

УДК: 338.48

**РЕГИОНАЛЬНАЯ ЭКОНОМИКА: ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
REGIONAL ECONOMY: THEORY AND PRACTICE**

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТУРИЗМ. ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ.

RAILWAY TOURISM. FOREIGN EXPERIENCE.

Мартышенко Н.С., кандидат экономических наук, профессор кафедры Маркетинга и коммерции, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

E-mail: Natalya.martyshenko@vvsu.ru

Локша А.В. кандидат филологических наук, доцент кафедры Маркетинга и коммерции, Владивостокский государственный университет экономики и сервиса

E-mail: fox1108@mail.ru

Martyshenko N.S., Ph.D. in Economics, Professor, Department Marketing and commerce, Vladivostok state university of economy and service

E-mail: fox1108@mail.ru

Loksha A.V., Ph.D. in Linguistics, Senior lecturer, Department Marketing and commerce, Vladivostok state university of economy and service

E-mail: fox1108@mail.ru

Аннотация

Железнодорожный туризм является одним из перспективных направлений внутреннего туризма в России. Для нашей страны актуальным является повышение социальной направленности железнодорожных перевозок. Рассмотрен опыт организации железнодорожного туризма в зарубежных странах через призму его социальной направленности.

Annotation

Railway tourism is one of perspective directions of internal tourism in Russia. For our country increase of a social orientation of rail transportation is actual. Experience of the organisation railway tourism in foreign countries through a prism of its social orientation is considered.

Ключевые слова: железные дороги, железнодорожный туризм, льготные тарифы, молодежный туризм, социальный туризм

Keywords: railways, railway tourism, reduced rates, youth travel, social tourism

В настоящее время большинство туристских предпринимательских структур России не проявляют интереса к развитию железнодорожного туризма. Между тем, в недалеком прошлом этот вид туризма был весьма популярен в нашей стране. Так в 1983 г., еще в СССР, существовало более 1600 туристских рейсов, которые обслуживали около 650 тыс. человек в год. При этом продолжительность путешествий варьировалась от одного до 32 дней [4].

Современные исследования подтверждают интерес российских туристов к этому виду туризма. Так опросы, проведенные специалистами МИИТа, показали, что около 74% российских граждан положительно относятся к развитию железнодорожного туризма в нашей стране и только 6% отрицательно [3].

В последние годы руководство РЖД предпринимает некоторые попытки к возрождению железнодорожного туризма, но преобладание ведомственных интересов не способствует привлечению широких туристских бизнес-структур в этот вид туризма [18]. И вообще, в железнодорожном ведомстве страны накопилось достаточно проблем, и вместо того чтобы решать их, идя навстречу потребителю и повышая эффективность своей деятельности, там пока не видят иных путей как переложить свои проблемы на плечи потребителей. Последние годы объемы пассажирских перевозок на поездах дальнего следования постоянно снижаются, а если брать более длительный период, то объемы перевозок сократились в разы. И все-таки, железнодорожный транспорт все еще преобладает в перевозке пассажиров на дальние расстояния. Поездами дальнего следования перевозится внутри России 120 миллионов пассажиров, для сравнения – авиатранспортом 30 – 40 миллионов.

Поэтому мы и обращаемся к зарубежному опыту, где и пассажирские перевозки осуществляются в интересах населения, и железнодорожный туризм расширяется и находит своего потребителя. Более того, железнодорожный транспорт в последние годы в мире даже начинает теснить рынок авиаперевозок. Эта тенденция наметилась с расширением сети высокоскоростного железнодорожного движения. Высокоскоростное движение уже сейчас позволяет поездам составить жесткую конкуренцию самолетам на расстояниях до 1000 километров.

