саутерн Кросс (Мельбурн, Австралия), однако частота их упоминания значительно ниже первых пяти вокзалов.

Кроме того, географическое уточнение рейтингов (например, Топ-10 лучших вокзалов Европы, самые красивые вокзалы Азии и т.д.)

³ grandcentralterminal.com/what-to-see

дает более обширный список вокзалов. Все это подтверждает востребованность архитектурного оформления вокзалов как первого объекта, который формирует туристический образ туристской территории.

Особое место в системе туристических объектов занимают музеи железнодорожного транспорта. Они выступают научно-исследовательскими и просветительскими объектами, основными задачами которых является сохранение артефактов, демонстрирующих этапы развития инженерной мысли, их изучение и популяризацию через разные формы музейной коммуникации (экскурсии, лекции, квесты и пр.). То есть, музеи железнодорожного транспорта по назначению и ключевым функциям – это не объект туристической инфраструктуры, но в силу привлекательности и участия в формировании туристического продукта, часто рассматривается как ее часть. Более того, многие железнодорожные музеи трансформируются в туристическое пространство, охватывая прилегающие территории с железнодорожной специализацией, полотно, станции, поезда и пр.

Многие такие музеи формируются на базе действующих или выведенных из эксплуатации железнодорожных станций. Они могут быть организованы в помещении или под открытым небом, или даже охватывать целые комплексы экспозиционных зон (например, музей железнодорожного транспорта в Москве включает зону под открытым небом, где экспонируются образцы подвижного состава разных лет, макет железнодорожной инфраструктуры территории и игровую зону для маленьких посетителей с тематическими игрушками). Музеи железнодорожного транспорта сегодня активно участвуют в формировании специфического туристического продукта как отдельные объекты показа.

Разрушенные и заброшенные железнодорожные объекты мы вывели в категорию железнодорожных аттракций, так как они привлекают категорию так называемых «мрачных» туристов. Но, как правило, такие

заброшенные пути и станции не могут выступать полноценными туристическими объектами, их посещают любители такого рода приключений чаще всего нелегально (если объект закрыт как аварийный) или самостоятельно.

Однако сегодня в туристских целях все же используются отдельные участки заброшенных железных дорог.

Во многих странах мира вследствие экономических причин, снижения добычи полезных ископаемых, уменьшение значимости промышленного сектора, изменения в географии производственных рынков и специализации отдельных стран, снизилась рентабельность железнодорожного транспорта и были закрыты целые железнодорожные ветки. Как результат – в отдельных районах, в том числе во вполне благополучных, приближенных к туристическим зонам разной направленности, образовались дигрессионные ландшафты, непривлекательные внешне и отличающиеся наличием опасных для туристов мест и аварийных объектов. Такая ситуация в свое время сложилась в Великобритании, Ирландии, Австралии и других странах. Это побудило местные власти искать пути преобразования подобных ландшафтов и результатом стали проекты по их рекультивации и преобразованию в рекреационные зоны.

Наиболее известными примерами являются надземный парк Хай-Лайн в Нью-Йорке, созданный на месте надземной железной дороги и сад-Променад Планта в Париже, обустроенный на месте старого железнодорожного полотна. Эти проекты являются успешными примерами формирования концептуального туристского пространства на базе деградированных антропогенных ландшафтов, и при этом железнодорожная тема здесь не забывается, а активно вовлекается во все виды деятельности.

Другим направлением деятельности по благоустройству или преобразованию заброшенных железнодорожных веток в рекреационные зоны является создание так называемых «железнодорожных троп» – туристиче-

ских маршрутов, пролегающих по территории бывших железных дорог и станций. Эти маршруты формируются целенаправленно, превращая разрушенные участки в рекреационные зоны для прогулок, езды на велосипедах и экскурсий. В российской научной литературе такой термин, как «железнодорожная тропа» не отражен, и на практике также не реализован несмотря на потенциал для таких пространств, поэтому этот термин нуждается в корректировке. В англоязычном же сегменте достаточно научных исследований, посвященных этому вопросу (например, [19–29]).

