

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
Національний університет «Запорізька політехніка»  
Факультет міжнародного туризму та економіки  
Кафедра туристичного, готельного та ресторанного бізнесу

## **Пояснювальна записка**

до кваліфікаційної (дипломної) роботи  
першого (бакалаврського) рівня вищої освіти

на тему

### **ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯК ОДНА ІЗ СКЛАДОВИХ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ**

Виконала: студентка 4 курсу, групи МТЕ-110сп

Спеціальність: 242 Туризм

Освітня програма: Туризмознавство

**ТРОЯНОВСЬКА Таміла Сергіївна**

Керівник: к.е.н., доцент ЖИЛКО О.В.

Рецензент: д.е.н. професор Глущевський В.В.

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**

**Національний університет «Запорізька політехніка»**

Інститут, факультет Міжнародного туризму та економіки

Кафедра Туристичного, готельного та ресторанного бізнесу

Ступінь вищої освіти Перший (бакалаврський) рівень

Освітньо-кваліфікаційний рівень бакалавр

Спеціальність 242 Туризм  
(шифр і назва)

Освітня програма (спеціалізація) Туризмознавство  
(назва освітньої програми (спеціалізації))

**ЗАТВЕРДЖУЮ**

**Завідувач кафедри ТГРБ**

Валентина ЗАЙЦЕВА

«\_\_» \_\_\_\_\_ 2023 року

**З А В Д А Н Н Я**

**НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ (ДИПЛОМНУ) РОБОТУ СТУДЕНТКИ**

**ТРОЯНОВСЬКОЇ Таміли Сергіївни**

1. Тема роботи (проекту) ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЯК ОДНА ІЗ СКЛАДОВИХ  
ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ

керівник роботи (проекту) ЖИЛКО О.В., к.е.н., доцент,

затвердженні наказом вищого навчального закладу від 09 грудня 2022 року № 426/1

2. Строк подання студентом роботи (проекту) 23.05.2023 р.

3. Вихідні дані до роботи (проекту) в роботі використанні навчальні посібники,  
підручники, статті наукових видань, Інтернет-джерела, матеріали міжнародних науково-  
практичних конференцій, монографії, статистичні дані

4. Зміст розрахунково-пояснювальної записки (перелік питань, які потрібно розробити)

1) Теоретичні основи транспортного забезпечення в туристичній галузі. 2) Аналіз  
транспортного забезпечення туристичної галузі. 3) Рекомендації щодо вдосконалення  
транспортного забезпечення.

5. Перелік графічного матеріалу (з точним зазначенням обов'язкових креслень)

Графічний матеріал кваліфікаційної (дипломної) роботи складає: 16 таблиць, 9 рисунків

## 6. Консультанти розділів кваліфікаційної роботи

Розділ	Прізвище, ініціали та посада консультанта	Підпис, дата	
		завдання видав	завдання прийняв
1	ЖИЛКО О.В., доцент каф. ТГРБ	31.01.2023	31.03.2023
2	ЖИЛКО О.В., доцент каф. ТГРБ	31.01.2023	14.04.2023
3	ЖИЛКО О.В., доцент каф. ТГРБ	31.01.2023	28.04.2023
<b>Нормо контроль</b>	ГУРОВА Д.Д., доцент каф. ТГРБ	31.01.2023	10.05.2023

7. Дата видачі завдання 31 січня 2023 року**КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН**

№ з/п	Назва етапів кваліфікаційної роботи	Строк виконання етапів роботи	Примітка
1	Узгодження теми, складання змісту	31.01.2023	виконано
2	Вивчення літературних джерел	01.02-15.02.2023	виконано
3	Збір матеріалу на кваліфікаційну роботу	16.02-28.02.2023	виконано
4	Групування та аналіз зібраного матеріалу	01.03-15.03.2023	виконано
5	Виконання першого розділу	31.03.2023	виконано
6	Виконання другого розділу	14.04.2023	виконано
7	Виконання третього розділу	28.04.2023	виконано
8	Формування висновків та рекомендацій	03.05.2023	виконано
9	Оформлення кваліфікаційної роботи	10.05.2023	виконано
10	Перевірка роботи на плагіат	12.05.2023	виконано
11	Перевірка роботи керівником	15.05.2023	виконано
12	Одержання відгуку та рецензії	16.05.2023	виконано
13	Попередній захист кваліфікаційної роботи	17.05.-19.05.2023	виконано
14	Подання роботи на кафедру	23.05.2023	виконано
15	Захист кваліфікаційної роботи	30.05.-02.07.2023	виконано