Преимущества скоростного поезда заключается как во времени, так и в удобстве. Самолет, имеющий скорость выше, на сравнительно небольших расстояниях (до 1000 километров) теряет конкурентные преимущества во времени – значительное время занимают формальности в аэропортах, сами аэропорты, как правило, расположены за городом, а вокзалы в центре городов. В итоге общее время на поездку становится сопоставимым. Кроме того, не надо сбрасывать со счетов, что многие пассажиры просто боятся летать самолетами и вынужденно преодолевают свой страх. Так опрос среди пользователей Рунета показал, что

страх перед перелетом испытывает почти треть респондентов – 31%. Не в пример этому, поездка по железной дороге, в определенной степени, может сама доставлять удовольствие и оставлять положительное впечатление.

Известен ряд разновидностей железнодорожного туризма. Путешествия могут быть организованы специальными туристскими поездами. Чартерные поезда могут следовать по популярным направлениям по установленным датам. Поездки могут быть однодневные, непродолжительные (2 – 3 суток) и многодневные (от 5 суток и более). При многодневных и непродолжительных поездках на специализированных поездах ночевки могут быть как в самом поезде, так и в заранее забронированных гостиницах на промежуточных остановках. Туристские поезда могут отличаться по классу. В последнее время в мире стали появляться туристские поезда повышенной комфортности. На таких поездах совершаются железнодорожные круизы. Отдельные поезда, по комфортабельности и внутреннему дизайну, могут посоперничать со стационарными гостиницами. Стоимость поездки в таких поездах может быть очень высока. В последнем случае, сам поезд представляет собой главный туристский объект. В настоящее время в международной туристской практике активно разрабатываются нетрадиционные формы размещения туристов [10]. Но в данной работе, нас больше интересуют массовые виды железнодорожного туризма, которые используют поезда, следующие по расписанию. Более того, самым массовым можно считать самостоятельный туризм на поезде.

Что касается большинства туристов нашей страны, их в большой степени ограничивает стоимость туристских поездок. Как правило, основную часть стоимости турпоездки составляют именно транспортные расходы и поэтому часто использование железнодорожного транспорта может быть вызвано стремлением сэкономить на транспортных расходах [7]. И большинство экспертов сходятся во мнении, что железнодорожный туризм, как организованный, так и самостоятельный, в нашей стране сдерживает негибкая ценовая политика РЖД.

Таким образом, мы подошли к основной проблеме, через призму которой мы собираемся рассматривать железнодорожный туризм в зарубежных странах. То есть нас в первую очередь интересует железнодорожный туризм экономического класса. В таком виде туризма заинтересованы, в первую очередь, молодые люди и люди пожилого возраста. Эти категории туристов часто располагают и большими временными рамками на совершение турпоездки, то есть, время поездки у них не является определяющим фактором [13 и 15].

Прежде чем перейти к рассмотрению условий, которые предоставляют железнодорожные компании различных стран для туристов, рассмотрим основные показатели ведущих

железнодорожных держав мира. Самой большой по протяженности дорог является железнодорожная сеть США (рис. 1).

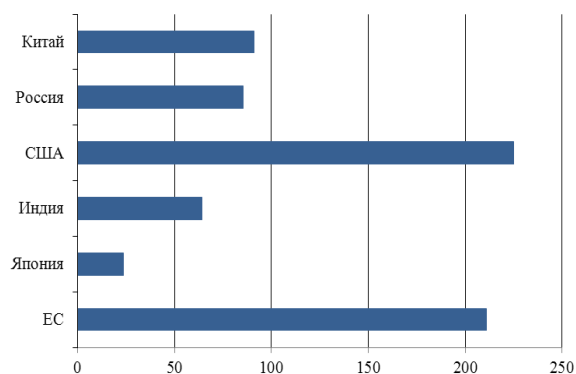


Рис. 1. Протяженность сети железных дорог (тыс. км) [17]

Страны Европейского Союза незначительно уступают США по протяженности железных дорог, но сильно превосходят их в качестве и приспособленности для пассажирских перевозок. Плотность железных дорог в странах Европейского союза превосходит многие остальные страны мира. Безусловным лидером, по густоте сети железных дорог и уровню их оснащения, является Япония. Китай и Россия близки по протяженности своих железнодорожных сетей. Но Китай быстрыми темпами двигается по пути модернизации своих железных дорог. Индия по густоте своей железнодорожной сети превосходит и Россию, и Китай.

