

SUMMARY

**DEVELOPMENT OF A BANKING SERVICES MARKET IN UKRAINE:
REVIEW OF MAJOR TRENDS AND PROSPECTS**

The banking sector of Ukraine is going through a deep crisis and the banking services market development is an important condition to take it out of. The aim of the research is to study the modern banking services market in Ukraine to find the main directions of its development. The following general scientific methods have been used in the process of investigation: induction and deduction, tabular and graphical methods of analysis, analysis of cause-effect dependence. The scientific novelty of the study lies in the substantiation of the main developmental trends in the banking services market in Ukraine and analysis of the main ones. Among the most important trends observed in the banking business in Ukraine and in the world is the increasing number of bank offered services, intensification of competition between national and foreign banks, the increase of the automated systems usage as well as electronic transfer of financial information, concentration of banks with corresponding decrease of their number and internationalization of the financial markets, increasing the risk of financial failure of banks. The prospects for further development of banking services market in Ukraine have been defined on the basis of the research of the main banking services market directions in the countries with transformation economy. Further research will be oriented on the developing sets of measures aimed at supporting the sustainable state of domestic banking institutions, neutralization and prevention of the destabilizing trends development in time, which will promote to create the prerequisites for economic sustainability and the stable development of the Ukrainian banking sector on a long-term basis.

Key words: banking services market, bank institution, banking services, indicators of banking market functioning.

УДК 911.3

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ТУРИЗМУ В ОРГАНІЗАЦІЇ ПОДОРОЖЕЙ

ЛУЖАНСЬКА Т.Ю., МОРОЗ Ф.В., БУДКЕВИЧ Г.Б, КАМПО І.О.

Мукачівський державний університет

Актуальність. Актуальність теми дослідження обумовлена комплексним підходом до оцінки розвитку транспортного туризму при організації регіональних подорожей. Високі темпи зростання туристичних подорожей, значна їх частка в загальному обсязі перевезень, збільшення рухливості туристів, здійснюють прямий вплив на розвиток транспорту. Яскраво вираженою тенденцією є встановлення тісних зв'язків між транспортними й туристичними організаціями для досягнення оптимальної координації їхніх зусиль в обслуговуванні туристів.

Мета. Метою дослідження є оцінка транспортного туризму при організації регіональних подорожей як на світовому рівні, так і на території України.

Методологія. Методологічною основою дослідження є загальнотеоретичні та спеціальні методи дослідження: історичний, статистико-економічний, аналізу та синтезу, структурний, прогнозно-аналітичний та інші. В основі методології системного підходу розкрито системно-функціональний характер розвитку транспортного туризму, розглянуто класифікацію різних видів транспорту та особливості їх розвитку, основні напрямки вдосконалення транспортного туризму в Україні та Закарпатській області.

Результати. У статті розглянуто питання розвитку транспорту у зв'язку із становленням туризму; проаналізовано основні чинники у процесі планування туристичної подорожі; оцінено методичні підходи до вибору перевізників; досліджено розвиток основних видів транспорту в світі та на території України; проаналізовано роль логістичної інфраструктури в розвитку транспорту; оцінено шляхи удосконалення розвитку транспортного комплексу України, у т.ч. Закарпатської області.

Наукова новизна. Запропоновано заходи щодо активізації розвитку транспортного туризму при організації регіональних подорожей. Це дало змогу визначити основні складові удосконалення транспортної інфраструктури при плануванні туристичних подорожей.

Практична значимість. Надано практичні пропозиції з формування регіональної мережі розвитку транспортного туризму. Це дозволить посилити інтеграційну оцінку потенціалу транспортного туризму на території України. Подальшого дослідження потребують питання розробки конкурентних стратегій для покращення розвитку транспортного туризму.

Ключові слова: туристичний транспорт, транспортне обслуговування, транспортний туризм, туристичний потік, транспортна логістика, продуктивність транспортних засобів, комбіновані транспортні послуги, тривалість туристичних подорожей.

Нині неможливо уявити собі розвиток туристичної галузі без існування розвиненої транспортної мережі, оскільки туризм тісно пов'язаний з подоланням простору. Транспортне обслуговування є важливою складовою туристичного продукту. Воно включає послуги доставки до місця призначення та назад, трансферу, надання транспортних засобів для виконання програм обслуговування, організацію спеціалізованих транспортних турів. Перспективними для організації подорожей є нові, вдосконалені транспортні засоби - швидкісні потяги на магнітній підвісці, монорельсові дороги, морські та річкові судна на повітряній "подушці" та інші.

Наростання глобалізаційних процесів в економіці викликало бурхливий розвиток транспортних засобів та шляхів сполучення, що поряд з іншими чинниками (науково-технічна революція, урбанізація, необхідність раціонального ставлення до навколишнього середовища, збільшення вільного часу, загальне зростання культурного рівня населення) стали катализатором посилення міжнародної туристичної діяльності. При цьому транспорт стає невід'ємною складовою туристичної сфери, а його розвиток актуалізує використання наявного туристичного потенціалу в Україні, оцінка якого буде неповною без урахування інфраструктурної складової.

Об'єкти та методи дослідження. У науковій літературі з туристичної проблематики навіть з'явився термін «туристичний транспорт». Він впроваджується у наукову термінологію у 50-х роках ХХ сторіччя, коли туристичні подорожі перетворюються у масове явище та зростає їх значення в розвитку суспільства. При цьому деякі фахівці, розглядаючи взаємовідносини туризму і транспорту, відводять туристичному транспорту самостійне місце в системі пасажирського транспорту у зв'язку з тим значенням, яке він має у туристичному процесі.

Нині спостерігається кількісне зростання окремих складових матеріальної бази всіх видів пасажирського транспорту. Орієнтація на потреби туриста приводить до змін у транспортній системі, які складаються переважно в збільшенні техніко-експлуатаційної швидкості пасажирських транспортних засобів, скороченні часу подорожі, поліпшенні інтер'єру і якості обслуговування в транспортних засобах, удосконалюванні їхньої конструкції згідно вимогам туристів, забезпеченні підвищених мір безпеки руху. Крім того, розвиток нових туристичних центрів і районів завжди приводить до здійснення організаційних змін у територіальному перерозподілі маршрутів пасажирського транспорту. Ріст туристичного потоку викликав до життя застосування таких форм обслуговування, як комбіновані транспортні послуги.

Питанням розвитку транспорту в системі комплексних досліджень сфери туризму приділили увагу такі вчені, як: А. Бабкін, В. Бабарицька, М. Біржаков, В. Винокуров, Б. Данилишин, Л. Дядечко, В. Леонов, О. Любіцева, М. Мальська, А. Мельник та інші.

Характеристикою транспортного комплексу України та його оцінкою займалися такі дослідники, як: О. Бакаєв, М. Григорович, Б. Данилишин, Ж. Дерій, Н. Іванова, В. Льчук, Є. Пашенко, Л. Чернюк, І. Юхновський, О. Ярош та інші. Проте в науковій літературі відсутня його комплексна характеристика як складової туристичного потенціалу країни.