Студентка

\_\_\_\_\_

(підпис)

Таміла ТРОЯНОВСЬКА

\_\_\_\_\_

(прізвище та ініціали)

Керівник роботи (проекту)

\_\_\_\_\_

(підпис)

Олена ЖИЛКО

\_\_\_\_\_

(прізвище та ініціали)

## РЕФЕРАТ

**Метою кваліфікаційної (дипломної) роботи** є дослідження теоретичних понять та визначення ролі транспортного забезпечення при формуванні туристичного продукту в сучасних умовах. Виходячи з поставленої мети, доцільно виконати такі **завдання**: проаналізувати роль та сутність транспортної складової в туристській системі; дослідити світовий досвід застосування різних транспортних систем при організації туристських послуг; проаналізувати транспортне забезпечення туристичної галузі її переваги та недоліки; розробити новий туристичний маршрут для туристичного підприємства ФОП Корнієнко О.М. та надати рекомендації з транспортного забезпечення до нового маршруту.

**Об'єктом** дослідження є транспортне забезпечення в туризмі.

**Предметом** дослідження є особливості транспортного забезпечення як складової туристичної галузі.

**Методи дослідження**: огляд літератури та контент-аналіз; статистичний аналіз; методи системного та порівняльного аналізу; метод наукової абстракції.

**Інформаційну базу дослідження** становлять статистичні нормативно-правова та законодавча база України, підручники, навчальні посібники, наукові статті, монографії, матеріали конференцій, семінарів, Інтернет-ресурси, сайти компаній, власні дослідження.

**Практичне значення результатів** полягає в розробці рекомендацій з транспортного забезпечення до нового туристичного маршруту. Також матеріали кваліфікаційної роботи можна використовувати при викладанні дисципліни «Ціноутворення в туризмі».

**Апробація результатів кваліфікаційної (дипломної) роботи.** Основні результати дослідження доповідалися й обговорювалися на Щорічній науково-практичній конференції викладачів, науковців, молодих учених, аспірантів, студентів НУ «Запорізька політехніка» «Тиждень науки»

(м. Запоріжжя, квітень 2023 р.) за результатами яких опубліковано тези доповідей.

**Структура.** Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку посилань (43 найменування).

**Обсяг.** Загальний обсяг роботи становить 81 сторінку комп'ютерного тексту (2,98 авт. арк.), основний зміст роботи викладено на 77 сторінках (2,64 авт. арк.).

**Графічний матеріал.** Робота містить 16 таблиць та 9 рисунків.

## АНОТАЦІЯ

**Трояновська Т. Транспортне забезпечення як одна із складових туристичної галузі.** – Кваліфікаційна (дипломна) робота.

У роботі розглянуто теоретичні основи розвитку транспортного забезпечення туристичної галузі; проведено аналіз транспортного забезпечення; надані рекомендації з транспортного забезпечення нового туристичного маршруту. Цінність результатів дослідження полягає у рекомендаціях щодо вдосконалення транспортного забезпечення.

*Ключові слова:* туризм, транспортне забезпечення, транспортні системи, послуги, новий тур.

## ANNOTATION

**Troyanovska T. Transportation as one of the components of the tourism industry** – Qualifying work.

The paper examines the theoretical foundations of the development of transport support in the tourism industry; an analysis of transport support was carried out; provided recommendations on the transportation of the new tourist route. The value of the research results lies in recommendations for improving transportation.

*Key words:* tourism, transportation, transportation systems, services, new tour.

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ, СИМВОЛІВ, ОДИНИЦЬ, СКОРОЧЕНЬ  
І ТЕРМІНІВ

див. – дивись

ЄС – Європейський союз

ін. – інше

кіл-ть – кількість

км/год. – кілометрів за годину

млн. – мільйон

млрд. – мільярд

МТП – міський пасажирський транспорт

р., рр. – рік, роки

рис. – рисунок

СОТ – Світова організація торгівлі

ст. – століття

США – Сполучені Штати Америки

т.д. – так далі

т.п. – тому подібне

т.ч. – тому числі

табл. – таблиця

ТІТ – транспортна інфраструктура туризму

тис. – тисяча

ЮНВТО – Всесвітня туристська організація

GCI – Індекс глобальної конкурентоспроможності

UNWTO – Всесвітня туристична організація

\$ – долар

% – відсоток

## ЗМІСТ

ВСТУП	9
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В ТУРИСТИЧНІЙ ГАЛУЗІ	12
1.1. Характеристика транспортного обслуговування в туризмі	12
1.2. Транспорт як фактор розвитку туристичних послуг	20
1.3. Світовий досвід застосування різних транспортних систем при організації та реалізації туристських послуг	27
	36
2.1. Аналіз особливостей розвитку транспортної системи України	36
2.2. Аналіз переваг і недоліків транспортного забезпечення в туристичній галузі	48
РОЗДІЛ 3. РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ	56
3.1. Розробка нового туристичного маршруту для ФОП Корнієнко О.М.	56
3.2. Рекомендації з транспортного забезпечення до нового туристичного маршруту	64
ВИСНОВКИ	75
ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ	78