В отдельных странах железнодорожные тропы удачно вписались в сеть общенацио-

нальных маршрутов. Например, Трансканадская тропа (Великая тропа, The Great Trail) – система пешеходных, велосипедных, водных и автомобильных троп и дорог, одна из самых протяженных туристических троп (24 000 км), включает участки, созданные на базе заброшенных железнодорожных маршрутов. А американская некоммерческая организация Rails-to-Trails Conservancy работает с административными структурами, чтобы сохранить заброшенные железнодорожные коридоры для трансформации железнодорожные рекреационные маршруты в США. В табл. 4 приводятся наиболее известные железнодорожные туристские тропы и их сети.

Таблица 4 – Мировой опыт успешного функционирования железнодорожных туристских троп и сетей

Страна	Примеры железнодорожных троп или сетей	Ссылки на официальные сайты
Бермудские острова	Bermuda Rail Trail	gotobermuda.com/article/the-bermuda-railway-trail-national-park
Канада	- Kettle Valley Rail Trail - Newfoundland T'Railway - Prince Edward Island Railway - Beltline Trail - West Toronto Railpath - Trans Canada Trail	winnipegtrails.ca www.trailway.ca www.gov.pe.ca thegreattrail.ca
США	- Elroy-Sparta State Trail - Illinois Prairie Path - Katy Trail State Park	dnr.wi.gov/topic/parks/name/elroyspartaipp.org mostateparks.com/park/katy-trail-state-park
Бельгия	- RAVeL network - Vennbahn	ravel.wallonie.be/home.html vennbahn.eu/en
Великобритания	- National Cycle Network - Fallowfield Loop railway line - Middlewood Way - High Peak Trail - Ebury Way - Tarka Trail - Dava Way	sustrans.org.uk/national-cycle-network
Германия	- Maare-Mosel-Radweg - Ruwer-Hochwald-Radweg - Schinderhannes-Radweg	eifel.info/en/a-maare-mosel-radweg ruwer-hochwald-radweg.de hunsruecktouristik.de
Ирландия	Great Western Greenway	greenway.ie
Испания	Ruta del Carrilet	viesverdes.cat
Австралия	Great Victorian Rail Trail	https://www.railtrails.org.au/
Новая Зеландия	- Hauraki Rail Trail - Otago Central Rail Trail - Little River Rail Trail	https://haurakirailtrail.co.nz/ http://www.otagocentralrailtrail.co.nz/ https://www.littlerivertrail.kiwi.nz/

Как видим из табл. 4, железнодорожные тропы проходят в разных местах – как в пределах крупных городов (например, West Toronto Railpath), так и в особо охраняемых территориях (германские железнодорожные тропы Maare-Mosel-Radweg проходят через национальный парк Айфель), у них разная протяженность и значение в туризме (например, маршрут Vennbahn проходит на вдоль бельгийско-германской границе по старинной прусской железной дороге). При этом, большинство таких троп имеет свой официальный вебсайт или отдельную страницу на сайте муниципальных образований или ООПТ, где описаны маршруты и их возможные комбинации, туристические услуги, сведения об аренде велосипедов, близлежащие отели и другие средства размещения и т.д. С другой стороны, растущий сегмент таких объектов в разных странах говорит об успешности подобного решения в обустройстве городского и пригородного пространства, а также в формировании рекреационных зон.

Обсуждение и результаты

Железнодорожный транспорт играет важную роль в туристских перевозках, однако помимо традиционной транспортной функции, он выступает основой специфических туристических продуктов и способствует формированию концептуальных туристских пространств.

География железнодорожных перевозок в туризме неоднородна. Наибольшее значение железнодорожные туристические перевозки играют в Европе благодаря компактному географическому положению стран, развитию скоростного железнодорожного сообщения, грамотной политике взаимодействия между странами в сфере формирования единого железнодорожного пространства, удобных и гибких тарифов, информационной доступности для туристов из разных стран и внедрению технологий по удобной онлайн продаже билетов и дистрибьютерских систем. В странах Азии железнодорожные туристские перевозки играют важную роль в Китае, Японии, Тайване, Южной Корее и Индии, однако в силу географического положения этих стран, в реализации

турпродукта этот вид транспорта используется чаще всего в комбинации с воздушным.

В других регионах в пассажирских и в частности, туристических перевозках железнодорожный транспорт играет гораздо меньшую роль. Однако при этом, там он становится основой для формирования круизных туристских продуктов и экскурсионных маршрутов.