Постановка завдання. Метою даної публікації є оцінка розвитку транспортного туризму як на світовому рівні, так і на території України. Для досягнення поставленої мети були виконані наступні завдання:

- дослідити розвиток транспорту у зв'язку із становленням туризму;
- проаналізувати основні чинники у процесі планування туристичної подорожі;
- оцінити методичні підходи до вибору перевізників;
- дослідити розвиток основних видів транспорту в світі та на території України;
- проаналізувати роль логістичної інфраструктури в розвитку транспорту;

- проаналізувати шляхи удосконалення розвитку транспортного комплексу України, у т.ч. Закарпатської області.

Результати та їх обговорення. Розвиток транспорту й туризму - тісно пов'язаний і взаємозумовлений процес. Загальноприйнятим є факт, що сучасний туризм досягнув значного рівня розвитку, багато в чому завдяки використанню транспорту. Історія розвитку туризму, в цілому, ділиться на дві частини: перша - до появи й використання масових видів транспорту; друга - після їхньої появи, що, у свою чергу, складається з окремих етапів відповідно до виникнення нових видів транспортних засобів, а саме: вік залізниць, вік автомобілів, вік реактивних літаків і вік круїзів на морських суднах. Високі темпи розвитку туризму в період після Другої світової війни на пряму пов'язані з науково-технічним прогресом в області транспорту. Розробка сучасних авіалайнерів і початок їхнього масового використання викликало справжній «бум» у пасажирських перевезеннях. У людей з'явилася можливість побувати в різних куточках планети, переборюючи значну відстань за короткий проміжок часу [11].

Перший теоретичний досвід відділення туристичного транспорту від пасажирського належить швейцарському професорові Walter Hunzicher. Його ідея отримала подальший розвиток у дослідженнях професора Claud Kaspar.

Прогрес у транспорті з'явився причиною високих темпів розвитку туризму, структурної трансформації та нових якісних характеристик даного явища. Це стало можливим завдяки:

- удосконаленню якості пасажирських транспортних засобів (швидкості, безпеки, комфорту, економічності);
- істотному збільшенню провізної спроможності пасажирського транспорту;
- створенню об'єктивних умов для зменшення собівартості та ціни транспортних послуг [6].

У західній логістичній практиці у процесі вибору перевізника часто використовують спеціально розроблені рангові системи показників. Для прикладу наведемо одну з них. Найпростіша схема вибору перевізника за допомогою систем ранжованих критеріїв полягає у безпосередньому порівнянні сумарного рейтингу перевізників.

На близькі відстані (до 5 км) вигідно переміщатись пішки або велосипедом. На відстані від 5 до 500 км раціонально використовувати автомобіль, від 30 до 1500 км – залізницю, а авіація нерентабельна на відстанях менших, ніж 500 км. Відповідно виникає конкуренція між різними видами транспорту за перевезення пасажирів. Наприклад, нині під час вибору виду транспорту, щоб доїхати з Парижа до Лондона, туристів пропонують літак або супершвидкісний залізничний експрес «Євростар», який їде Євротунелем під протокою Ла-Манш та долає відстань між зазначеними містами лише за три години.

Таблиця 1.

Ранжування критеріїв вибору перевізників

№ п/п	Критерій (показник)	Ранг
1	Безпека перевезень	1
2	Тарифи (вартість перевезення)	2
3	Надійність (дотримання часу прибуття)	3
4	Загальний час перевезення	4
5	Готовність перевізника до переговорів про зміну тарифу	5
6	Фінансова стабільність перевізника	6
7	Наявність додаткового устаткування в автобусі	7
8	Якість сервісу	8
9	Наявність додаткових послуг	9

10	Кваліфікація персоналу	10
11	Відстеження руху транспортного засобу	11
12	Готовність перевізника до переговорів про зміну сервісу	12
13	Гнучкість схем маршрутів перевезень	13
14	Сервіс на лінії	14
15	Процедура заявки (замовлення на транспортування)	15
16	Якість організації продажу транспортних послуг	16
17	Спеціальне устаткування	17

[12].

Найбільшою популярністю користуються автобусні, авіаційні й залізничні подорожі (близько 88% від загального обсягу транспортних подорожей). Туристична транспортна подорож, як правило, реалізується декількома видами транспорту: залізничний + автобусний (легковий автомобіль), авіаційний + автобусний і т.д. Найбільш мобільний вид транспорту - автобус і легковий автомобіль - використовуються як на самостійному маршруті, так і у вигляді трансферного транспорту з доставки туристів з аеропорту (вокзалу) у готель і назад [8].

У процесі планування подорожі турист враховує такі чинники, як швидкість прибуття до потрібного місця, комфорт подорожі, вартість, можливість перевезення багажу та його вага, можливість зупинки під час руху, умови харчування, рівень шуму та вібрації, умови для сну та відпочинку, можливість детального огляду під час поїздки, екологічні фактори і, звичайно, безпека. Чим більше позитивних характеристик, тим вища вартість транспортної подорожі, однак жоден транспортний засіб не може задовольнити всі вимоги туриста. Наприклад, високій пасажиромісткості й комфорту подорожі на морських та річкових суднах протиставляють їх невисоку мобільність і швидкість руху.

Значна швидкість прибуття туристів літаками за досить високого рівня сервісу пов'язана з високим рівнем тарифів. Високий рівень мобільності автомобільного транспорту (автобусів та легкових авто) протиставляють незначній пасажиромісткості та низькому рівневі безпеки. Загалом оцінювання привабливості головних транспортних засобів для міжнародних туристичних подорожей за 10-бальним рейтингом. Рейтинг видів транспорту, що застосовують у туризмі, за десятьма основними вимогами (критеріями оцінювання) відрізняється незначно. Певну роль відіграє вплив чинників (вартості, експлуатаційної швидкості, місткості, капітальних затрат тощо).

У транспортній логістиці в туризмі визначають такі важливі поняття:

1. *Gateway* (ворота, вхідна брама) – багатогалузевий (мультиmodalний) транспортний центр, через який здійснюється основний в'їзд туристів у країну. Наприклад, для України – це Київ (із міжнародним аеропортом Бориспіль), для Великої Британії – Лондон (міжнародні аеропорти Хітроу, Гетвік), для Франції – Париж (міжнародні аеропорти Орлі та Шарль де Голль);

2. *Open jaw* (відкрита щелепа) – тур, що починається з одного міста країни, а закінчується іншим містом, звідки туристи летять (від'їжджають) на батьківщину, наприклад, «Київ – Дніпропетровськ – Одеса» або «Нью-Йорк – Сан-Франциско – Лос-Анджелес» тощо [12].

