

враховувати зміни в законодавстві та інфляційні процеси; проводити активну рекламно-інформаційну діяльність; необхідно розробити єдиний перелік закладів ГРГ та ін. Подальшим етапом у дослідженні ГРГ є аналіз рекреаційних районів регіону, з'ясування їх просторових диференціацій та розвиток шляхів оптимізації.

1. Архіпов В.В. Організація ресторанного господарства : навч. посіб. / В.В. Архіпов. – К. : Центр учб. літ-ри, 2007. – 280 с.
2. Байлик С.И. Гостинничное хозяйство : учеб. / С.И. Байлик. – [2-е изд., перераб. и доп.]. – К. : Дакор, 2009. – 368 с.
3. Герасимчук З.В. Регіональна політика розвитку рекреаційного природокористування: механізми формування та реалізації : монографія / З.В. Герасимчук, Н.В. Коленда, Л.М. Черчик. – Луцьк : Надстир'я, 2007. – 172 с.
4. Головне управління статистики у Волинській області : статист. щорічник «Волинь–2007» / за ред. М.І. Мотиль. – Луцьк : Голов. управ. статист. у Волинській обл., 2008. – 601 с.
5. Карпенко В.Д. Організація виробництва та підприємствах громадського харчування : навч. посіб. / В.Д. Карпенко, А.Л. Рогова, В.Г. Шкарупа та ін. – К. : НМЦ «Укоопосвіта», 2003. – 248 с.
6. Ляшук М.М. Готельне господарство Волинського регіону: сучасний стан та динаміка / М.М. Ляшук // Проблеми педагогічних технологій : зб. наук. праць. – 2009. – Вип. 5–6. – С. 126–130.
7. Ляшук М.М. Готельно-ресторанне господарство Волинської області / М.М. Ляшук // Розвиток туризму в період економічної кризи : матер. XII Міжнар. наук.-практ. конф. студентів, аспірантів і молодих учених (13–14 квітня 2010 р., м. Донецьк). – Донецьк, 2010. – С. 54–56.
8. Ляшук М.М. Готельно-ресторанне господарство Ковельсько-Турійського рекреаційного району / М.М. Ляшук // Географічні дослідження: історія, сьогодення, перспективи : матер. міжнар. наук. конф. студентів та аспірантів, присвяченої пам'яті проф. Г.П. Дубинського (4–5 квітня 2013 р., м. Харків). – Харків : ХНУ, 2013. – Вип. 6. – С. 268–271.
9. Мунін Г.Б. Управління сучасним готельним комплексом : навч. посіб. / Г.Б. Мунін, А.О. Змійов, Г.О. Зінов'єв та ін. / за ред. С.І. Дорогунцова. – К. : Ліра-К, 2005. – 520 с.
10. Організація обслуговування у підприємствах ресторанного господарства / за ред. Н.О. П'ятицької. – К. : Київ. нац. торг-екоп. ун-т, 2005. – 632 с.
11. Павлов В.І. Рекреаційний комплекс Волині: теорія, практика, перспективи : монографія / В.І. Павлов, Л.М. Черчик. – Луцьк : Надстир'я, 1998. – 124 с.
12. П'ятицька Г.Т. Менеджмент громадського харчування : підруч. [для вузів] / Г.Т. П'ятицька. – К. : КНТЕУ, 2001. – 655 с.
13. Роглев Х.Й. Основи готельного менеджменту : підруч. / Х.Й. Роглев. – К. : Кондор, 2009. – 408 с.

**Мищенко Т.М.**

Черкаський національний університет  
імені Богдана Хмельницького, м. Черкаси, Україна

## **УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ЯК ЗАПОРУКА РОЗВИТКУ ІНДУСТРІЇ ТУРИЗМУ**

**Постановка проблеми.** Транспорт є важливою галуззю національної економіки будь-якої країни, а також усього світового господарства у цілому. Підвищення ефективності роботи підприємств різних галузей знаходиться у прямій залежності від рівня розвитку транспорту та всієї транспортної системи держави. Величезний вплив чинить транспорт і на розвиток сучасного туризму у всіх його видах і формах. Транспорт є важливою складовою туристської індустрії, а транспортне обслуговування туристів вважається найбільш складним етапом в організації подорожей. В сучасних умовах стрімкого розвитку транспортних засобів все більше ускладнюється завдання приведення можливостей організаторів відпочинку у відповідність з різноманітними та динамічними вимогами щодо транспортного обслуговування туристів різних вікових, соціальних, мотиваційних та інших категорій.