Железнодорожный транспорт становится основой для транспортных экскурсий. В России накоплен опыт по формированию подобных транспортных экскурсий для разных категорий путешественников.

Особое место в видовом разнообразии туристических продуктов занимают туристические поезда. В теории и практике данный термин понимается довольно неоднозначно, что требует в дальнейшем его существенного изучения и формулировки.

Железнодорожный транспорт и инфраструктура как результат работы инженерной мысли также могут выступать и частью историко-культурного потенциала территории. При этом, залогом успешного развития туризма выступает не столько сам ресурс, сколько его грамотное и креативное использование. Ярким примером является практика по преобразованию заброшенных железнодорожных веток в рекреационные зоны.

В целом нужно ответить, что на фоне общего снижения роли традиционных железнодорожных туристических перевозок в мире, туристическая ценность этого вида транспорта возрастает. Железнодорожный транспорт становится более востребованным в формировании концептуальных туристских пространств, создаваемых вокруг определенной тематики. Например, туристические поезда воссоздают атмосферу прошлого благодаря внутреннему и внешнему декору вагонов, поведению персонала, строгому дресс-коду и даже запрету на пользование современными гаджетами и связью. Туриста полностью погружают эпоху в колониальной Азии или Африки, или Европы 20-30х годов XX ст. Napa Valley Wine Train, винный железно-

дорожный маршрут в Калифорнии, имеет несколько программ, в том числе «Мистическое убийство», «Романтический винный поезд» и пр., в которых туристам предлагается поучаствовать в увлекательном квесте или погрузиться в романтическую атмосферу. Железнодорожные вокзалы и станции, железнодорожные музеи, и даже заброшенные железные дороги – все это становится основой для создания особого туристского опыта.

Кроме того, железнодорожный транс-

порт выступает и ресурсом для продвижения территории на рынке туристских услуг, формируя привлекательный образ через филателию, полиграфическую продукцию (открытки, буклеты, путеводители). Он привлекает туристов романтикой железнодорожной поездки, живописностью и панорамностью обзора, особым туристским впечатлением, что в свою очередь оказывает положительное влияние на развитие туризма как отдельных территорий, так и страны в целом.

Список источников:

1. **Афанасьев О.Е., Афанасьева А.В.** Туристские легенды как составляющая экономики впечатлений и процесса формирования опыта путешествий // Современные проблемы сервиса и туризма. 2019. №2. С. 7-20. DOI: 10.24411/1995-0411-2019-10201.
2. **Вуклов В.Н.** Практика использования железнодорожного транспорта в туристских путешествиях // Вестник университета ТУРАН. 2016. №1(69). С. 149-154.
3. **Гладская И.Г., Ульянченко Л.А.** Оценка возможностей транспортной инфраструктуры Ярославской области для развития автотуризма // Сервис в России и за рубежом. 2014. №6(53). С. 140-157.
4. **Задимидько И.В.** Обучение сервисной деятельности: проблемы качества и эффективности (на примере специалистов сферы услуг железнодорожного транспорта): Монография. Екатеринбург: Уральский гос. ун-т путей сообщения, 2012. 117 с.
5. **Илькевич С.В.** Организационно-экономические принципы проектирования, развития и обустройства пригородных пешех троп // Сервис в России и за рубежом. 2017. Т.11. №3(73). С. 62-76.
6. **Колупаев А.А., Семина Е.С.** Особенности транспортной инфраструктуры туризма в России // Актуальные проблемы развития туристской инфраструктуры: Мат. Междунар. науч. конф. 2018. С. 97-109.
7. **Куликова Е.Б., Яцкевич К.О.** Железнодорожные туры в России: проблемы и перспективы развития // Транспортное дело России. 2018. №4. С.3-5.
8. **Кусерова А.И.** Железнодорожные вокзалы как объекты транспортной туристской инфраструктуры // Экономические исследования и разработки. 2019. №11. С. 107-115.
9. **Мартышенко Н.С., Локша А.В.** Железнодорожный туризм: зарубежный опыт // Региональная экономика: теория и практика. 2013. №43. С. 49-55.
10. **Машковская Е.М.** Специфика организации детских железнодорожных туров // Новая экономика, бизнес и общество: Сборник мат. апрельской науч.-практ. конф. мол. уч. 2019. С. 630-633.
11. **Николашин В., Налоя Л.** Тенденции развития железнодорожного туризма на основе кластерного подхода // Проблемы и перспективы развития транспортного обеспечения в туризме. 2015. №3. С.69-78.
12. **Пахомова Т.Г.** Новые тенденции в развитии железнодорожного транспорта: совершенствование сервисных услуг // Проблемы и перспективы развития транспортного обеспечения в туризме. №3. 2015. С.85-91
13. **Рубаник А.Н., Ситников В.А., Бутко И.И.** Железнодорожные туры в России и в мире: Монография. М.: ФГБОУ "Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте", 2011. 329 с.