Повітряний транспорт є одним з основних, масових засобів перевезення туристів. Він займає провідне місце в сумарному пасажирообігу всіх видів транспорту в міжміському і міжнародному сполученнях. Вибір повітряного транспорту туристами як засобу перевезення зумовлений цілою низкою причин: *по-перше*, авіація - це найшвидший і найзручніший вид транспорту при перевезеннях на дальні відстані; *по-друге*, сервіс на авіарейсах в даний час відрізняється досить високим рівнем; *по-третє*, провідні авіаційні компанії світу через міжнародні мережі бронювання і резервування виплачують

туристським фірмам комісійну винагороду на кожне заброньоване в літаку місце, мотивуючи їх тим віддавати перевагу авіап перевезенням серед інших видів транспорту [8].

Один із видів міжнародного регулювання авіап перевезень – створення пулів, що об'єднують авіакомпанії, які діють на певних міжнародних маршрутах. Оскільки повітряний транспорт займає міцні позиції у світовій транспортній системі, виникла потреба у його загальносвітовій координації та регулюванні. Цим займаються міжнародні авіаційні організації ICAO та LATA. ICAO – Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization), котра об'єднує 183 держави світу. LATA – Міжнародна асоціація повітряного транспорту (International Air of Transport Association), що об'єднує міжнародні авіакомпанії (створена у 1919 р.). Головна функція IATA – упорядкування міжнародних комерційних авіасполучень, запровадження єдиних правил і процедур, узгодження тарифів на міжнародні пасажирські авіап перевезення. Туристичні агенції беруть участь в IATA через спеціальне відділення – Міжнародну мережу агентів авіакомпаній (International Travel Agents Network – ITAN), а також міжнародні організації цивільних аеропортів.

Логістика авіап перевезень у туризмі потребує максимального узгодження логістичної стратегії й тактики турфірм та авіакомпаній. Логістична концепція управління авіаційними перевезеннями туристів передбачає насамперед системний підхід до організації переміщення пасажирів та вантажів. До логістичної схеми взаємодії авіакомпанії належать: блок організаційного та правового забезпечення (ICAO, LATA, органи державного регулювання), блок виробничого забезпечення (аеропорти, підприємства сервісу, інші авіакомпанії), блок забезпечення сервісу (митниця, транспортні підприємства, страхові організації, банки) і блок забезпечення збуту авіатранспортної продукції (автоматизовані системи продажу та бронювання квитків, власна мережа продажу, продаж через туристичні фірми).

Нині широке проникнення логістики в сферу перевезень повітряним транспортом можливе завдяки комп'ютеризації обробки і наданню даних та автоматизації зв'язку. У цій галузі провідну роль відіграють глобальні автоматизовані системи збуту (ГАСЗ) авіатранспортної продукції, наприклад, системи «Габріель», «Амадеус», «Галілео», «Сирена-2000». На сьогодні основна діяльність цих систем спрямована на включення до контрольованої ними сфери всього комплексу пов'язаних із повітряним транспортом послуг, включаючи продаж місць у готелях, прокат автомобілів, круїзи та інші туристичні подорожі, поїздки на інших видах транспорту, тобто автоматизація всіх функцій туристичних агенцій та авіакомпаній.

Зараз у світі налічується більше 1300 авіакомпаній. У середньому в рік на авіарейсах перевозиться близько 1,5 млрд. чоловік. Міжнародні повітряні сполучення забезпечують зараз більше 470 перевізників, 250 з яких здійснюють міжнародні регулярні авіарейси. В обслуговуванні міжнародних повітряних сполучень беруть участь більше 1 тис. аеропортів світу, близько 650 з них обслуговують міжнародні регулярні авіап перевезення. Найбільшими авіакомпаніями світу за кількістю перевезень вважаються: американські «Delta Air lines», «Pan American», французька «Air France», німецька «Luathansa», британська «British Airways» та інші. Мереж міжнародних перевезень в наш час охоплює всі географічні регіони і більше 150 держав світу.

Більшість авіакомпаній світу надає послуги з перевезення туристів в режимі:

- рейсових регулярних перевезень;
- чартерних перевезень;
- обслуговування бізнес - і конгрес-турів за системою бізнес-офісу;
- індивідуальне обслуговування туристів.

У світі нараховується близько 1000 міжнародних аеропортів. Близько 50 з них мають найвищу пропускну здатність - понад 10 млн. пасажирів на рік, а 20 - понад 30 млн. пасажирів на рік. Більшість з них знаходяться в США - це, зокрема, Chicago-O'Hare, Atlanta, Los Angeles, Dallas, San Francisco, New York - JFK. Серед найбільших аеропортів Європи - Heathrow (Лондон, Великобританія), Frankfurt (Німеччина), Paris Charles de Gaulle (Франція), Schiphol (Амстердам, Нідерланди), Barajas (Мадрид, Іспанія) та інші. В Азії - це Tokyo (Японія) і Kimpo (США, Південна Корея) [12].

В Україні нараховується 1,5 тис. повітряних суден, які належать близько 110 авіакомпаніям. Літаки українських авіакомпаній здійснюють польоти до 36 країн світу за 105 маршрутами. 35 іноземних авіакомпаній здійснюють щотижнево 128 міжнародних регулярних рейсів у 9 міст України. До найпопулярніших маршрутів належать: Париж - Київ (14 рейсів, авіакомпанія "Ейр Франс"), Амстердам - Київ (11 рейсів, авіакомпанія KLM), Франкфурт - Київ (7 рейсів, авіакомпанія "Люфтганза"), Відень - Київ (щоденно, авіакомпанія "Австрійські авіалінії"), Лондон - Київ (5 рейсів, компанія "Британські авіалінії"). На сьогодні укладено 62 міждержавні двосторонні угоди про повітряні сполучення [7].

Особливою популярністю у туристів користуються пільгові карти IAPA (Міжнародна Асоціація пасажирів авіаліній), ETN (Європейська мережа туризму) та інші. Власникам таких карт забезпечені пільги на авіаквитки деяких авіакомпаній (DELTA, SAS), пільги з оплати готелю (від 10 до 40%) у 4000 кращих готелів світу, пільги з оплати автомобіля, взятого напрокат (до 30%), поновлення загублених перевізних документів, надання залів VIP в аеропортах, страхування і т.д. Деякі авіакомпанії з метою залучення туристів надають пільги в залежності від нальоту годин (балів) на літаках даної компанії.

Перевагами **водних видів транспорту (морського, річкового)** в обслуговуванні туристичних перевезень є: значна місткість суден, можливість організації повноцінного харчування і відпочинку туристів, високий рівень комфорту, можливість реалізації різних видів і цілей туризму (пізнавальний, навчальний, бізнес-туризм та ін.) Популярності водних видів транспорту в туристичних перевезеннях сприяє також той факт, що поблизу великих водних магістралей і зручних бухт зосереджений значний соціально-культурний рекреаційний потенціал. Це закладає передумови розвитку круїзного туризму, коли транспортний засіб стає одночасно місцем розміщення, харчування і відпочинку. Недоліками водного виду транспорту є висока залежність від сезону, невисока швидкість пересування, високі тарифи, тривале обмеження життєвого простору межами судна.