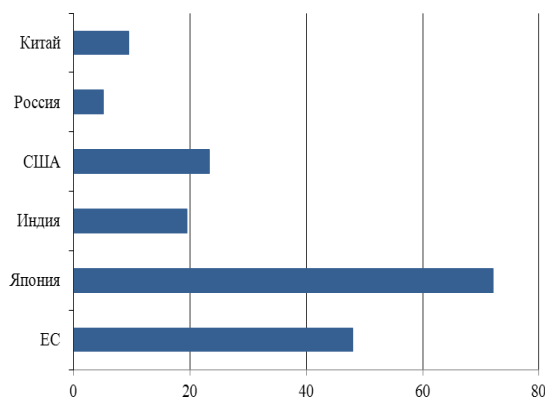


Рис. 2. Плотность сети железных дорог (пог. км/млн км²) [5]

Многие, если не сказать большинство, железнодорожных компаний стран мира стараются привлечь пассажиров всеми способами, предлагая широкий комплекс качественных услуг, в том числе, туристских.

Европа

Европейские железные дороги отличаются особенным разнообразием льготных тарифов. Здесь разработана целая система льгот, предполагающая применение скидок: при путешествии в международном сообщении между 30 странами Европы и Африки (система скидок Inter Rail); при поездке в скоростных и суперскоростных экспрессах по территории евро-

пейских государств (Euronight); при путешествии по Европе группой в количестве 2 человек и более (Euroilpass); при поездках по территории одной страны, входящей в сферу InterRail (Freedom Pass).

Самый популярный в Европе универсальный проездной InterRail Global Pass, который действует на территории всей Европы. Стоимость проездного билета этой категории приведена в табл. 1.

Таблица 1

Стоимость InterRail Global Pass (вагон второго класса, евро)

Срок действия	Взрослый (26-60 лет)	Молодежный (12-25 лет)	Детский (4-11 лет)	Пенсионный (60+ лет)
5 дней в течении 10 дней	276	181	138	249
10 дней в течении 22 дней	393	265	197	354
15 дней	435	307	218	392
22 дня	509	339	255	459
1 месяц	658	435	329	593

Но, в отдельных странах Европы, могут быть еще более выгодные собственные тарифы InterRail One Country Pass, действующие только в пределах одной страны.

Для жителей стран Европы (в том числе и стран СНГ) есть туристский билет EuroDomino, позволяющий путешествовать по стране в течение 3 – 8 дней в течение месяца, а также дающий скидку на проезд до этой страны. Например, трехдневный проездной по Голландии стоит 50 евро плюс 14 евро за каждый дополнительный день.

Как правило, в странах бывшего соцлагеря (Польша, Румыния) студенческие проездные действительно только для студентов вузов этой же страны. В более развитых странах, например, Франции, Бельгии, Германии, студенческие льготы распространяются на всех студентов по предъявлению международной студенческой карты.

Молодежные льготы более универсальны, они всегда международные, поскольку легче проверяются (по паспорту, часто даже не требуется предъявление молодежной карточки). В некоторых европейских странах студенческие и молодежные льготы распространяются также на супругов и детей независимо от их возраста.

Билеты для молодежи и студентов продаются в кассах при предъявлении международных молодежных и студенческих карт ISIC, GO-25, EURO<26. Процент скидки от взрослого тарифа значительно выше, если покупаешь билет в оба конца и колеблется в среднем от 15% до 30%, но иногда достигает и половины стоимости. Например, стандартный тариф из Варшавы в Женеву и обратно составляет \$409, а с молодежной скидкой – лишь \$225 [19].

