

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2026-88-32>

УДК 338.48-44:656.2

РОЗВИТОК ЗАЛІЗНИЧНОГО ТУРИЗМУ У ГІРСЬКИХ РЕГІОНАХ УКРАЇНИ: ВИКЛИКИ, БАР'ЄРИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ

DEVELOPMENT OF RAILWAY TOURISM IN THE MOUNTAINOUS REGIONS OF UKRAINE: CHALLENGES, BARRIERS, AND PROSPECTS

Громова Олена Володимирівнакандидат економічних наук, доцент,
Український державний університет залізничного транспорту
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1332-8094>**Марко Роман Андрійович**аспірант,
Український державний університет залізничного транспорту
ORCID: <https://orcid.org/0009-0008-5331-8027>**Gromova Olena, Marko Roman**

Ukrainian State University of Railway Transport

Стаття присвячена дослідженню особливостей розвитку залізничного туризму у гірських регіонах України в сучасних умовах. Проаналізовано теоретичні підходи до визначення сутності залізничного туризму, узагальнено сучасні тенденції розвитку транспортно-туристичних взаємозв'язків та розглянуто практичні аспекти функціонування туристичних залізничних маршрутів у Карпатському регіоні. Досліджено сучасний стан залізничного сполучення з основними туристичними центрами Західної України та визначено його роль у забезпеченні сталого розвитку територій. Встановлено ключові інфраструктурні, організаційні, фінансові та інституційні бар'єри, що стримують розвиток залізничного туризму. Обґрунтовано перспективні напрями інтеграції транспортної інфраструктури й туристичної сфери, спрямовані на підвищення туристичної привабливості гірських регіонів.

Ключові слова: залізничний туризм, гірські регіони, туристична інфраструктура, сталий розвиток, транспортна інфраструктура, Карпатський регіон.

The article is devoted to the study of the development of railway tourism in the mountainous regions of Ukraine under the conditions of wartime challenges and post-war recovery. The relevance of the research is determined by the increasing importance of sustainable tourism development, the necessity to improve transport accessibility of mountainous destinations, and the growing demand for environmentally friendly and safe means of travel. Railway tourism is considered as an effective instrument for strengthening domestic tourism, stimulating regional economies, and preserving the natural and cultural heritage of mountain territories. The purpose of the article is to identify the main challenges, barriers, and prospects for the development of railway tourism in the mountainous regions of Ukraine and to determine the directions for improving the integration of transport and tourism sectors. The study is based on a combination of general scientific and special research methods, including analysis, synthesis, comparison, systematization, and structural-logical approach. These methods made it possible to assess the current state of railway tourism and identify its key development tendencies. The results of the research show that railway tourism has considerable potential for increasing the accessibility of mountain regions, enhancing tourist mobility, and supporting socio-economic growth of local communities. At the same time, the study reveals infrastructural, organizational, financial, and institutional barriers that limit its effective development. Particular attention is paid to the importance of digitalization, intersectoral cooperation, and modernization of railway infrastructure as essential conditions for the formation of a competitive railway tourism product. The practical value of the article lies in the possibility of applying the obtained results in the process of developing strategic management decisions, regional tourism programs, and public policies aimed at strengthening transport-tourism integration and improving the competitiveness of mountainous regions in Ukraine.

Keywords: railway tourism, mountain regions, tourist infrastructure, sustainable development, transport infrastructure, Carpathian region.



Постановка проблеми. У сучасних умовах зростаючого попиту на екологічно безпечні, культурно насичені та розвинуті види туризму, залізничний туризм у гірських регіонах набуває дедалі більшої уваги з боку науковців і практиків. Гірські території на території України вирізняються унікальними природними ландшафтами, культурною спадщиною та рекреаційним потенціалом, що створює передумови для розвитку спеціалізованих туристичних маршрутів. Залізничний транспорт, який справедливо порівнюють із «системою кровообігу» держави, у той же час відіграє стратегічну роль у з'єднанні регіональних центрів і виступає ключовим компонентом сталої мобільності, здатним забезпечити екологічно безпечну доступність важкодоступних гірських територій.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розвитку залізничного туризму активно досліджувалася у вітчизняній науковій літературі – значний внесок у вивчення цього напрямку зробили українські науковці, зокрема Копитко В. І., Орловська В. О., Машіка Г., Клименко М., які акцентують увагу на екологічній безпеці залізничних перевезень, їх туристичній привабливості та ролі у розвитку регіонального туризму. У сучасних дослідженнях залізничний туризм розглядається як форма інтеграції транспортного та туристичного секторів, що сприяє формуванню нових моделей мобільності, розвитку внутрішнього туризму та забезпеченню сталої розвитку територій.

Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми. Попри наявні наукові дослідження теми, недостатньо уваги приділено комплексному аналізу розвитку залізничного туризму саме в гірських регіонах України в умовах, зокрема, воєнного та післявоєнного періоду. Потребують подальшого вивчення питання інтеграції транспортної та туристичної інфраструктури, механізми міжсекторальної взаємодії, цифровізації сервісів та формування цілісного туристичного продукту на основі залізничних маршрутів.

Формування цілей статті. Метою даної статті є проведення системного аналізу наукової літератури з питань розвитку залізничного туризму в гірських регіонах та ідентифікація ключових проблем, бар'єрів і перспектив для інтеграції транспортного і туристичного секторів. Для досягнення цієї мети поставлено такі завдання, як здійснення огляду наукових джерел, присвячених тематиці залізничного туризму; узагальнення сучасних під-

ходів до вивчення транспортно-туристичних взаємозв'язків у гірських регіонах; визначення основних бар'єрів на шляху до ефективної інтеграції залізничного транспорту та туристичної інфраструктури; окреслення перспектив і напрямів подальших досліджень у цьому напрямі.

Виклад основного матеріалу дослідження. Залізничний туризм у сучасному науковому та прикладному дискурсі трактується як окремий вид подорожей, що здійснюються залізничним транспортом з нематеріальною метою – відпочинку, пізнання, оздоровлення, культурного обміну чи релігійного паломництва. У вітчизняній науковій літературі останніх десяти років він розглядається як форма туристичної активності, що поєднує в собі пересування, проживання та дозвілля в межах однієї транспортної платформи. Залізничний туризм не обмежується лише традиційним перевезенням пасажирів: ідеться про організацію подорожей спеціальними вагонами-комплексами, які можуть включати вагон-ресторан, купе для відпочинку, мультимедійні зони, а також супровід туристичних програм, екскурсій і анімацій. У фахових джерелах залізничний туризм визначається як подорож з наданням базових послуг (проживання, харчування, інформаційне супроводження), яка триває не менше однієї доби та не пов'язана з отриманням прибутку особою, що подорожує. Даний вид туризму може бути індивідуальним або груповим, комерційним або пільговим, з фіксованими маршрутами або зі змінною логістикою, залежно від потреб споживача.

Важливою ознакою є безпосередня участь залізничного транспорту у забезпеченні туристичного досвіду, а не лише перевезення з точки А в точку Б. У період з 2015 по 2025 роки в Україні спостерігається відновлення інтересу до залізничного туризму як до перспективного напрямку диверсифікації туристичних послуг, особливо в контексті розвитку внутрішнього туризму. Акценти зміщуються у бік гірських регіонів – зокрема, Карпат, де залізниця є не лише зручним, але й у багатьох випадках єдиним безпечним і стабільним каналом доступу до малодоступних територій.

Українські дослідники, такі як Копитко В. І., Орловська В. О. [3, с. 14-15], наголошують, що залізничний туризм у гірських районах має значний потенціал для розвитку завдяки екологічній безпеці перевезень, пейзажній привабливості маршрутів та можливості створення

унікального регіонального туристичного продукту.

В українських умовах залізничний туризм розглядається не лише як форма мобільності, а як потужний інструмент регіонального розвитку. Особливої актуальності ця форма туризму набуває у гірських регіонах, де саме залізниця може забезпечити ефективний доступ до важкодоступних територій. Можна зазначити, що розвиток залізничного туризму в умовах післявоєнної відбудови України може стати дієвим механізмом реалізації регіональної політики, спрямованої на активізацію локальних ресурсів, зменшення соціально-економічних диспропорцій та стимулювання внутрішнього попиту [2, с. 55]. Завдяки поєднанню функцій транспортної інфраструктури та туристичного продукту, залізничний туризм формує мультиплікативні ефекти для суміжних галузей та виступає чинником збереження культурної і природної спадщини [2, с. 54].