Перевезення туристів на внутрішніх водних артеріях проводяться спеціалізованими річковими (у ряді випадків ріка – море) комфортабельними теплоходами місткістю 250, 300 і 400 пасажирів. Каюти підрозділяються на одномісні, двомісні, 3-4-місні й сімейні. Теплоходи даного класу обладнані всіма атрибутами комфорту й відпочинку: м'якими зручними меблями в каютах, кондиціонерами, холодильниками, міні-барами; до послуг пасажирів солярії, ресторани, бари, сауни, музичні салони, відео-кінозали. Водяні туристичні подорожі й екскурсії здійснюються також на інших транспортних засобах: річкових «трамваях», яхтах, підводних човнах, вітрильниках, катамаранах, човнах, байдарках, плотах та інших.

Сьогодні все частіше використовують круїзні кораблі для проведення своїх заходів організатори симпозіумів, конференцій і фестивалів. Цікавою і перспективною формою відпочинку та лікування людей є круїзи. Вони суміщають морську подорож і лікування. Найскладнішим видом цього типу круїзів є лікувальні рейси. Першовідкривачами «плаваючих клінік» є німці. Морський круїз, як відомо, не найдешевший вид закордонної подорожі. Кораблі «Carnival» – «Ecstasy», «Jubilee», «Celebration», «Tropale» спеціально побудовані з розрахунку на круїзи підвищеної комфортності. Каюти цих лайнерів значно

більші, ніж на інших суднах, а за дизайном і комфортом вони не поступаються найреспектабельнішим міжнародним готелям [2].

Річковий транспорт не тільки не набув в Україні значного розвитку, а й занепадає. Він посідає одне з останніх місць за пасажирообігом. Загальна довжина судноплавних річкових шляхів за останні роки скоротилася і становить лише 2175 км. Судноплавними в Україні є Дніпро, Дунай, Прип'ять, окремі ділянки Десни, Дністра і Південного Бугу, незначна частина Сіверського Дінця, Горині, Самари, Інгульця та деяких інших річок.

Найбільшими річковими портами країни є Київ, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нікополь, Херсон, Ізмаїл, Рені. Міжнародні перевезення пасажирів за допомогою річкового транспорту здійснюються лише в Одеській області (трохи більше 20 тис. осіб на рік) та в м.Київ. По Дунаю підтримуються економічні стосунки з країнами Східної і Центральної Європи. Діють поромні переправи Іллічівськ-Варна, Іллічівськ-Поті, Одеса-Хайфа. Через канал Дунай-Майн-Рейн Україна має вихід до Північного моря. Цю можливість треба використати для розвитку річкового круїзного туризму в Україні.

Пасажирський залізничний транспорт гарантує регулярність і системність транспортних зв'язків, але в той же час він пов'язаний за часом і за місцем з основними елементами своєї стаціонарної технічної бази. Конкуренція з іншими видами транспорту привела до того, що залізниці зберегли безумовне лідерство тільки у сфері вантажоперевезень (на них припадає більше 80% вантажообігу), у сфері пасажирських перевезень на їхню частку припадає лише близько 37% пасажирообороту.

Пасажирський залізничний транспорт:

- здійснює масові туристичні перевезення на середні й дальні відстані;
- виконує транспортне обслуговування всіх видів і форм туризму на протязі усього календарного року;
- комплексно задовольняє транспортні та туристичні потреби під час подорожування туристів;
- забезпечує організацію і проведення тривалих туристичних подорожей за прямими і круговими маршрутами, у тому числі й у комбінації з іншими видами пасажирських засобів перевезення.

Науково-технічний прогрес створив усі умови для організації швидкісного залізничного руху між великими туристичними та адміністративними центрами. Першою країною, яка спорудила швидкісні залізниці, є Японія, де побудовано перший супершвидкісний потяг «Bullet Train» у 1964 році. В Європі швидкісні залізниці запровадили на десять років пізніше, коли запустили «ІнтерСітіЕкспрес» – швидкісний потяг-екс-прес, що з'єднує столиці та великі міста європейських країн. Швидкісні залізниці діють також у Франції – потяг «TGV» (Train a Grande Vitesse), що об'єднує Париж із Марселем (4 години), Ліоном (2), Нантом (2), Бордо (3 годин); в Італії – швидкісна залізниця «Пендоліно» (Мілан – Рим – 4 години); в Іспанії – AVE (Alta Velocidad Esnagna) на трасі Мадрид – Севілья (500 км за 2 год. 15 хв.).

Загальна довжина магістральних залізниць України становить 22,8 тис. км, причому, за останні 25 років цей показник практично не змінився. Середня щільність залізниць складає 37,7 км/тис. км². В Україні електрифіковано 37 % колій, а 35 % доріг є двохколійними. Загальна довжина міжнародних залізничних коридорів, що проходять територією України, становить 3162 км, з них 92,3 %-двохколіїні, 77,3 % - електрифіковані. На західних кордонах країни функціонує 14 спеціально обладнаних станцій та 8 пунктів перестановки вагонів на євроколію. Ця процедура подовжує час перебування в дорозі, що іноді стає основною причиною обмеження використання залізничного транспорту в туристичній сфері. Не менш складною проблемою українських залізниць є старіння основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів залізниці становить 56%, у

тому числі, рухомого складу – 68%. Значна частина колій змонтована на дерев'яних шпалах, що вже прийшли в непридатність. Негайного ремонту потребують 30% колій.

Модернізація залізничного транспорту передбачає збереження і реконструкцію існуючої та будівництво нової залізничної мережі з можливою швидкістю руху до 300 км/год. Такі магістралі спеціалізуються на пасажирських перевезеннях, у тому числі, міжнародних. Дві такі магістралі вже діють. Першу швидкісну лінію Київ-Харків було введено в експлуатацію 11 липня 2002 року, а другу – Київ-Дніпропетровськ – 1 серпня 2003 року. Загальна протяжність швидкісних залізничних ділянок становить на сьогодні 1028 км. Поступово модернізуються інфраструктурні об'єкти залізниці: колійне господарство, термінали, вокзали, готелі, пункти зв'язку тощо.

Сьогодні Бескидський тунель – єдина одноколійна ділянка V Критського Міжнародного транспортного коридору, який проходить територією Італії, Словенії, Угорщини, Словаччини, України. Відкриття нового, двоколійного тунелю, значно підвищить пропускну спроможність на цій ділянці та сприятиме інтеграції транспортної мережі України до європейської. Довжина Бескидського тунелю становить 1764,5 метрів. Тунель обладнали сучасними приладами робочого та аварійного освітлення, вентиляції, відеонагляду, засобами сигналізації та зв'язку, пожежної безпеки, системою антикорозійного захисту, контрольними датчиками визначення рівня шкідливих газів, а також постійного моніторингу внутрішнього стану тунелю [7].