## ВСТУП

Розвиток туристичної транспортної інфраструктури (ТІТ) може мати позитивний вплив на туризм загалом, гармонізувати структуру туристичних пакетів та задовольнити споживчий попит, розвивати нові форми туризму та забезпечувати транспортну доступність, а також економічну сприяння його розвитку. Суперечності включають необхідність туризму для поліпшення транспортної інфраструктури та залучення туристів, а також захисту умов життя місцевого населення та захисту туристичних ресурсів та навколишнього середовища відповідно до принципів сталого розвитку.

Основна проблема полягає у визначенні шляхів заповнення прогалини у розвитку ТІТ та кращого задоволення потреб туристів на основі сучасних методів управління. В якості гіпотези висувається така позиція: Управління об'єктами ТІТ, засноване на ідеї, що кожна з них може вплинути на цілісне сприйняття туристичного продукту і стати самостійним об'єктом туристичного інтересу, збільшить економіку об'єктів ТІТ в цілому і рівень задоволеності туристів. Цього можна досягти за допомогою моделі комплексного підходу, що включає об'єктно-системний підхід, та посилення інтеграції, координації та загальної мети транспортних та туристичних компаній.

Вітчизняна економічна наука не багата комплексними дослідженнями у сфері транспортного забезпечення. Водночас низка питань функціонування та розвитку транспортного забезпечення розглядалася численними вітчизняними науковцями, зокрема такими, як Короткова Е. М., Лебедєва К. І., Логінова В. Н., Личкін М. М., Новікова А. М., Новикова Д. А., Савченко Бельського К. А., Фатхутдінова Р. А., Форрестера Дж. Питання управління індустрією туризму розроблялися Жуковою М. А., Ключниковим А. В., Кормішовою А. В., Кучеровим А. П., Овчаровою А. О., Сеніним В. С., Старовойтенко О. А., Чудновским А. Д. Розвиток і управління транспортною галуззю висвітлені в роботах Галабурди В. Г., Гранберг А. Г., Персіанова В. А., Потапова І. В.,

Тетцевої Е. М., Троїцької Н. А.

Проблематика управління транспортної складової туризму освітлена в роботах Бутко І. І., Джаладяна Ю. А., Ільїної Є. М., Кускова А. С., Нікіфорова В. І., Осипової О. Я.

Метою дипломної роботи є дослідження теоретичних понять та визначення ролі транспортного забезпечення при формуванні туристичного продукту в сучасних умовах.

Для досягнення поставленої мети в ході роботи були поставлені такі завдання:

- дослідити світовий досвід застосування різних транспортних систем при організації туристських послуг;
- проаналізувати роль та сутність транспортної складової в туристській системі;
- проаналізувати транспортне забезпечення туристичної галузі її переваги та недоліки;
- розробити новий туристичний маршрут для туристичного підприємства ФОП Корнієнко О.М. та надати рекомендації з транспортного забезпечення до нового маршруту.

Об'єктом дослідження є транспортне забезпечення в туризмі.

Предметом дослідження є особливості транспортного забезпечення як складової туристичної галузі.

Для вирішення поставлених завдань у роботі були використані такі методи дослідження: огляд літератури та контент-аналіз; статистичний аналіз; методи системного та порівняльного аналізу; наукове дослідження, монографічний.

Інформаційну базу дослідження становлять статистичні нормативно-правова та законодавча база України, підручники, навчальні посібники, наукові статті, монографії, матеріали конференцій, семінарів, Інтернет-ресурси, сайти компаній, власні дослідження автора.

Практичне значення одержаних результатів. Рекомендації дослідження

можуть бути використані для вдосконалення економічної політики держави і окремо взятих регіонів і підприємств в напрямку розвитку туризму шляхом розкриття потенціалів транспортної інфраструктури туризму.