Наиболее развитая система льготных тарифов действует в сети железных дорог Германии. Перечень льготных тарифов включает десять наименований: *Wochenende Ticket*, *Guten-Aben-Hcke*, *Bayern-Nicke*, *Baden-Wiirttemberg-ltcke*, *Rail and Fl*, *Sparpreis*, *ICE-Familien-Sparpries*, *Europa-Sparpries*, *Bahn-Card*, *InterRail*. Описание указанных тарифов можно найти на русскоязычном сайте [16]. Такой подход делает железнодорожный туризм в Германии весьма популярным. Более 45% населения этой страны путешествуют по железной дороге.

Опыт немецких предпринимателей для нас важен еще с точки зрения технологий управления стандартами качества туристских услуг, оказывающих огромное влияние на качество и популярность турпродукта в Германии.

Важно отметить, что в Европе можно и нужно приобретать билеты загодя, причем гораздо более задолго, чем в нашей стране (обычно уже месяца за три до поездки). При этом можно сэкономить до 85 – 90% стоимости билета, такая покупка очень поощряется (например, в Германии), и билет может стоить в пять раз дешевле, однако число таких билетов ограничено.

Большой популярностью за рубежом пользуются туристские, экскурсионные и чартерные поезда.

Опытные путешественники советуют относительно железных дорог Европы вначале добраться на чем-либо до любой европейской страны, а там уже формировать самостоятельный тур на условиях европейских перевозчиков. То есть, сегодня потребителям невыгодно иметь дело с российскими перевозчиками по железным дорогам. Почему сложилась такая ситуация на РЖД, пусть думают сами перевозчики.

Далее рассмотрим некоторые особенности организации железнодорожных перевозок пассажиров в странах Северо-Восточной Азии, которые расположены в близи наших Дальневосточных границ и в настоящее время лидируют в мире по темпам развития как внутреннего, так и международного туризма [8, 11, 12, 14].

Китай

Китай – единственная страна в мире, в которой имеет место существенное увеличение плотности железных дорог. Причина заключается в относительно небольшой, но интенсивно используемой сети. По уровню грузовых и пассажирских перевозок, вместе взятых, Китайские железные дороги в настоящее время являются самой загруженной системой железных дорог в мире.

Железные дороги являются основным транспортом для перемещения огромных внутренних потоков туристов и туристов из других стран, перемещающихся во время поездки по Китаю. В последнее десятилетие Китай произвел скачок в развитии своих железных дорог.

КНР настойчиво осваивает новые виды железнодорожного транспорта. По протяженности высокоскоростных магистралей (ВСМ или high-speed rail) Китай уже опередил развитые страны мира. По данным международного союза железных дорог (2012 год) протяженность ВСМ в 2015 году существенно вырастет (табл. 2) [20]. Только в 2010 – 2012гг. китайское правительство и госбанки направили на развитие железных дорог около 355 млрд долл., значительная часть из которых пошла на расширение сети скоростных магистралей. В 2013 году Китай инвестирует в железные дороги еще 104 млрд долл. К началу 2013г. китайцы построили и модернизировали более 8500 км железнодорожных путей для скоростных и высокоскоростных поездов. В декабре 2012 года в КНР была открыта самая длинная в мире и одна из самых «быстрых» железнодорожных линий из Пекина в Гуанчжоу. По ней поезда преодолевают расстояние почти в 2300 км всего за восемь часов, разгоняясь до 350 км/ч.