У рамках розширення пасажирського сполучення з Євросоюзом Міністерство інфраструктури України планує запустити три регулярні потяги: Київ-Перемишль (Краківський напрямок), Ковель-Хелм (Варшавський напрямок) та Мукачево-Дебрецен (напрямок Будапешту). Доцільно відновити та активно використовувати дуже поширений раніше, але тепер забутий вид транспорту - вузькоколійки, такі як „Усть-Чорна” та „Іршавка”. Вони збережуть гірські райони екологічно чистими та придатними для рекреаційного використання.

В Україні є поки що незначний досвід організації залізничних турів. Відомо, що перший туристсько-екскурсійний потяг був сформований на Південній залізниці і вже зробив подорож за маршрутом Ромни - Полтава - Севастополь - Ромни. В Івано-Франківській області реалізується проект «Карпатський трамвай», який передбачає використання лісорозробних вузькоколієвих доріг для подорожей туристів. Туристичний маршрут «Карпатського трамваю» прокладений від станції Вигода Івано-Франківської області до станції Сенечів і триває вісім годин. Самодіяльні подорожі вузькоколієвою можна здійснити і в Рівненській області за маршрутом Антонівка - Зарічне.

Автобусні подорожі є порівняно «молодим» видом туризму, який виник як масовий напрям у 70-х роках ХХ ст. До цього часу його, здебільшого, застосовували в трансферах, для екскурсій та місцевих поїздок. Незважаючи на певні незручності та стабільно високий рівень аварійності, щорічно у міжнародному сполученні автомобільним транспортом перевозиться близько 2 млн. пасажирів. Завдяки своїй доступності широким верствам населення, універсальності застосування, розвиненій комунікаційній мережі найчастіше в туристичних перевезеннях використовуються автобуси.

Правове забезпечення міжнародного автобусного туризму регламентується двосторонніми урядовими угодами, при цьому транзит через треті країни потребує дозволу Комітету з транспорту при Європейській комісії ООН. У 1973 р. у межах Женевської конвенції прийнято Конвенцію про договір з міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажу. У 1986 р. створили організацію автобусних перевізників, яка об'єднала 33 європейські автобусні компанії. Вони стали функціонувати під однією торговою маркою, розробили спільну систему автобусного сполучення з наскрізними квитками, загальними стандартами сервісу, правилами і системою знижок. Подальше

спрощення правил міжнародних автоперевезень зафіксовано в Гаазькій декларації з туризму (1989 р.) та Шенгенській угоді для країн ЄС (1995 р.).

Автобусний туризм дуже динамічний і популярний напрям туризму, який щорічно збільшується на 1,5 %. Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ) визначає три види автобусного туризму:

- 1) поїздки на рейсових автобусах;
- 2) поїздки на човникових автобусах;
- 3) спеціальні чартерні рейси [12].

До окремої групи належать внутрішній туризм і поїздки протягом дня з різними цілями (екскурсії, човникове обслуговування аеропортів, готелів тощо). Оскільки автобусний туризм не надто дорогий, то він доступний широким верствам населення і швидко розвивається. Особливо популярні автобусні тури вихідного дня (дво-, триденні поїздки містами Європи з пізнавально-екскурсійною метою). Друге місце посідають маршрутні тури (один – два тижні містами Європи з такими ж цілями). Важливою ознакою таких турів є їх несезонний характер, тобто їх можна здійснювати практично протягом усього року.

Наймасовіший туристський транспорт – автобус – у більшості випадків є власністю великих туристичних компаній, об'єднань, концернів, асоціацій. Інші ж туристичні фірми користуються послугами автотранспортних підприємств на основі довгострокової оренди чи разових замовлень. Туристські автобуси використовуються також на довгих маршрутах (наприклад: Київ-Мінськ-Варшава-Берлін-Париж). При цьому відпочинок туристів у нічний час забезпечується, як правило, в готелях чи мотелях (при дорозі).

На ринку переважно використовуються 1,2-поверхові, розраховані на 49 місць, і 2-поверхові автобуси на 60-70 місць (хоч є і більш «екзотичні» варіанти, наприклад, 103-місцеві моделі), оптимальними вважаються групи від 40 і від 55 чоловік відповідно. Для автобусних програм характерною є стабільно висока кількість постійних клієнтів – в залежності від напрямку їх частка може досягати 80%. У країнах Західної Європи тарифи обчислюються на кілометр пробігу. У ряді країн Європи працює система пільгових тарифів. При груповому перевезенні 15 пасажирів – знижка на 10%; 20 – на 20%; 35 – на 30%; а більше 45 – на 40%. Якщо пасажир купує квиток в обидва кінці, також передбачена знижка до 15% [8].

Нині система автопрокату – невід'ємна складова туристичних послуг у кожному туристичному центрі світу. Ця послуга є звичайним додатковим сервісом турагенцій, які укладають договори з відповідною прокатною компанією на умовах винагороди агента. Замовлення здійснюють на етапі формування туру та резервування послуг, однак частина туристів звертаються у прокатні фірми самостійно в місці відпочинку. На сьогодні в кожному туристичному каталозі, крім власне характеристики туру та його вартості, наводять відомості про послуги автопрокату. Найбільший попит такі послуги мають у туристів-індивідуалів, родин, невеликих груп. Це стосується, передусім, відомих курортів США, Італії, Іспанії, Туреччини, Кіпру, Канарських островів [12].

Щодо мережевої забезпеченості України, то загальна довжина автодоріг в Україні становить близько 170 тис. км, у тому числі, з твердим покриттям – понад 97 %. Найбільшу довжину автодоріг мають Харківська, Вінницька, Дніпропетровська, Полтавська та Житомирська області. Найменшу – Чернівецька, Закарпатська та Івано-Франківська. Із загальної довжини автодоріг загального користування 5% припадає на міжнародні дороги, що входять до Європейської мережі, 3% - на національні, 4% - на регіональні. Разом довжина доріг державного значення становить 20,2 тис.км. Саме вони відіграють важливу роль у розвитку в'їзного туризму.

Проте ці дороги не відповідають європейським стандартам за багатьма критеріями: зокрема, за швидкістю пересування, наявністю комплексних пунктів сервісного обслуговування, технічною та медичною допомогою, оснащеностю телекомунікаційними засобами. Лише 2,5 тис. км доріг державного значення побудовані за параметрами першої категорії, яка передбачає наявність чотирьох і більше смуг руху та пересування на високій швидкості. Найбільше доріг першої категорії в Київській області - 404 км, значно поступаються їй Дніпропетровська - 277 км, Житомирська - 232 км - області. Крім того, 33% доріг державного значення не відповідають вимогам за міцністю, а 49% - за рівністю [24].