Апробація результатів кваліфікаційної (дипломної) роботи. Основні результати дослідження доповідалися й обговорювалися на Щорічній науково-практичній конференції викладачів, науковців, молодих учених, аспірантів, студентів НУ «Запорізька політехніка» «Тиждень науки» (м. Запоріжжя, квітень 2023 р.) за результатами яких опубліковано тези доповідей [43].

Структура і обсяг роботи. Кваліфікаційна робота складається зі вступу, трьох розділів, висновків, переліку посилань (43 найменування). Загальний обсяг роботи – 81 сторінок (2,98 авт. арк.), основний зміст – 77 сторінок (2,64 авт. арк.). Робота містить 16 таблиць та 9 рисунки.

## РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ В ТУРИСТИЧНІЙ ГАЛУЗІ

### 1.1. Характеристика транспортного обслуговування в туризмі

Транспорт є провідним фактором розвитку туризму. Рівень розвитку транспорту безпосередньо визначає стан і розвиток туризму. Згідно Дж. Уокера, історію туризму можна поділити на два етапи: до появи масових видів транспорту і після їх появи. Друга частина відповідно до появи та використання в туризмі кожного з окремих видів транспорту поділяється на: вік залізниць, вік автомобілів, вік реактивних авіалайнерів і вік круїзів на морських лайнерах.

Транспортні послуги – один з основних видів обслуговування в туризмі. На них припадає і основна частка ціни туру: 40 – 60%. Різні види транспорту використовуються туристськими установами для організації подорожей. Основна частка в загальній масі транспортних послуг належить авіаційному транспорту [1].

Для того щоб дати характеристику транспортного обслуговування спочатку потрібно охарактеризувати визначення транспорту та його елементів, для цього скористаємося Законом України «Про транспорт», в якому визначено, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях [3].

Для нашого дослідження важливо визначити зміст ключових понять, одним з яких є поняття «транспортного обслуговування». Складемо детальний аналіз складових частин даного визначення. Загалом транспортне обслуговування можна визначити як діяльність, пов'язану з процесом переміщення вантажів та пасажирів у просторі й часі з наданням супутніх цій діяльності транспортних послуг. Наведемо кілька прикладів даного визначення, які представлені в таблиці 1.1.

Таблиця 1.1 – Етимологія поняття «транспортне обслуговування»

Автор	Трактування поняття
Азриліян. А. Н.	Транспортне обслуговування – це кінцевий результат діяльності транспортних підприємств по виконанню договору перевезення. Представляє сукупність засобів, форм і методів, що забезпечують реалізацію транспортної продукції (послуги) перед його замовником (продавцем або покупцем) [5]
Міротин Л. Б.	Транспортне обслуговування – це діяльність, пов’язана з процесом переміщення вантажів і пасажирів в просторі і в часі і наданням супутніх цієї діяльності транспортних послуг [15]
Скворцова Л. І.	Транспортне обслуговування – це процес надання транспортних послуг відповідно до встановлених норм і вимогам [19]
Федоров В. А.	Транспортне обслуговування – це комплекс заходів (дій), спрямований на здійснення перевезень туристів і багажу за певним туристського маршруту усіма видами транспорту і охоплюють підготовку, експлуатацію, ремонт об’єктів транспортної інфраструктури, а також виділення, розподіл і підготовку транспортних засобів і персоналу [33]

В залежності від підходів до класифікації розрізняють декілька видів транспорту. Так, в залежності від середовища здійснення перевезень транспорт поділяють на наземний, водний та повітряний приклад наведено у таблиці 1.2.

Таблиця 1.2 – Види транспорту

Наземний (сухопутний)	Водний	Повітряний
Автомобільний	Морський	Авіаційний
Залізничний	Річковий	

Охарактеризуємо кожний вид транспорту детальніше. Автомобільний транспорт являє собою галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами [3].

Залізничний транспорт – це виробничо-технологічний комплекс підприємств залізничного транспорту, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [2].

Водний транспорт – це вид транспорту, до якого належать судна, суб'єкти господарювання, що здійснюють та забезпечують перевезення переважно внутрішніми водними шляхами вантажів, пасажирів, багажу і пошти, використовуються для рибогосподарської діяльності, надають інші послуги з використанням суден внутрішнього плавання, забезпечують судноплавство на внутрішніх водних шляхах, утримують об'єкти інфраструктури внутрішніх водних шляхів, здійснюють навігаційно-гідрографічне забезпечення судноплавства [3].

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу

авіаційного транспорту [6].