З точки зору стійкого розвитку, залізничний транспорт є екологічною альтернативою автомобільним перевезенням, особливо в умовах часткового руйнування дорожньої інфраструктури внаслідок війни. Він дозволяє досягти балансу між збереженням природних ресурсів і задоволенням туристичних потреб [12].

У період із 2015 до 2019 року кількість пасажирів, перевезених залізничним транспортом в Україні, зменшилась із приблизно 5,42 млн відправок на початку 2015 року до 2,29 млн на кінець 2019 року, тобто майже вдвічі. Наслідком такого зниження стало переорієнтування залізниць на ефективніші та привабливіші напрямки, зокрема на міждержавні та туристичні маршрути. Наприклад, у 2018 році кількість пасажирів, які скористалися залізничним сполученням між Україною та країнами ЄС, збільшилась більш ніж удвічі порівняно з показниками першого півріччя 2017 року: з 81 тис до 187 тис пасажирів у напрямку «Україна–ЄС», та з 47 тис до 111 тис у зворотному напрямку. Особливий попит спостерігався на маршрутах Київ–Перемишль та Київ–Варшава. Загальна частка залізничного транспорту у пасажирських перевезеннях в Україні становить близько 25% – за даними Мінрозвитку [5] це один з головних видів громадського транспорту.

Вантажна інтенсивність українських залізниць у 3-5 разів перевищує показники багатьох європейських країн – хоча це стосується й логістичного сегмента, однак показує, що

інфраструктура здатна обслуговувати значні навантаження. Водночас найсвіжіші дані за станом на 2024 рік вказують на ознаки поступового відродження внутрішнього туризму. Міністерство туристичного розвитку повідомляє про оптимістичний прогноз у близько 14,5 мільйонів туристичних поїздок на 2026 рік [7], переважно внутрішніх, із активним залученням гірських регіонів Західної України. Хоча значну частку становлять поїздки автомобілем, зростання залізничних подорожей – особливо в напрямку гірських маршрутів – фіксується на тлі відновлення туристичного потоку.

У контексті викладених теоретичних засад і динаміки внутрішнього туристичного попиту доцільно звернути увагу на реальні приклади функціонування залізничного туризму в напрямку гірських регіонів України. Одним із найбільш показових є маршрут Київ – Ясіня, який охоплює низку важливих туристичних центрів: Львів, Івано-Франківськ, Яремче, Татарів (Буковель), Ворохта, Ясіня. Саме ці населені пункти виступають логістичними вузлами для подальшого доступу до ключових карпатських курортів – Драгобрату, Пилипця, Красії, Славського та інших.

За даними Укрзалізниці [10], у 2024-2025 роках на цьому напрямку активно курсують потяги № 203/204, а також додаткові літні та святкові рейси, які не лише забезпечують стабільне транспортне сполучення, але й фактично інтегрують туристичний і транспортний сектори. Вказані поїзди зупиняються у найважливіших туристичних точках Карпатського регіону, що дозволяє туристам планувати поїздки без необхідності додаткових пересадок чи трансферів. Наприклад, потяг № 203/204 прямує з Києва через Львів та Івано-Франківськ продовжено до Ясіні із зупинками у Яремчі, Татарові-Буковелі та Ворохті – курортних містах, які за останні роки демонструють стабільне зростання туристичного трафіку. Маршрути були спеціально адаптовані під зростаючий попит на відпочинок у Карпатах, особливо в зимово-весняний період.