Для використання наявного в Україні транзитного потенціалу та диверсифікації розвитку в'їзного туризму надзвичайно важливе значення мають також територіальні та районні дороги. Їх довжина становить, відповідно, 30,6 тис. км (18% довжини усіх автодоріг України) та 86 тис. км (50,6% українських автодоріг). У переважній своїй більшості вони не відповідають сучасним вимогам як по технічному стану, так і по рівню облаштованості.

Транспортний коридор з півночі до півдня Європи з відгалуженнями в напрямку України та Білорусі отримав назву *Via Carpatia*. У Варшаві було підписано декларацію про будівництво міжнародного транспортного коридору з півночі до півдня Європи з відгалуженнями в напрямку України та Білорусі під назвою *Via Carpatia*.

Важливим елементом цієї декларації є приєднання України і Туреччини до співпраці в рамках *Via Carpatia* і розширення ініціативи за рахунок країн, що не входять в ЄС. Це дозволить зміцнити співробітництво в рамках "та економічного обміну з країнами Близького Сходу. У 2010 році ідея створення коридору *Via Carpatia* полягала в з'єднанні країн Східної Європи - членів ЄС, тоді як на сьогоднішній день актуальним є продовження коридору з відгалуженнями на територію України. У рамках вищезазначеного заходу відбулися тристоронні консультації Україна - Литва - Польща, в ході яких сторони обговорили питання співробітництва в сфері автомобільного транспорту. У Польщі будується автомагістраль S19, яка є частиною загальноєвропейського маршруту *Via Carpatia*.

Важливим є будівництво міжнародної магістралі Ліссабон - Київ, яка пройшла через Закарпаття у напрямку Словаччина - Румунія через Ужгород Берегово - Тячів. Вона знизить транспортний тиск на магістралях нижчих класів та сприятиме збереженню екологічну рівноваги природних комплексів. На Закарпатті склалися добрі умови для розвитку нового, дуже компактного промислово-адміністративно-рекреаційного і транспортного вузла Берегово-Мужієво-Боржава, в якому поєднуються в єдине ціле промисловий (Мужієво), адміністративний (Берегово) та рекреаційний (Боржава) осередки [7].

Транспортні подорожі туристичні бюро реалізують разом з автотранспортними підприємствами на основі разових, сезонних або річних договорів оренди, якщо вони не мають на балансі власного транспорту. Невід'ємною частиною даного договору є паспорт або маршрутна картка транспортного туристичного маршруту. Якщо такий маршрут відкривається вперше, то потрібно паспорт маршруту погодити з перевізником.

Парком рухомого складу називається загальна кількість транспортних засобів, що знаходяться на балансі автотранспортного підприємства. Цей парк прийнято називати обліковим (A_c). Він складається з технічно справного (ходового) транспорту (A_x) та транспорту, що знаходиться на технічному обслуговуванні й у ремонті (A_p).

$$A_c = A_x + A_p. \quad (1.1.)$$

Технічна готовність парку рухомого складу визначається коефіцієнтом технічної готовності K_T :

$$K_T = \frac{1}{L_c \left\{ \frac{1}{L_c} + \frac{D_{np}}{L_u} + \frac{D_{нч}}{1000} \right\}}, \quad (1.2.)$$

де L_c - середньодобовий пробіг одиниці рухомого складу, км;
 D_{np} - кількість днів простоїв у ремонті;
 L_u - пробіг рухомого складу за міжремонтний цикл, км;
 $D_{нч}$ - нормований час простою рухомого складу в ремонті й обслуговуванні на 1000 км пробігу.

Чим вищий коефіцієнт технічної готовності, тим вищим буде реалізований коефіцієнт випуску на маршрут, K_{ϕ} :

$$K_{\phi} = \frac{N_M}{A_c} \quad (1.3.)$$

де N_M - кількість одиниць рухомого складу, що знаходяться на маршруті;
 A_c - облікова кількість транспортних засобів.

Загальний пробіг рухомого складу $L_{заг}$ складається з «нульового» пробігу L_0 (пробіг від автотранспортного підприємства до місця посадки туристів), холостого пробігу L_x (пробігу автобуса без туристів) і продуктивного пробігу з туристами L_n :

$$L_{заг} = L_0 + L_x + L_n, \text{ км.} \quad (1.4.)$$

Ступінь продуктивного використання загального пробігу визначається коефіцієнтом використання пробігу, K_n :

$$K_n = \frac{L_n}{L_{заг}} \quad (1.5.)$$

Місткість автобуса (м) для конкретної величини туристичного потоку можна визначити за формулою:

$$M = \frac{Pr \cdot L_{cp} \cdot K_{сн}}{365 \cdot V_e \cdot T_{cg} \cdot K_n} \text{ пас.} \quad (1.6.)$$

де P_r - кількість туристів, що підлягають перевезенню протягом року;
 L_{cp} - середня дальність поїздки, км;
 $K_{сн}$ - коефіцієнт сезонної нерівномірності перевезень;
 V_e - експлуатаційна швидкість автобуса, км/год;
 $N_{рух}$ - кількість автобусів, що знаходяться в русі;
 t_{cg} - середня кількість годин роботи автобуса на добу, год.;
 K_n - середньодобовий коефіцієнт наповнення.

Провізна спроможність автобуса – S визначається з наступного співвідношення:

$$S = M \cdot R_m, \text{ пас./год.}, \quad (1.7.)$$

де R_m - пропускна здатність магістралі для одиниці рухомого складу в годину.

Продуктивність автобуса (автомобіля) за рейс W визначається кількістю перевезених туристів за час рейсу:

$$W = \frac{N_p}{D_{cp} / (V_t \cdot Z) + t_p} \text{ пас./год.} \quad (1.8.)$$

де D_{cp} - середня дальність поїздки, км;
 V_t - технічна швидкість, км /год.;
 Z - коефіцієнт використання пробігу (0,90 – 0,95);
 t_p - час рейсу (час руху + час зупинок для посадки-висадки + час простою на кінцевих пунктах маршруту), год.

Знаючи продуктивність W_p автобуса за рейс і кількість рейсів у годину, добу, місяць, рік, можна визначити годинну, добову, місячну й річну продуктивність.

Розвиток туризму суттєво змінює систему транспортного обслуговування. Зростання кількості подорожей і особливо їх концентрація в певний період року потребує вдосконалення інформаційної системи на транспорті, поліпшення обслуговування клієнтів-туристів у період, що передує початку їхньої подорожі. Для задоволення цих вимог на транспорті вводиться нова техніка для служб інформації і резервування місць. Наука організаційних змін у транспортному обслуговуванні туристів пов'язана з потребою поєднати транспортне пересування з елементами туристичного обслуговування загалом. Наприклад, у повітряному транспорті вводяться чартерні подорожі, або інклюзив-тури, які пропонують туристам прямі транспортні сполучення і низку додаткових туристичних послуг, що входять до загальної вартості путівки. Чартерний рейс – це рейс, який виконується поза регулярним розкладом на умовах чартеру, тобто на умовах оренди всього транспортного засобу (корабля, літака, автобуса) або його частини на повний рейс або термін. Встановлюється загальна ціна на весь комплекс послуг, враховуючи повне транспортне забезпечення. Ціна такої подорожі (інклюзив-туру) менша за ціну всіх послуг окремо, у випадку їх роздрібного придбання.