Кожен з перелічених видів транспорту має свої характерні особливості всі вони перелічені на рисунку 1.1.



Рис. 1.1 – Особливості видів транспорту

Загалом можна відмітити, що сутність транспортного обслуговування туристичної діяльності полягає в двоякому характері його трактування: з одного боку, його можна розуміти як процес, пов'язаний з підготовкою, здійсненням та завершенням транспортування туристів і багажу; з іншого боку, нерідко під ним розуміється кількість транспортних засобів, шляхів

сполучень і об'єктів інфраструктури (як ресурсів), які дозволяють здійснити транспортування туристів і багажу.

Для того щоб більш точно зрозуміти визначення транспортного обслуговування в туризмі варто розглянути історію розвитку транспорту в туризмі. Отже, історія туризму в ХХ ст. тісно пов'язана з розвитком транспортної та сервісної інфраструктури. До початку століття лідирували залізниці, які могли запропонувати всі зручності сучасного побуту: електричне освітлення, вагони ресторани і спальні вагони з ванними кімнатами. Але починаючи з 1920-х рр. основним конкурентом залізничного транспорту стає автомобіль [4].

Автотуризм веде свою історію з початку ХХ ст. У 1916 році в Омасі (США) стала працювати служба прокату автомобілів, а в 1918 році почала свою діяльність найбільша з сучасних прокатна фірма Hertz. До Першої світової війни (1914 – 1918 рр.) доступним громадським міським транспортом в багатьох містах світу став автобус. Після війни з'явилися виробництва, які перейшли до випуску комфортабельних туристичних автобусів. І в цей же час почалося бурхливе залізничне будівництво (особливо в США), розширенню географії міжнародного туризму сприяли будівництво Суецького і Панамського каналів і вдосконалення морських суден, що перетворилися в комфортабельні плавучі готелі [6].

В 1907 р. на воду були спущені трансатлантичні лайнери «Сіріус», «Мавританія» та інші водотоннажністю по 30 тис. т., а в 1912 р. – найбільший корабель свого часу «Титанік» водотоннажністю 52 тис.т. Пізніше регулярні рейси між Старим і Новим Світом став здійснювати трансатлантичний лайнер «Квін Мері», водотоннажність якого дорівнювало вже 80 тис.т. Ці судна, які розвивали швидкість до 30 вузлів на годину, перетинали океан практично за тиждень.

До 1940 року подорож за кордон здійснювалася, в основному, водним та автомобільним транспортом. Але вже в 1920-х рр. почалося будівництво зручних багатомісних літаків для повітряних перевезень. Перший регулярний



авіарейс за маршрутом «Берлін – Лейпциг – Веймар» здійснив перевізник, який пізніше став відомий як Lufthansa.

В СРСР в 1926 р. був відкритий пасажирський авіамаршрут Москва – Кенігсберг. Серед пасажирів цього рейсу був поет Сергій Єсенін з американською танцівницею Айседорою Дункан. Повітряні подорожі почалися з 1935 р. а стали масовими починаючи з середини 1950-х рр., коли з'явилися регулярні пасажирські маршрути. Швидкість і комфорт зробили авіаподорожі лідируючим видом туристських перевезень [4].

Удосконалення транспорту здешевляло поїздки, а поява нових його видів змінювала природу готельної індустрії. Розвиток залізниць призвів до створення системи харчування на вокзалах, привокзальних готелів (приклад – будівництво готелів канадської залізницею Canadian Pacific). Будувалися готелі і в районі аеропортів, а в 1920-і рр. на автодорогах з'явилися перші туристські майданчики, згодом перетворилися в мотелі [12]. Перший такий мотель був побудований в 1925 р. в невеликому каліфорнійському містечку в 200 милях від Лос-Анджелеса. Розвиток автомобільного транспорту спричинив появу системи придорожніх закусочних, перша з яких була відкрита в 1927 р.

На сьогоднішній день розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою.

Перевезення пасажирів, багажу і товарів (вантажів) багато в чому визначають якість практично будь-якого туристського продукту, що розробляється туроператором. Це обумовлено тим, що перевізний процес є невід'ємним етапом подорожей і туристських поїздок. Обґрунтованість вибору виду перевезення та технології надання транспортних послуг в туризмі істотно впливають на ефективність туристичного продукту і досягнення мети туристської поїздки.

Транспортні послуги – один з основних видів послуг в туризмі. На транспортні послуги припадає основна частка в структурі ціни туру. Залежно від дальності і тривалості подорожі, а також використовуваних видів транспорту ця частка може змінюватися від 20% до 60% [5].