Таблица 2

Протяженность линий ВСМ в мире

Страна	Протяженность ВСМ в эксплуатации км.	Протяженность ВСМ в стадии строительства км.	Протяженность ВСМ к 2015 г. км.
Китай	6403	4235	13593
Испания	2144	1679	5525
Япония	2664	424	3625
Франция	2036	757	5200
Германия	1334	428	2320
Италия	923	0	1318
Турция	447	758	2424
Южная Корея	412	186	647
Саудовская Аравия	0	550	550
Марокко	0	200	680
США	362	0	1262
Тайвань	345	0	345
Бельгия	209	0	209
Россия	180	0	2274
Нидерланды	120	0	120
Великобритания	113	0	307
Швейцария	35	72	107

Первой очередью новой железной дороги между Пекином и Гуанчжоу стала высокоскоростная трасса Пекин – Шанхай протяженностью 1318 км. Она была запущена в эксплуатацию летом 2011 года, связав две крупнейшие экономические зоны Китая: Бохайский залив и дельту реки Янцзы. 135 тысяч рабочих в рекордно короткие сроки – всего за 3 года – проложили параллельно старой линии Пекин – Шанхай новую высокоскоростную трассу с дву-

сторонним движением, самую скоростную в мире. Ежедневный пассажиропоток на линии превышает 220 тыс. человек. В часы пик отправление поездов происходит каждые три минуты (рис. 3). Между Пекином и Шанхаем было сооружено 244 железнодорожных моста, пробито 22 туннеля общей протяженностью более 16 км, построен самый длинный в мире 164-километровый мост-виадук, 9 км которого проходят над водной гладью озера Тайху и пересекают крупнейшую реку Китая – Янцзы. Виадук занесен в Книгу рекордов Гиннеса [9].

Путешествовать по железной дороге Китая безопасно. Люди в поездах относятся к европейцам вполне доброжелательно. Для удобства иностранцев, путешествующих по Китаю, на вокзалах предусмотрены VIP-залы и VIP-кабину. На льготы на проезд в Китае лучше не рассчитывать – там и так железнодорожные билеты намного дешевле, чем в России (при равных условиях). Билеты не всегда есть на нужный вам поезд и класс. Но в китайских поездах по ходу поездки можно повысить класс.



Рис. 3. Высокоскоростные магистрали Китая

Трудности могут возникнуть из-за того, что все процессы по посадке и высадке пассажиров там происходят очень быстро. Есть свои правила, как вести себя при поездках – когда и как выходить на перрон, садиться в вагон и прочее. Поэтому путешественнику, осуществляющему поездку самостоятельно, желательно заранее разведать все маршруты передвижения по вокзалу.

Южная Корея

Когда слышишь такое мнение, что «южнокорейский транспорт самый лучший в мире», то сразу не можешь поверить. И только когда сам побываешь в Южной Корее, начинаешь придерживаться такого же мнения. Даже новичку легко ориентироваться в транспортной системе этой страны. Там все продумано до мелочей. Уровень безопасности, наверное, тоже «самый высокий в мире». Люди очень отзывчивые. Если что-нибудь спрашиваешь, то корей-

цы будут тебе объяснять до тех пор, пока не поймут, что ты их понял. Молодое поколение в городах, как правило, владеет английским языком. В общем, у нас в незнакомом большом городе заблудиться гораздо проще, чем в Южной Корее. Компьютер при путешествии по Южной Корее тоже очень полезная вещь – это и надежная связь, и информация.

Хотя страна не такая уж и большая, но обладает достаточно развитой современной транспортной сетью. На вокзалах нет такой суеты как в Китае. Билеты всегда в наличии.

В стране разработан специальный проездной KR Pass для иностранцев, который позволяет без ограничений путешествовать по стране на всех видах поездов в течение 1, 3, 5, 7 или 10 дней. Проездной можно приобрести на сайте, обменяв электронный ваучер затем на железнодорожном вокзале в Корее, или у распространителей, а также у представителей турагентств.

Проездные подразделяются на три вида:

«normal» – стандартный билет для взрослых

«saver» – экономичный вариант для групп от 2 до 5 человек;

«youth» – молодежный проездной для лиц от 13 до 25 лет, а также для тех, кто имеет карту «ISIC».

Детям в возрасте до 4 лет проезд бесплатный. Дети в возрасте от 4 до 12 лет – скидка 50%.