В умовах високого транзитного потенціалу, котрим володіє Україна, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції держави в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів. Адже через її територію здійснюється транспортний зв'язок країн СНД з країнами Центральної та Південної Європи, Близького Сходу та Африки. Крім того, налагоджені комунікації Західноєвропейських, Скандинавських та Балтійських країн з країнами Закавказзя, Центральної Азії, Далекого Сходу, Китаєм та Індією. У подальшому розвитку і зміцненні цих зв'язків зацікавлені всі учасники транспортно-комунікативних процесів. У зв'язку з цим в Європі та Азії ведеться створення системи транспортних коридорів, в якій українські магістралі відіграють важливу роль. Територією України намічено проходження ділянок міжнародних транспортних коридорів, які співпадають з основними магістралями міждержавного та національного значення. Це мають бути швидкісні магістралі міжнародного класу. Їх створення має суттєво поліпшити транспортне обслуговування, сприяти соціально-економічному розвитку прилеглих територій і, разом з тим, відіграти значну роль у подальшому розвитку туризму.

Важливе географічне розташування Чопського транспортного вузла як природного транзитного мосту між Європою й Азією ставить перед транспортним комплексом регіону в сучасний період нові цілі. Стратегічною метою є розвиток та становлення прикордонної транспортної інфраструктури шляхом повного та ефективного використання наявних та потенційних транспортних можливостей Закарпатської області [7].

Автомагістралі Закарпатської області, найпотужнішою з яких є 140-км ділянка автодороги Чоп-Київ, виходить на 8 пунктів пропуску через державний митний кордон України, 6 з яких мають статус міжнародних. Їх пропускна спроможність перевищує 900 вантажних автомобілів на добу. Тому, з огляду сучасні вимоги до міжнародного транспортного ринку інтермодальних перевезень та з метою повернення втрачених позицій вантажів доцільним є спрямування зусиль на удосконалення прикордонної транспортної інфраструктури на принципах повного задіяння простоюючих об'єктів транспортного комплексу області та застосування логістичних технологій оптимізації доставки вантажів. Як наслідок, очікується, що Закарпаття стане одним з найбільш привабливих міжнародних транспортних прикордонних вузлів не лише України, а й Центрально-східної Європи, фактично центром з міжнародних змішаних сполучень. В Європі заговорили про будівництво нового транспортного коридору, який пройде безпосередньо біля кордону ЄС і Закарпаття.

Передбачається вздовж транспортних коридорів, а особливо в місцях перетину магістралей та поблизу великих населених пунктів, створити обслуговуючі комплекси, котрі б надавали готельно-ресторанні та культурно-розважальні послуги, забезпечували ремонт, технічне обслуговування транспортних засобів. Безпосередньому впливу транспортних коридорів підлягають прилеглі смуги територій України завширшки 150 - 200 кілометрів. Це забезпечувало б інфраструктурний розвиток практично усієї території України. Реалізація цієї державної програми дозволяє прив'язати до транспортних магістралей до 90% національних туристичних об'єктів [7].

Згідно з Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних систем. Відповідно до прогнозів очікується щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4-5%, обсяги перевезень вантажів та пасажирів зростуть, у перспективі до 2020 року вантажів – у 1,5-2 рази, пасажирів – у 1,3-1,5 рази.

Для реалізації "Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні" передбачено здійснити електрифікацію ряду ділянок Укрзалізниці, модернізувати залізничну інфраструктуру до національних стандартів на напрямках: Львів-Київ (коридор №3), Чоп-Львів (коридор №5), Жмеринка-Одеса (коридор №9), Київ-Зернове (коридор №9), Ніжин-Горностаївка (коридор №9), Ягодин-Ковель-Здолбунів-Козятин (коридор Балтійське море (Гданьськ) - Чорне море (Одеса), Фастів-Дніпропетровськ - Красна Могила (коридор Європа-Азія).

Передбачено здійснити реконструкцію існуючої мережі автомобільних доріг міжнародних транспортних коридорів: дорога Краковець-Львів-Рівне-Житомир-Київ (коридор №3), дорога Косино-Чоп-Стрий-Львів, Сторожниця-Ужгород-Мукачево (коридор №5), дорога Нові Яриловичі-Чернігів-Кіпті-Київ-Любашівка-Платонове, Любашівка-Одеса, Кіпті-Бачівськ (коридор № 9), дорога Рені-Ізмаїл-Одеса-Херсон-Дебальцеве-Ізварине (коридор ЧЕС), дорога Київ-Полтава-Харків-Дебальцеве-Ізварине (коридор Європа-Азія), дорога Ягодин-Ковель-Луцьк-Тернопіль-Хмельницький-Вінниця-Умань-порти Чорного моря, Тернопіль-Чернівці-Порубне (Мамалига) (коридор Балтійське море-Чорне море).

Концепція передбачає розбудову транспортних коридорів із залученням коштів ЄБРР (автодорога Київ-Чоп, коридор № 3, 5). У галузі морського транспорту передбачається здійснити будівництво нових і реконструкцію існуючих об'єктів морського транспорту (коридори № 9 TRACESA; Балтика-Чорне море) – Іллічівський порт, Одеський порт, Порт Південний, Маріупольський порт.

Висновки. Розвиток туризму суттєво змінює систему транспортного обслуговування. Зростання кількості подорожей і особливо їх концентрація в певний період року потребує вдосконалення інформаційної системи на транспорті, поліпшення обслуговування клієнтів-туристів у період, що передує початку їхньої подорожі. Для задоволення цих вимог на транспорті вводиться нова техніка для служб інформації і резервування місць. Наука організаційних змін у транспортному обслуговуванні туристів пов'язана з потребою поєднати транспортне пересування з елементами туристичного обслуговування загалом.

Транспортна складова туристичного потенціалу України в сучасних умовах сприяє його зміцненню лише в тому сенсі, що система транспортних мереж має яскраво виражений транзитний характер. Отже, велика кількість територій, забезпечених різноманітними рекреаційними ресурсами, має хорошу транспортну доступність для туристів та екскурсантів, як вітчизняних, так і зарубіжних. Щодо стану транспортної інфраструктури, то для того, щоб вона сприяла ефективному використанню та нарощуванню туристичного потенціалу, необхідне удосконалення усіх її складових як у кількісному, так і, особливо, в якісному плані. Крім того, активне залучення різних видів транспорту до туристичного

обслуговування дозволить ефективно розвивати різноманітні сфери та види туристичного бізнесу, диверсифікувати спектр надаваних туристичних послуг.