14. Транспортное обеспечение в туризме: Монография / Под ред. С.Г. Загурской. М.: Московский гос. ун-т путей сообщения Императора Николая II, 2014. 291 с.
15. **Тропина Е.А.** Формирование туристской ретро-транспортной системы Крыма как основы для создания культурных маршрутов // Таврические студии. Серия: Искусствоведение. 2016. №8. С. 127-135.
16. **Сербин А.А.** Влияние железнодорожного транспорта на развитие индивидуального туризма // Политика. Обществоведение. Искусство. Социология. Культура. 2014. №3(44). С. 100-110.
17. **Семенко И.Е.** Железнодорожный и автомобильный транспорт как условие развития железнодорожного туризма // Инновационный транспорт. 2013. №3(9). С. 20-24.
18. **Сигаева Т.В.** Особенности деятельности государственного объединения "Белорусская железная дорога" на рынке туристических услуг // Проблемы и перспективы развития туризма в Южном федеральном округе: Сб. науч. тр. 2018. С. 46-49.
19. **Betz C.J., Bergstrom J. C., Bowker J.M.** A contingent trip model for estimating rail-trail demand // Journal of Environmental Planning and Management. 2003. Vol.46. №1. Pp. 79-96.
20. **Bowker J.M., Bergstrom J.C., Gill J.** Estimating the economic value and impacts of recreational trails: a case study of the Virginia Creeper Rail Trail // Tourism Economics. 2007. Vol.13. №2. Pp. 241-260.
21. **Dowsett O.** "Rural restructuring": a multi-scalar analysis of the Otago Central Rail Trail: Doctoral dissertation. Lincoln University, 2008.
22. **Merom D. et al.** An environmental intervention to promote walking and cycling – the impact of a newly constructed Rail Trail in Western Sydney // Preventive medicine. 2003. Vol.36. №2. Pp. 235-242.
23. **Moore R.L., Graefe A.R.** Attachments to recreation settings: The case of rail-trail users // Leisure Sciences. 1994. Iss.16:1. Pp.17-31. DOI: 10.1080/01490409409513214.
24. **Mowen A.J. et al.** An assessment of activity and trail type as indicators of trail user diversity // Journal of Park and Recreation Administration. 1998. Vol.16. №1. Pp. 80-96.
25. **Reis A.C., Lovelock B., Jellum C.** Linking tourism products to enhance cycle tourism: the case of the Taieri Gorge railway and the Otago Central rail trail, New Zealand // Tourism Review International. 2014. Vol.18. №1. Pp. 57-69.
26. **Reis A.C., Jellum C.** Rail trail development: A conceptual model for sustainable tourism // Tourism Planning & Development. 2012. Vol.9. №2. Pp. 133-147.
27. **Talbot J.F.** Public participation in rail-trail planning: two case studies // Managing Urban and High-use Recreation Settings: Selected Papers. 1993. Pp. 13-16.
28. **VanBlarcom B., Janmaat J.** Comparing the costs and health benefits of a proposed rail trail // Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events. 2013. Vol.5. №2. Pp. 187-206.
29. **Willard P., Beeton S.** Low impact experiences: Developing successful rail trail tourism // Tourism Planning & Development. 2012. Vol.9. №1. Pp. 5-13.