Аналізуючи логіку маршрутної мережі, можна сказати, що залізничне сполучення поступово перетворюється на основу для сталого розвитку гірських територій, оскільки забезпечує не лише фізичну доступність, а й формує нові моделі мобільності, де саме процес подорожі стає частиною туристичного досвіду. У свою чергу, включення курортних точок у маршрутну сітку пасажирських пере-

Таблиця 1

Найпопулярніші маршрути у західні регіони Україна на 2025 рік

№	Маршрут	Область призначення	Номери поїздів	Тип поїзда / Коментар
1	Київ – Львів	Львівська	№ 741/742, № 777/778, № 747 (EJ675)	Інтерсіті+, швидкісний, двоповерховий Skoda, уїк-енди та щоденні
2	Київ – Івано-Франківськ	Івано-Франківська	№ 749/750, № 203/204, № 095K	Трансформер, нічний, денний
3	Київ – Ясіня / Рахів (Карпати)	Закарпатська	№ 203/204, № 095K, № 055K, № 233K, № 194П	Через Івано-Франківськ, сезонні маршрути в Карпати
4	Київ – Ужгород	Закарпатська	№ 29/30, № 13/14, № 749/750 (частково)	Нічні поїзди з Києва на захід
5	Київ – Чернівці	Чернівецька	№ 117/118, № 357/358	Нічний, пасажирський
6	Харків – Львів	Львівська	№ 111/112, № 15/16, № 17/18	Щоденні, нічні
7	Дніпро – Львів	Львівська	№ 41/42, № 119/120	Нічні, об'єднують центр і захід
8	Одеса – Ужгород	Закарпатська	№ 107/108	Літній маршрут через Карпати

Джерело: сформовано авторами на основі [10]

везень дозволяє поєднувати інтереси залізничного транспорту та рекреаційної інфраструктури.

Сучасні підходи до вивчення транспортно-туристичних взаємозв'язків у гірських регіонах на 2025 рік базуються на інтеграції стійких екологічних практик, цифрових технологій та мультифункціональної транспортної інфраструктури.

По-перше, проекти на кшталт Future Rail Tourism 2025 (під егідою Міжнародного союзу залізниць) активно досліджують моделі міжмодальних перевезень, екологічність і зручність поїздок до гірських масивів, визначаючи залізницю як важливий елемент зеленої мобільності.

По-друге, у Карпатах реалізуються ініціативи типу Sustainable Mobility and Tourism in Sensitive Areas of the Alps and the Carpathians, які спрямовані на дослідження потоків туристів, інтеграцію вузькоколіїних маршрутів і розробку спільної інституційної бази задля збереження екосистем.

По-третє, в Україні активно застосовують концепцію «розумного регіону»: Ужгородський університет розробляє інформаційні платформи з персоналізованими туристичними рекомендаціями, що дозволяють підвищити доступність і безпеку пересування в гірських районах Закарпаття.

Крім того, проекти екотуризму з акцентом на інтерпретацію культурно-природної спадщини (наприклад, у національних парках Карпат) сприяють зміцненню комунікації між громадами та туристами, що формує глибокий регіональний контекст для розвитку транспортно-туристичних ланцюгів.

Варто відзначити, що такі підходи активно інтегровані до Національної стратегії туризму України до поточного 2026 року, яка визначає розвиток зелених маршрутів і цифрову трансформацію транспортної інфраструктури як пріоритетні напрямки. За підтримки міжнародних ініціатив відбувається переформатування туристичного транспорту як складової сталого регіонального розвитку, що охоплює низку компонентів: екологічність, цифровізацію, культурну інтерпретацію та міжмодальне сполучення.

Попри очевидний потенціал залізничного туризму як чинника стійкого розвитку гірських територій, в Україні його реалізація стикається з низкою системних проблем і викликів, що мають як інфраструктурний, так і інституційно-економічний характер. Одним із ключових бар'єрів залишається фізичний та моральний знос залізничної інфраструктури. За даними АТ «Укрзалізниця», понад 60 % колійного господарства потребує капітального ремонту, що унеможливорює розвиток

швидкісного чи спеціалізованого туристичного сполучення в гірські регіони. Крім того, значна частина станцій у Карпатському регіоні не відповідає сучасним вимогам доступності, сервісу й туристичної логістики: відсутні навігаційні системи, туристична інфраструктура, мультимедійне супроводження чи банальна інформація іноземними мовами, що створює відчутний розрив між туристичним попитом і транспортною пропозицією.