Стоимость стандартного молодежного проездного в вонгах на 1 день (58200/46600), на 3 дня – (84600/67700), на 5 дней – (127000/101600), на 7 дней – (160400/128300) и на 10 дней – (185100/148100). Курс вонги к доллару США составляет примерно 1120 вон за доллар.

Япония

Железнодорожный транспорт в Японии является основным средством перевозки пассажиров, как между большими городами, так и на пригородных линиях. По российским меркам разовые поездки по железной дороге не дешевы, однако уже с двух – трех поездок становится выгодно приобретать проездные билеты.

Туристам желающим путешествовать в Японии по железным дорогам страны предоставляются несколько видов проездных билетов. Проездной Japan Rail Pass обеспечивает неограниченное пользование японскими железными дорогами, Japan Railways (JR) предназначен для иностранных гостей. Проездной по Японии JR Pass рекомендуется любому, кто планирует посетить больше чем одну область Японии. Этот проездной может быть использован на почти всех поездах JR (Japan Railways), включая городские линии поездов и синкансен-пассажирский экспресс (сверхскоростные пассажирские экспрессы), автобусные линии, и

паромы Miyajima той же компании JR (Japan Railways). В случае использования поездов других частных компаний, нужно будет доплачивать на месте стоимость проезда.

Таблица 3

Стоимость проездного билета Japan Rail Pass

Срок действия	Эконом-класс	Зеленый (первый класс)
7 дней	28300 иен	37800 иен
14 дней	45100 иен	61200 иен
21 день	57700 иен	79600 иен

Поезда в Японии настолько комфортные, что разницу между классами неискушенный турист может и не уловить. Туристы, желающие путешествовать только по определенным регионам Японии, могут по оптимальным ценам приобрести региональные проездные билеты. Для японских граждан существуют свои разновидности льготных проездных билетов.

США

В США очень развит воздушный транспорт. На более короткие поездки американцы предпочитают пользоваться личным автомобилем. То есть, железнодорожный транспорт не так популярен, но тоже имеет своих пассажиров.

Самой мощной является американская железнодорожная сеть Amtrak, которая охватывает почти всю страну. Сеть настолько обширна (более 500 станций в 46 штатах, протяженность более 25 000 км), что по ней можно попасть практически во все крупные города США.

Для свободного перемещения по железной дороге целесообразно приобрести проездной билет USA Rail Pass, позволяющий на определенное время (1, 3, 5, 10, 15, 30 дней и др.) путешествовать на поезде по всей стране или определенному региону (например, Californi Rail Pass) без ограничений. Стоимость проездного USA Rail Pass: 15 дней – 429\$; 30 дней – 649; 45 дней – 829\$. Имея проездной можно выйти на любой станции, остановиться на день-два, и потом продолжить путешествие на другом поезде.

Заключение

Существующий зарубежный опыт свидетельствует о том, что железнодорожные компании активно участвуют в развитии туризма и успешно ведут туристскую деятельность.

Железнодорожный транспорт и туризм по железным дорогам должны иметь более высокую социальную направленность [1 и 2].

На пути железнодорожных путешествий в России стоит ряд проблем, которые не дают развиваться этому виду туризма. Представителей рынка особенно волнует вопрос ценообразования. Эксперты полагают, что железнодорожные туристские проекты могут реализо-

ываться только при скидке до 30% от действующих сегодня тарифов на проезд в купейном вагоне.

По мнению участников рынка, развивать железнодорожный туризм невозможно без объединения усилий туроператоров, железнодорожных перевозчиков и региональной властей.

Чтобы сделать путешествия по железной дороге востребованным продуктом придется преодолеть проблемы сервиса, недостатка инфраструктуры и ряд стереотипов, как в потребительской, так и в туроператорской среде [6].

В железнодорожном туризме заложен мультипликативный эффект, который способен стимулировать развитие внутреннего туризма в стране. Развитая сеть железных дорог открывает для этого бизнеса безграничные возможности, а если будет предложение, то возникнет и спрос.