Необхідно посилити координуючу роль держави в розвитку транспортної мережі, насамперед міжнародного значення, мультимодальних перевізних і логістичних систем, створенні нової транспортної техніки й технологій, підвищенні ефективності взаємодії між різними видами транспорту. Пріоритетними напрямками державного регулювання в транспортній галузі мають стати модернізація транспортної мережі й термінальних комплексів у складі міжнародних транспортних коридорів, впровадження інформаційних технологій, електронного документообігу, розвитку комбінованого транспорту, створення інституту операторів змішаних перевезень, формування та реалізація цільових програм оновлення рухомого складу на всіх видах транспорту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Бабкін А.В. Спеціальні види туризму: навч. посібник - Фенікс, 2008. – 252 с.
2. Барометр міжнародного туризму ЮНВТО [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://mkt.unwto.org/en/content/tourism-highlights>
3. Дядечко Л. П. Економіка туристичного бізнесу. Навч. посібник. - К: Центр учбової літератури, 2007. - 224 с.
4. Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. – Затверджено Постановою КМУ від 4 серпня 1997 р. № 821 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [/www.zakon.gov.ua](http://www.zakon.gov.ua)
5. Любіцева О. О., Панкова Є.В., Стафійчук В.І. Туристичні ресурси України. Навчальний посібник. - К.: Альтерпрес, 2007. - 369 с.
6. Мальська М. П. Міжнародний туризм і сфера послуг: підруч. / М. П. Мальська, Н. В. Антонюк, Н. М. Ганич. – К. : Знання, 2008. – 661 с.
7. Міжнародні транспортні коридори України: <http://www.magistral.inc.ru>.
8. Михайліченко Г.І. Практика організації туристичних подорожей : навч. посібник. - К.: КНТЕУ, 2003.- 156с.
9. Організаційно-економічний механізм розвитку регіону: трансформаційні процеси та їх інституційне забезпечення: Монографія / Кол. авт.; За ред. д.е.н., проф. А. Ф. Мельник. - Тернопіль: Економічна думка, 2003. - 608 с.
10. Офіційний сайт Укравтодору [Електронний ресурс]. – Режим доступу www.ukravtodor.gov.ua
11. Соколова М. В. Історія туризму: навч. посібник для студ. /М. В. Соколова.- 7-е изд., Испр.- М. : Академія, 2012. – 352 с.
12. Черних Н. Б. Технологія подорожей та організація обслуговування клієнтів: Навч. посібник. - М.: Сов. спорт, 2002. – 286 с.

АННОТАЦІЯ

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ТУРИЗМА В ОРГАНІЗАЦІИ ПУТЕШЕСТВИЙ

Актуальність. Актуальність теми дослідження обумовлена комплексним підходом к оцінці розвитку транспортного туризму при організації регіональних туристичних подорожей. Високі темпи росту туристичних подорожей, значительна їх доля в загальному об'ємі перевезень, збільшення подорожності туристів, здійснюють пряме діє на розвиток транспорту. Ярко вираженою тенденцією є встановлення тесних зв'язей між транспортними і туристичними організаціями для досягнення оптимальної координації їх зусиль в обслуговуванні туристів.

Ціль. Цілью дослідження є оцінка транспортного туризму при організації регіональних туристичних подорожей як на мировому рівні, так і на території України.

Методологія. Методологічною основою дослідження є загальнонаукові і спеціальні методи дослідження: історичний, статистико-економічний, аналіз і синтез, структурний, прогнозно-аналітичний і інші. В основі методології системного підходу розкрито системно-функціональний характер розвитку транспортного туризму, розглянута класифікація різних видів транспорту і особливості їх розвитку, основні напрями удосконалення транспортного туризму в Україні, і в частині Закарпатської області.

Результати. В статті розглянуті питання розвитку транспорту в зв'язі з становленням туризму; проаналізовані основні фактори в процесі планування туристичної поїздки; оцінені методичні підходи к вибору перевізників; досліджено розвиток основних видів транспорту в світі і на

території України; проаналізована роль логістическої інфраструктури в розвитку транспорту; оцнені пути совершенствовання розвитку транспортного комплексу України, в т.ч. Закарпатської області.

Научная новизна. Предложены меры по активизации развития транспортного туризма при организации региональных путешествий. Это позволило определить основные составляющие совершенствования транспортной инфраструктуры при планировании туристических путешествий.

Практическая значимость. Предоставлены практические предложения по формированию региональной сети развития транспортного туризма. Это позволит усилить интеграционную оценку потенциала транспортного туризма на территории Украины. Дальнейшего исследования требуют вопросы разработки конкурентных стратегий для улучшения развития транспортного туризма.

Ключевые слова: туристический транспорт, транспортное обслуживание, транспортный туризм, туристический поток, транспортная логистика, производительность транспортных средств, комбинированные транспортные услуги, продолжительность туристических путешествий.

SUMMARY

THE ROLE OF TRANSPORT TOURISM IN ORGANIZATION OF TOURS.

Topicality. The topicality of the research is preconditioned by the comprehensive approach to the evaluation of the transport tourism development in the organization of regional tours. High growth rates of tourist trips, a significant part of them in the total volume of transportation, the increase of tourists' mobility, have a direct influence on the transport development. There is a strong tendency for the establishment of close ties between transport and tourist organizations to achieve optimal coordination of their efforts in tourists travel catering.

Aim. The aim of the study is to evaluate the transport tourism in the organization of regional travel tours both at the world level and on the territory of Ukraine.

Methodology. The general theoretical and special methods of investigation have been used as methodological background of the research, such as: historical, statistical and economic, analysis and synthesis, structural, predictive and analytical, etc. On the basis of the systemic approach methodology the systemic and functional character of the transport tourism development have been revealed, the classification of different transport types and the their developmental peculiarities, as well as the main improvement directions of transport tourism in Ukraine, and the Transcarpathian region in particular, have been analysed.

Results. The article deals with the issues of transport development in connection with the tourism development; the main factors in the process of the tourist tours planning have been analyzed; methodological approaches to the selection of transport operator have been evaluated; the development of the main transport types in the world and on the territory of Ukraine has been investigated; the role of logistics infrastructure in the transport development has been analyzed; the ways of improving the transport complex development of Ukraine, including Transcarpathian region have been evaluated.

Scientific novelty. The measures for activation of the transport tourism development in the regional tours organization have been suggested. This enabled to identify the main components of the transport infrastructure improvement in the tourist trips planning.

Practical significance. Practical suggestions concerning the formation of a regional network for the transport tourism development have been given. This will enable to strengthen the integration evaluation of the transport tourism potential in Ukraine. The issues of competitive strategies development for improvement of transport tourism development need further research.

Key words: tourist transport, transport service, transport tourism, tourist flow, transport logistics, productivity of vehicles, combined transport services, tourist trips duration.