Другим важливим викликом є обмежена координація між транспортними і туристичними інституціями. Наразі відсутній єдиний механізм планування інтегрованих маршрутів, який би поєднував залізничне перевезення з подальшими трансферами, поселенням і дозвіллевою інфраструктурою. Здебільшого такі ініціативи залишаються фрагментарними та реалізуються або на місцевому рівні, або приватними операторами без стратегічної підтримки з боку держави. Наприклад, маршрути до Яремчі, Ворохти чи Татарова активно використовуються туристами, однак логістика з цих вузлів до курортів (Буковель, Драгобрат тощо) часто покладається на стихійні та незареєстровані перевезення, що створює ризики для безпеки й сервісу.

Ще одним бар'єром виступає недостатній маркетинг і просування залізничного туризму як окремого виду подорожей. На сьогодні відсутні комплексні інформаційні платформи, які б пропонували «туристичний продукт на рейках» – із описом маршруту, культурного середовища, рекомендаціями, можливістю бронювання в єдиному вікні, що знижує привабливість подорожі залізницею серед молоді, іноземців та вимогливого сегмента внутрішнього туриста. Водночас у європейській практиці залізничний туризм дедалі частіше подається як частина культурного досвіду – прикладом є «Альпійський поїзд» у Швейцарії або «Залізничні панорами Трансильванії» в Румунії.

Крім того, варто згадати про фінансові обмеження. Спеціалізовані туристичні вагони або нові маршрути вимагають значних інвестицій, які не завжди мають гарантовану окупність, особливо в умовах нестабільної макроекономічної ситуації та обмеженого державного бюджету в післявоєнний період. Як наслідок, проекти залізничного туризму часто розглядаються як другорядні в порівнянні з вантажними або магістральними напрямками, що ускладнює їхню реалізацію.

Слід також згадати і про безпекові ризики, що виникли у зв'язку з повномасштабною

війною. Частина західноукраїнських маршрутів періодично коригується з міркувань логістичного навантаження, пріоритетності евакуаційних чи військових перевезень. Потенційна загроза обстрілів, особливо в умовах сезонного пікового навантаження, створює додаткові виклики для стабільного функціонування пасажирських маршрутів у напрямку гірських територій.

Враховуючи результати проведеного аналізу, можна стверджувати, що залізничний туризм в Україні поступово виходить за межі традиційного сприйняття пасажирських перевезень і трансформується у більш комплексне явище, яке охоплює культурні, соціальні та економічні аспекти регіонального розвитку. Його роль особливо зростає в умовах післявоєнної відбудови, коли питання мобільності, логістики й доступу до гірських територій набувають стратегічного значення. Залізниця, як один із найбільш безпечних, стабільних і екологічних видів транспорту, має потенціал стати основою для формування нового формату внутрішнього туризму, орієнтованого на сталість, автентичність та регіональну ідентичність.

Разом з тим, наявні інституційні та інфраструктурні обмеження, зношеність рухомого складу, недостатня інтеграція транспортної і туристичної логістики, а також низький рівень цифровізації туристичних сервісів – усе це сповільнює реалізацію потенціалу залізничного туризму. Особливої актуальності набуває необхідність міжсекторальної співпраці між органами влади, Укрзалізницею, громадами гірських регіонів і приватними туристичними операторами, адже лише на основі такої координації можливе створення цілісного та конкурентоспроможного транспортно-туристичного продукту.

Водночас існуючі позитивні приклади – як-от спеціалізовані рейси до Ясіні, Ворохти чи Рахова, активне сезонне завантаження карпатських напрямків, запровадження мультимедійного супроводу в окремих поїздах – демонструють готовність інфраструктури до адаптації під потреби внутрішнього туризму, що свідчить про поступове формування передумов для розвитку залізничного туризму як самостійного сегмента в структурі туристичної галузі України.