Сегодня в России недостаточно специализированного подвижного состава для путешествий по железным дорогам. Поэтому железнодорожный туризм некомфортабелен и экономически низко эффективен, что, в свою очередь, сдерживает его развитие. Для обеспечения высококачественного обслуживания туристов и пассажиров в пути следования необходима модернизация и создание нового специализированного подвижного состава для дальнего и пригородного сообщения (с улучшенным обзором, стилизованного в традициях разных эпох и культур).

Подразделения предприятий железнодорожного транспорта, занимающиеся туристским и сервисным обслуживанием, используя результаты маркетинговых исследований должны участвовать в формировании политики технического развития железнодорожных станций, вокзалов и их инфраструктуры, давать предложения по изменению технологии их работы, схем формирования расписания движения пассажирских поездов, а также постоянно изучать структуру обслуживаемых пассажиропотоков и их потребности, гибко реагировать на изменяющиеся потребности населения в перевозках, разрабатывать новые современные комплексные туристские продукты и услуги, совершенствуя стиль и формы обслуживания пассажиров.

Список литературы

1. Александрова Е.Н., Стадник Т.А. Современные тенденции международного туризма: вопросы конкурентоспособности // Экономика и предпринимательство. 2013. Т. 7. № 1. С. 73 – 77.
2. Борзенец Н.Н. Инновационные возможности повышения качества обслуживания населения: развитие самостоятельного туроперейтинга // Экономика и предпринимательство. – 2013. – Т. 7. – № 1. – С. 294 – 296.

3. Глазков В.Н. Аргументы внутреннего железнодорожного туризма // Мир транспорта. – 2011. – Т. 34. – № 1. – С. 104 – 110.
4. Глазков В.Н. Железнодорожные туристические перевозки на современном этапе // Железнодорожный транспорт. – 2007. – № 5. – С. 53 – 55.
5. Густота железных дорог [Электронный ресурс]. – URL: http://ru.worldstat.info/World/List_of_countries_by_Density_of_railways (дата обращения 24.07.2013).
6. Егорова Н.Е., Цыганков Д.А. Методы и инновации в планировании развития внутреннего туризма в регионе // Экономика и предпринимательство. – 2013. – № 5. – С. 225 – 229.
7. Каменева В.В., Антонова А.Н. Транспортная составляющая инфраструктуры туризма // Региональная экономика: теория и практика. – 2011. – № 8. – С. 33 – 37.
8. Катриченко Е.Е., Мартышенко Н.С. Условия и тенденции развития международного туризма в Южной Корее // Практический маркетинг – 2012. – № 12. С. 33 – 48.
9. Китай набирает скорость [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.rg.ru/2013/01/31/transport.html> (дата обращения 24.07.2013).
10. Локша А.В., Мартышенко Н.С. Анализ концепций нестандартных средств размещения в мировой туристской практике // Вестник национальной академии туризма. – 2013. – №1. С. 21 - 27.
11. Мартышенко Н.С. Исследование структуры потребления туристских услуг по турам Владивосток - Китай // Практический маркетинг. – 2010. – №5(159). С. 24 – 32.
12. Мартышенко Н.С. Конкурентное позиционирование предложения территориального туристского продукта Приморского края в Северо-Восточной Азии // Экономика и предпринимательство. – 2011. – №5. С. 153–163.
13. Мартышенко Н.С. Проблемы международного молодежного и студенческого туризма в Приморском крае // Новый университет. – 2011. – №10. – С. 21 – 23.
14. Мартышенко Н.С. Условия и тенденции развития международного туризма во Вьетнаме // Альманах современной науки и образования. – 2012. – №3. С. 84 – 88.
15. Мартышенко Н.С., Мартышенко С.Н. Современные тенденции изменения структуры времяпрепровождения студентов // Социально-экономические явления и процессы. – 2013. – №1. С. 112 – 116.
16. Обслуживание пассажиров на зарубежных железных дорогах [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.turbooks.ru/libro/tranporobsluzh/g21.html> (дата обращения 24.07.2013).
17. Список стран по длине сети железных дорог [Электронный ресурс]. – URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/> (дата обращения 24.07.2013).
18. Ставцева С. Как «РЖД Тур» проваливает развитие железнодорожного туризма [Электронный ресурс]. – URL: http://www.ratanews.ru/news/news_24062013_1.stm (дата обращения 24.07.2013).
19. Транспорт – на чем ехать за границу [Электронный ресурс]. – URL: <http://x-student.ru/articles-travel01.html> (дата обращения 24.07.2013).
20. UIC or International Union of Railways [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.uic.org/> (дата обращения 24.07.2013).