References

1. **Afanasiev, O. E., & Afanasieva, A. V.** (2019). Turistskie legendy kak sostavljajushhaja ekonomiki vpechatlenij i processa formirovanii opyta puteshestvij [Legends in tourism as a part of the experience economy and the process of forming the travel experience]. *Sovremennye problemy servisa i turizma [Service and Tourism: Current Challenges]*, 13(2), 7-20. doi: 10.24411/1995-0411-2019-10201. (In Russ.).
2. **Vukolov, V. N.** (2016). Praktika ispol'zovaniya zheleznodorozhnogo transporta v turistskikh puteshestvijah [The practice of using rail transport in tourist trips]. *Vestnik universiteta TURAN [Bulletin of the University of TURAN]*, 1(69), 149-154. (In Russ.).
3. **Gladskaja, I. G., & Uliyanchenko, L. A.** (2014). Ocenka vozmozhnostej transportnoj infrastruktury Yaroslavskoj oblasti dlja razvitiya avtoturizma [Assessment of the possibilities of

- transport infrastructure of Yaroslavl region for the development of caravanning]. *Servis v Rossii i za rubezhom [Services in Russia and Abroad]*, 6(53), 140-157. (In Russ.).
4. **Zadimid'ko, I. V.** (2012). Obuchenie servisnoj dejatel'nosti: problemy kachestva i effektivnosti (na primere specialistov sfery uslug zheleznodorozhnogo transporta) [Service activities training: problems of quality and efficiency (for example, specialists in the railway transport services sector)]: A monograph. Ekaterinburg: Ural State University of Railway Engineering. (In Russ.).
 5. **Il'kevich, S. V.** (2017). Organizacionno-ekonomicheskie principy proektirovaniya, razvitija i obustrojstva prigorodnyh peshih trop [Organizational and economic principles of design, development and improvement of suburban walking trails]. *Servis v Rossii i za rubezhom [Services in Russia and Abroad]*, 11(3), 62-76. (In Russ.).
 6. **Kolupaev, A. A., & Semina, E. S.** (2018). Osobennosti transportnoj infrastruktury turizma v Rossii [Features of the transport infrastructure of tourism in Russia]. *Aktual'nye problemy razvitija turistskoj infrastruktury [Actual problems of the tourism infrastructure development]*: Materials of the International scientific conference, 97-109. (In Russ.).
 7. **Kulikova, E. B., & Jackevich, K. O.** (2018). Zheleznodorozhnye tury v Rossii: problemy i perspektivy razvitija [Railway tours in Russia: Problems and prospects for development]. *Transportnoe delo Rossii [Transport business in Russia]*, 4, 3-5. (In Russ.).
 8. **Kuserova, A. I.** (2019). Zheleznodorozhnye vokzaly kak ob'ekty transportnoj turistskoj infrastruktury [Railway stations as objects of transport tourist infrastructure]. *Ekonomicheskie issledovaniya i razrabotki [Economic research and development]*, 11, 107-115. (In Russ.).
 9. **Martysenko, N. S., & Loksha, A. V.** (2013). Zheleznodorozhnyj turizm: zarubezhnyj opyt [Railway tourism: Foreign experience]. *Regional'naja ekonomika: Teorija i praktika [Regional Economics: Theory and Practice]*, 43, 49-55. (In Russ.).
 10. **Mashkovskaja, E. M.** (2019). Specifika organizacii detskih zheleznodorozhnyh turov [The specifics of the organization of children's railway tours]. *Novaja ekonomika, biznes i obshchestvo [New economy, business and society]*: The collection of materials of the April scientific-practical conference of young scientists, 630-633. (In Russ.).
 11. **Nikolashin, V., & Naloja, L.** (2015). Tendencii razvitija zheleznodorozhnogo turizma na osnove klasternogo podhoda [The development trends of railway tourism based on a cluster approach]. *Problemy i perspektivy razvitija transportnogo obespechenija v turizme [Problems and prospects of the development of transport support in tourism]*, 3, 69-78. (In Russ.).
 12. **Pahomova, T. G.** (2015). Novye tendencii v razvitii zheleznodorozhnogo transporta: sovershenstvovanie servisnyh uslug [New trends in the development of railway transport: improvement of services]. *Problemy i perspektivy razvitija transportnogo obespechenija v turizme [Problems and prospects of the development of transport support in tourism]*, 85-91. (In Russ.).
 13. **Rubanik, A. N., Sitnikov, V. A., & Butko, I. I.** (2011). *Zheleznodorozhnye tury v Rossii i v mire [Railway tours in Russia and in the world]*: A monograph. Moscow: Training Center for Education in Railway Transport. (In Russ.).
 14. **Zagurskaja, S. G. (Ed.).** (2014). *Transportnoe obespechenie v turizme [Transport support in tourism]*. Moscow: Moscow State University of Railway Transport of Emperor Nicholas II. (In Russ.).
 15. **Tropina, E. A.** (2016). Formirovanie turistskoj retro-transportnoj sistemy Kryma kak osnovy dlja sozdaniya kul'turnyh marshrutov [Creating the tourist retro-transport system in Crimea as the basis for cultural routes]. *Tavricheskie studii. Serija: Iskusstvovedenie [Tauride studios. Series: Art History]*, 8, 127-135. (In Russ.).
 16. **Serbin, A. A.** (2014). Vlijanie zheleznodorozhnogo transporta na razvitie individual'nogo turizm [The impact of railway transport on the development of individual tourism]. *Politika. Obshchestvovedenie. Iskusstvo. Sociologija. Kul'tura [Policy. Social Studies. Art. Sociology. The culture]*, 3(44), 100-110. (In Russ.).