**Аналіз останніх досліджень.** Аналіз останніх досліджень і публікацій свідчить, що проблеми організації транспортних перевезень в туризмі розглядалися в працях багатьох вчених, зокрема, авторами яких є українські фахівці – Аріон О.В., Бабарицька В.К., Герасименко В.Г., Гуменюк Г.М., Замкова А.В., Любіцева О.О., Фастовець О.О., російські вчені – Біржаков М.Б., Бутко І.І., Галасюк С.С., Гуляев В.Г., Джаладян Ю.А., Ільїна О.М., Кусков А.С., Одинцова Т.Н., Осипова О.Я., Понукаліна О.В., Черних Н.Б., болгарські спеціалісти Георгієв А., Василева М., Нешков М. Але, не дивлячись на велику кількість опублікованих робіт з різних аспектів організації транспортних перевезень в туризмі, деякі питання в силу динамізму туристської сфери потребують постійного вивчення і осмислення.

**Мета статті** – розкрити сучасні тенденції розвитку транспортної складової в туризмі, окреслити основні шляхи удосконалення транспортної системи як запоруки подальшого розвитку індустрії туризму.

**Виклад основного матеріалу.** При дослідженні взаємозв'язку в системі «туризм – транспорт» звичайно приділяється більше уваги ролі та значенню транспорту як вирішального фактору в розвитку туризму. Цьому є логічне обґрунтування:

- транспорт існував як окрема галузь економіки до появи потреби в туризмі й перетворення її на соціальну потребу;
- транспорт може функціонувати окремо і незалежно від туризму, у той час як зворотне неможливо;
- туризм перебуває у більшій залежності від стану і функціонування транспортної системи, ніж пасажирський транспорт від розвитку туризму;
- еволюція на транспорті створила основні передумови для «звільнення» туриста від транспортної залежності – єдиний парадокс, що став реальністю з появою особистих автомобілів і вдосконалення окремих параметрів транспортної системи.

Прогрес у транспорті став причиною не самої появи туризму, а високих темпів його розвитку, структурної трансформації та нових якісних характеристик даного явища. У результаті відмічаються зміни у світовій транспортній системі, яка досягла винятково високого ступеня масовості та демократизації туристського руху.

Однак існують і зворотні залежності в системі «туризм – транспорт». Сьогодні туризм вважається одним із головних факторів, які визначають попит на пасажирські перевезення у світі. Даний висновок ґрунтується на таких обставинах [1]:

- протягом останніх десятиліть відзначається переважний ріст туристських подорожей порівняно з поїздками, чинними не з туристськими цілями;
- з'явилася яскраво виражена тенденція безперервного збільшення відносної частки зупинок у подорожі в рамках її загальної тривалості;
- збільшуються надходження від туристської подорожі, що є стимулом для роботи пасажирського транспорту;
- частка транспортних витрат у загальному бюджеті туриста на поїздку у наш час коливається від однієї чверті до двох третин.

Таким чином, високі темпи росту туристських подорожей, значна їх частка в загальному обсязі перевезень, збільшення рухливості туристів здійснюють пряму дію на розвиток транспорту. У рамках світового співтовариства конкретний результат даного впливу можна розглядати в таких ракурсах:

- спостерігається кількісне зростання окремих складових матеріальної бази всіх видів пасажирського транспорту, які пристосовуються до задоволення потреб туристів;
- відбувається якісне вдосконалення рухомого складу і стаціонарних транспортних споруд;
- відбувається вдосконалення організації транспортної діяльності та обслуговування. Ріст турпоточку викликав до життя застосування таких форм обслуговування, як комбіновані транспортні послуги за формулами «потяг – автомобіль», «потяг + автобус + судно», «літак + автомобіль», «судно + літак» тощо.

Широкий спектр послуг в туристській індустрії має автомобільний та залізничний транспорт, який можна використовувати як для організованого перевезення груп туристів так і для трансферних послуг. На автомобільні дороги припадає 70% світової транспортної мережі. Довжина їх за 1970–1995 рр. збільшилась з 20 до 24 млн. км. Це забезпечило 80% світового пасажирообігу. В 2008 р. довжина автомобільних шляхів складала понад 34 млн. км, зокрема Україна займає 30-у позицію (169,422 тис. км) [2].

Автомобільні перевезення мають очевидні переваги перед залізничними за собівартістю і питомою вагою капіталовкладень в рухомий склад (віднесеним до 1 пасажиро-км) при порівняно невеликих відстанях перевезень (у межах 300 км). У деяких випадках навіть за наявності паралельної залізниці організація автобусного руху виявляється раціональнішою на маршрутах великої протяжності і при дещо більш високій вартості проїзду завдяки великій частоті руху та доставці пасажирів безпосередньо в населені пункти.

Отже, завдяки мобільності, автомобільний транспорт впродовж довгих років не втратить лідируючої позиції на ринку пасажирських перевезень, а от залізничний транспорт потребує серйозних технологічних покращень.