Висновки. У висновку можна сказати, що залізничний туризм у гірських регіонах України має значний потенціал для сталого розвитку внутрішнього туризму та регіональної економіки, особливо в умовах післявоєнної

відбудови. Водночас, ефективна реалізація цього потенціалу вимагає комплексного вирішення інфраструктурних, організаційних та маркетингових викликів, а також активної міжсекторальної взаємодії. Проведене дослідження має практичну цінність і полягає у системному аналізі ключових бар'єрів та можливостей розвитку залізничного туризму, що

може слугувати основою для формування ефективних управлінських рішень і стратегічних програм на державному та регіональному рівнях, спрямованих на інтеграцію транспортної інфраструктури з туристичною сферою задля підвищення конкурентоспроможності та привабливості гірських територій України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Івано-Франківське обласне управління статистики. Туристична діяльність у Івано-Франківській області у 2019 році. URL: https://ifstat.gov.ua/EX_IN/2019/TZ51.HTM (дата звернення: 28.06.2026).
2. Громова О. В., Марко Р. А. Залізничний туризм як інструмент соціально-економічного розвитку Карпатського регіону. *Міжнародна транспортна інфраструктура, індустріальні центри та корпоративна логістика*: матеріали XXII наук.-практ. міжнар. конф. (4–5 червня 2026 р., м. Харків). Харків, 2026. С. 54–56.
3. Копитко В. І., Орловська О. В. Тенденції розвитку залізничного туризму в західному регіоні України. *Збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна «Проблеми економіки транспорту»*. 2016. Вип. 11. С. 14–19.
4. Матеріали Круглого столу «Розвиток туризму в Україні: проблеми, виклики та перспективи» (Львів, 26 вересня 2019 р.). Львів: ЛНУВМтаБТ, 2019. 121 с.
5. Міністерство розвитку громад та територій України. Інформація про українські залізниці. URL: <https://mindev.gov.ua/diialnist/napiamy/zaliznychnyi-transport/informatsiia-pro-ukrainski-zaliznytsi> (дата звернення: 29.06.2026).
6. Писаревський І. М., Богдан Н. М. Туристична галузь України: проблеми військового періоду та напрями повоєнного відновлення. *Сучасні тенденції розвитку індустрії туризму та гостинності: глобальні виклики*: матеріали III міжнародної науково-практичної конференції. Харків: Харківський національний університет міського господарства імені О. М. Бекетова, 2024. С. 3–5.
7. Про затвердження Державної стратегії розвитку туризму і курортів на період до 2026 року. URL: <https://ips.ligazakon.net/document/T222055?an=59> (дата звернення: 26.06.2026).
8. Туризм в Україні після війни: статистика, прогнози, нові виклики. SQ. 2024. URL: https://www.sq.com.ua/ukr/novini_partneriv/25.10.2024/turizm-v-ukrayini-pislya-viini-statistika-prognozi-novi-vikliki-2 (дата звернення: 30.06.2026).
9. Удвічі зросла кількість українців, які подорожують до Європи залізницею: статистика. TSN. 2018. URL: <https://tsn.ua/tourism/udvichi-zroslo-kilkist-ukrayinciv-yaki-podorozhuyut-do-yevropi-zalizniceyu-statistika-1185501.html> (дата звернення: 27.06.2026).
10. Укрзалізниця. Офіційні пасажирські маршрути. 2025. URL: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1026778236247953&set=a.531009982491450> (дата звернення: 28.06.2026).
11. Укрзалізниця. Розклад руху пасажирських поїздів. URL: <https://www.uz.gov.ua/passengers/timetable/> (дата звернення: 27.06.2026).
12. Mashika H., Klymenko M. Innovative technologies for tourism development in the Carpathian region. *Bulletin of Cherkasy State Technological University*. 2024. Vol. 29. No. 1. URL: https://www.researchgate.net/publication/381368950_Innovative_technologies_for_tourism_development_in_the_Carpathian_region (дата звернення: 29.06.2026).

REFERENCES:

1. Ivano-Frankivske oblasne upravlinnia statystyky. (2019). *Turystychna diialnist u Ivano-Frankivskii oblasti u 2019 rotsi* [Tourism activity in Ivano-Frankivsk region in 2019]. Retrieved June 28, 2026, from https://ifstat.gov.ua/EX_IN/2019/TZ51.HTM
2. Gromova, O. V., & Marko, R. A. (2026). Zaliznychnyi turyzm yak instrument sotsialno-ekonomichnoho rozvytku Karpatskoho rehionu [Railway tourism as an instrument of socio-economic development of the Carpathian region]. In *Mizhnarodna transportna infrastruktura, industrialni tsentry ta korporativna lohystyka: materialy XXII nauk.-prakt. mizhnar. konf.* [International transport infrastructure, industrial centers and corporate logistics: proceedings of the XXII international scientific and practical conference] (pp. 54–56). Kharkiv.