17. **Semenko, I. E.** (2013). Zheleznodorozhnyj i avtomobil'nyj transport kak uslovie razvitija zheleznodorozhnogo turizma [Rail and road transport as a condition for the development of railway tourism]. *Innovacionnyj transport [Innovative transport]*, 3(9), 20-24. (In Russ.).
18. **Sigaeva, T. V.** (2018). Osobennosti dejatel'nosti gosudarstvennogo ob'edinenija "Belorusskaja zheleznaja doroga" na rynke turisticheckih uslug [Features of the activities of the state association "Belarusian Railway" in the market of tourist services]. *Problemy i perspektivy razvitija turizma v juzhnom federal'nom okruge [Problems and prospects of tourism development in the southern federal district]*: Collection of scientific articles, 46-49. (In Russ.).
19. **Betz, C. J., Bergstrom, J. C., & Bowker, J. M.** (2003). A contingent trip model for estimating rail-trail demand. *Journal of Environmental Planning and Management*, 46(1), 79-96.
20. **Bowker, J. M., Bergstrom, J. C., & Gill, J.** (2007). Estimating the economic value and impacts of recreational trails: a case study of the Virginia Creeper Rail Trail. *Tourism Economics*, 13(2), 241-260.
21. **Dowsett, O.** (2008). *"Rural restructuring": a multi-scalar analysis of the Otago Central Rail Trail*: Doctoral dissertation. Lincoln University.
22. **Merom, D., Bauman, A., Vita, P., & Close, G.** (2003). An environmental intervention to promote walking and cycling – the impact of a newly constructed Rail Trail in Western Sydney. *Preventive medicine*, 36(2), 235-242.
23. **Moore, R. L., & Graefe, A. R.** (1994). Attachments to recreation settings: The case of rail-trail users. *Leisure Sciences*, 16:1, 17-31. doi: 10.1080/01490409409513214.
24. **Mowen, A. J., Graefe, A. R., & Williams, D. R.** (1998). An assessment of activity and trail type as indicators of trail user diversity. *Journal of Park and Recreation Administration*, 16(1), 80-96.
25. **Reis, A. C., & Jellum, C.** (2012). Rail trail development: A conceptual model for sustainable tourism. *Tourism Planning & Development*, 9(2), 133-147.
26. **Reis, A. C., Lovelock, B., & Jellum, C.** (2014). Linking tourism products to enhance cycle tourism: the case of the Taieri Gorge railway and the Otago Central rail trail, New Zealand. *Tourism Review International*, 18(1), 57-69.
27. **Talbot, J. F.** (1993). Public participation in rail-trail planning: two case studies. *USDA For. Serv. Gen. Tech. Rep., NC-163*, 13-16.
28. **VanBlarcom, B., & Janmaat, J.** (2013). Comparing the costs and health benefits of a proposed rail trail. *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*, 5(2), 187-206.
29. **Willard, P., & Beeton, S.** (2012). Low impact experiences: Developing successful rail trail tourism. *Tourism Planning & Development*, 9(1), 5-13.