References

1. Aleksandrova E.N., Stadnik T.A. Modern line of the international tourism: competitiveness questions//Economy and business. 2013, V. 7, No. 1. pp. 73 - 77.
2. Borozneth N.N. Innovative of possibility improvement quality service of the population: development amateur touroperators //Economy and business. 2013, T. 7, No. 1. pp. 294 - 296.
3. Glazkov V.N. Arguments of internal railway tourism// Transport World. 2011. T. 34. No. 1. pp. 104 - 110.

4. Glazkov V.N. Railway tourist transportations at the present stage// Railway transport. 2007. No. 5. pp. 53 - 55.
5. Density of railways [Electronic resource]. – URL: http://ru.worldstat.info/World/List_of_countries_by_Density_of_railways (date of the reference 24.07.2013).
6. Egorova N.E., Tsygankov D.A. Method and innovations in planning of development internal tourism in region // Economy and business. 2013, No. 5, pp. 225 - 229.
7. Kameneva E.E., Antonova A.N. Transport a tourism infrastructure component//Regional economy: the theory and practice. 2011, No. 8, pp. 33 - 37.
8. Katrichenko E.E., Martysenko N.S. Conditions and trends of development of international tourism in South Korea // Practical marketing, 2012, No. 12, pp. 33-48.
9. China speeds up [Electronic resource]. – URL: <http://www.rg.ru/2013/01/31/transport.html> (date of the reference 24.07.2013).
10. Loksha A.V., Martysenko N.S. The analysis of concepts non-standard means placing in world tourist practice // The bulletin of national tourism academy. 2013, No. pp. 21 - 27.
11. Martysenko N.S. Kitai – Research in the structure of consuming tourist services in Vladivostok – China tours // Practical marketing, 2010, No. 5, pp. 24-32.
12. Martysenko N.S. Competitive positioning of the offer of a territorial tourist product of Primorski Territory in Northeast Asia//Economy and business, 2011, No.5. pp. 153-163.
13. Martysenko N.S. Problems of the international youth and student's tourism in Primorski Territory // New university, 2011, No.10. pp. 21 - 23.
14. Martysenko N.S. Conditions and trends of development of international tourism in Vietnam // Almanac of modern science and education, 2012, No.3. pp. 84 - 88.
15. Martysenko N.S., Martysenko S.N. Modern lines of change structure pastime of students // Social and economic phenomena and processes, 2013, No 1. pp. 112 - 116.
16. Service of passengers on foreign railways [Electronic resource]. – URL: <http://www.turbooks.ru/libro/tranporobsluzh/g21.html> (date of the reference 24.07.2013).
17. The list of the countries on length network railways [Electronic resource]. – URL: <http://ru.wikipedia.org/wiki/> (date of the reference 24.07.2013).
18. Stavtheva S. As «the Russian Railway Round» ruins development of railway tourism [Electronic resource]. – URL: http://www.ratanews.ru/news/news_24062013_1.stm (date of the reference 24.07.2013).
19. Transport – on what to go abroad [Electronic resource]. – URL: <http://x-student.ru/articles-travel01.html> (date of the reference 24.07.2013).
20. UIC or International Union of Railways [Электронный ресурс]. – URL: <http://www.uic.org/> (дата обращения 24.07.2013).