На нашу думку, наземному транспорту необхідно не тільки покращувати послуги харчування, покращувати рівень обслуговування та персоналу, розвивати і покращувати маркетингову діяльність, а й звернути увагу на технологічний розвиток, зокрема залізничного транспорту, адже в порівнянні з автомобільним він не є маневреним і потребує необхідного технічного покращення, щоб конкурувати з повітряним транспортом, який активно розвивається і може зайняти лідируючі позиції в перевезеннях на середні відстані.

Підвищення ролі залізничного транспорту можливе за наступних умов:

- розвитку високошвидкісних поїздів;
- розвитку монорейкових залізниць;
- збільшення електрифікації ліній;
- створення єдиної ширини колії для кращого функціонування залізниці.

У міжнародному союзі залізниць на початку 2004 р. розглянуті питання включення залізниць Східної Європи в систему загальноєвропейської швидкісної мережі протягом наступних 20 років; можливості будівництва ліній, що пов'язують з європейською мережею Одесу, Львів, Москву, Санкт-Петербург; прокладання нових магістралей у країнах Східної Європи; будівництва тунелю, що зв'яже залізниці Австрії та Швейцарії.

У світі побудовані залізниці, що мають різні колії за шириною. На більшості залізниць світу (75%) використовується стефенсонівська колія шириною 1435 мм. Більш широку колію мають 11% існуючих доріг (1524, 1600, 2135 мм), а вузьку колію – 14% (1067 або 1087 мм) [3]. Отже, існує необхідність в тому, щоб інші 25% колій змінити на колію розміром 1435 мм, або в майбутньому будувати колії тільки такого розміру, щоб функціонування було простішим і менш затратним, як матеріально так і фінансово.

Залишається неоднорідним рівень електрифікації залізниць. Електрифіковано лише 17% існуючої мережі, що складає близько 200 тис. км. Якщо для наземного транспорту необхідне деяке технологічне оновлення, то зовсім інша ситуація існує в повітряному транспорті, де необхідно звернути увагу на проблеми обслуговування на бортах, роботи з клієнтами, маркетингової та цінової політики.

Перші проблеми виникають, коли людина не знає, який клас авіакомпанії та авіап перевезення обрати. Існують класи А, В, С, D, Е, F та ін. Часто людина не знає чим вони відрізняються і більшість спеціалістів ІКАО рекомендують виправити цю проблему зазначенням пояснень до класифікації [4].

Ціна квитка залежить від базового тарифу, класу авіації, терміну бронювання, авіакомпанії, соціального стану, пільг, умов бронювання, віку. Авіакомпанії можуть робити значні знижки, якщо використовуються екскурсійний, груповий, сімейний тарифи, якщо подорожуючий є неповнолітнім. ІАТА рекомендує виносити

інформацію про пільги в окремий розділ. Різні авіакомпанії проводять активну політику щодо покращення обслуговування та комфорту на бортах.

Міжнародна рада асоціацій морської індустрії (ICOMIA) визначає, що для підвищення ролі водних шляхів, збільшення пасажиропотоку і грошового потоку від туристської індустрії потрібно [5]:

- створити гнучку систему цін;
- збільшити флот екскурсійних та прогулянкових катерів;
- збільшити флот яхт та малих суден;
- покращувати обслуговування на морських круїзах та річкових круїзах;
- розвивати інфраструктуру прибережних міст.

Гнучка система цін допоможе збільшити попит, адже ціна на даний туристський продукт є високою. Також в цьому випадку доцільно буде згадати політику продажу туристського продукту в кредит.

Збільшення флоту екскурсійних та прогулянкових катерів буде доцільним тому, що за прогнозами ВТО збільшиться кількість екскурсійних та туристських пропозицій в портах, курортних містах, куди будуть заходити великі круїзні судна.

ICOMIA рекомендує збільшити флот яхт та малих суден країнам, які мають потенціал для розвитку водного та частково яхтового туризму. Україна розташована на берегах Чорного та Азовського морів і має сприятливі ресурси для розвитку яхтингу. Можна дуже вдало ввійти на ринок туристських послуг саме даним видом туристського продукту і на рівні конкурувати з країнами Середземномор'я.

**Висновки.** Підсумовуючи вищевказане, можна стверджувати, що автомобільний транспорт не втратить лідируючої позиції в транспортних перевезеннях, завдяки мобільності, яка важлива в теперішній час. Зростання авіап перевезень буде прямо зв'язане зі зростанням туристської індустрії і туристської галузі взагалі, тому що завдяки авіаційному транспорту стало можливим долати значні відстані. Основні шляхи підвищення ролі водних шляхів та водного транспорту полягає в зниженні ціни на турпродукт, розвитку інфраструктури прибережних міст і портів, в які заходять судна, створенні флоту малих суден для додаткових послуг (екскурсії).