3. Kopytko, V. I., & Orlovska, O. V. (2016). Tendentsii rozvytku zaliznychnoho turyzmu v zakhidnomu rehioni Ukrainy [Trends in the development of railway tourism in the western region of Ukraine]. *Zbirnyk naukovykh prats Dnipropetrovskiy natsionalnyi universytet zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana "Problemy ekonomiky transportu"*, (11), 14–19.
4. *Materialy Kruhloho stolu "Rozvytok turyzmu v Ukraini: probleme, vyklyky ta perspektyvy" (Lviv, 26 veresnia 2019 r.)* [Proceedings of the Round Table "Tourism Development in Ukraine: Problems, Challenges and Prospects" (Lviv, September 26, 2019)]. (2019). LNUVMtaBT.
5. Ministerstvo rozvytku hromad ta terytorii Ukrainy. (n.d.). *Informatsiia pro ukrainski zaliznytsi* [Information about Ukrainian railways]. Retrieved June 29, 2026, from <https://mindev.gov.ua/diialnist/napriamy/zaliznychnyi-transport/informatsiia-pro-ukrainski-zaliznytsi>
6. Pysarevskiy, I. M., & Bohdan, N. M. (2024). Turystychna haluz Ukrainy: problemy viiskovoho periodu ta napriamy povoiennoho vidnovlennia [Tourism industry of Ukraine: problems of the military period and directions of post-war recovery]. In *Suchasni tendentsii rozvytku industrii turyzmu ta hostynnosti: hlobalni vyklyky: materialy III mizhnarodnoi naukovo-praktychnoi konferentsii* [Modern trends in the development of tourism and hospitality industry: global challenges: proceedings of the III international scientific and practical conference] (pp. 3–5). Kharkivskiy natsionalnyi universytet miskoho hospodarstva imeni O. M. Beketova.
7. *Pro zatverdzhennia Derzhavnoi stratehii rozvytku turyzmu i kurortiv na period do 2026 roku* [On approval of the State Strategy for the Development of Tourism and Resorts for the period up to 2026]. (n.d.). Retrieved June 26, 2026, from <https://ips.ligazakon.net/document/T222055?an=59>
8. Turizm v Ukraini pislia viiny: statystyka, prohnozy, novi vyklyky [Tourism in Ukraine after the war: statistics, forecasts, new challenges]. (2024). SQ. Retrieved June 30, 2026, from https://www.sq.com.ua/ukr/novini_partneriv/25.10.2024/turizm-v-ukrayini-pislya-viini-statistika-prognozi-novi-vikliki-2
9. Udvichi zrosla kilkist ukraintsiv, yaki podorozhuut do Yevropy zaliznytseiu: statystyka [The number of Ukrainians traveling to Europe by rail has doubled: statistics]. (2018). TSN. Retrieved June 27, 2026, from <https://tsn.ua/tourism/udvichi-zrosla-kilkist-ukrayinciv-yaki-podorozhuyut-do-yevropi-zalizniceyu-statistika-1185501.html>
10. Ukrzaliznytsia. (2025). *Ofitsiini pasazhyrski marshruty* [Official passenger routes]. Retrieved June 28, 2026, from <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1026778236247953&set=a.531009982491450>
11. Ukrzaliznytsia. (n.d.). *Rozklad rukhu pasazhyrskykh poizdiv* [Timetable of passenger trains]. Retrieved June 27, 2026, from <https://www.uz.gov.ua/passengers/timetable/>
12. Mashika, H., & Klymenko, M. (2024). Innovative technologies for tourism development in the Carpathian region. *Bulletin of Cherkasy State Technological University*, 29(1). Retrieved June 29, 2026, from https://www.researchgate.net/publication/381368950_Innovative_technologies_for_tourism_development_in_the_Carpathian_region

Дата надходження статті: 30.06.2026

Дата прийняття статті до публікації: 03.08.2026

Дата публікації статті: 18.08.2026