При виборі технології транспортного обслуговування в туризмі враховуються основні показники якості та ефективності транспортних послуг ці показники зображені на рисунку 1.2.

В умовах збільшення завантаженості транспортних комунікацій і підвищення мобільності населення основним показником і чинником підвищення якості та ефективності надаваних транспортних послуг є швидкість пасажирських перевезень, доставки багажу і вантажів [6].

Для автомобільного транспорту її значення залежить не стільки від технічних характеристик рухомого складу, скільки від факторів, що характеризують пропускну здатність вулично-дорожньої мережі та інтенсивність руху.



Рис. 1.2 – Якість перевезення туристів

До сфери транспортного обслуговування прийнято відносити перевезення пасажирів і вантажів та пов'язані з їх забезпеченням і задоволенням потреб замовника процеси. Транспортна послуга являє собою результат діяльності виконавця транспортної послуги щодо задоволення потреб пасажирів, вантажовідправника і вантажоодержувача в перевезеннях відповідно до встановлених норм і вимог.

Транспортне обслуговування в туризмі здійснюється на підставі укладення договорів на перевезення. Договір на перевезення це документ (угода) між виконавцем і споживачем транспортних послуг, в якому регламентуються зобов'язання і взаємна відповідальність сторін при перевезенні. Транспортні послуги можна замовити в транспортній або експедиційній компанії, у фізичних та юридичних осіб. Вони є стороною договору туристської перевезення, яка надає послуги. Споживачем транспортної послуги виступає фізична або юридична особа, яка є стороною договору перевезення, яке використовує послугу. Споживачами транспортних послуг можуть бути пасажирів, вантажовідправники і вантажоодержувачі. Пасажиром є фізична особа (у туристських поїздках це турист), у якої укладено договір (квиток) перевезення [6].

Понад 50 галузей народного господарства залучено до індустрії туризму. Вони тісно взаємопов'язані й в комплексі можуть принести чималий прибуток державі. Проста арифметика: кожний турист, який відвідує країну, протягом трьох днів витрачає в середньому 520 дол. США. Транспортне обслуговування є найважливішим елементом туристкою інфраструктури і входить в основний комплекс послуг, що включаються до складу туристичного продукту [7].

Отже, можна зробити висновок, що процес транспортного обслуговування туристів є визначальним в генерації турів і туристської діяльності як високоприбуткової галузі економіки, а транспорт стає провідним фактором розвитку туризму. Більш того, збільшення попиту на подорожі

робить позитивний вплив на розвиток транспортної інфраструктури. В умовах збільшення завантаженості транспортних комунікацій і підвищення мобільності населення основним показником і чинником підвищення якості та ефективності надаваних транспортних послуг є швидкість пасажирських перевезень, доставки багажу і вантажів. Для автомобільного транспорту її значення залежить не стільки від технічних характеристик рухомого складу, скільки від факторів, що характеризують пропускну здатність вулично-дорожньої мережі та інтенсивність руху, можливість розширення географії туризму. Наступним етапом у дослідженні транспортного обслуговування є характеристика основних видів транспорту та більш детальне вивчення їх особливостей під час реалізації туристичних послуг та їх характеристика.

## 1.2. Транспорт як фактор розвитку туристичних послуг

Туризм описується як феномен, як явище, як система, як нова соціокультурна взаємодія та спосіб пізнання, як складний міжгалузевий комплекс. У часи високої нестабільності на світових ринках, через економічну невизначеність та ризики нових фінансових та політичних криз, туризм демонструє стійкий розвиток у всіх регіонах світу. Згідно з прогнозом розвитку міжнародного туризму UNWTO (World Tourism Organization – Всесвітня туристична організація) «Туризм 2030», приріст міжнародних туристичних з'їздів збільшуватиметься на 3% щороку і становитиме 1,8 млрд. доларів США в 2030 році [15]. Немає сенсу розмовляти про туризм без зміни місця перебування, оскільки туристична подорож визначається насамперед рухом у часі та просторі за наявності конкретних цілей та тривалості перебування. Туристичні ресурси залежать від конкретних районів, а їх популярність та використання визначаються транспортними зв'язками між цими регіонами. Тому туризм не можна розглядати поза контекстом транспортної системи, а розвиток туризму вимагає, щоб транспортна

інфраструктура створювала умови для вільного руху туристичних потоків [16]. Як частина туристичного потенціалу країни чи регіону, інфраструктуру транспорту можна розглядати як підсистему економічної системи, яка створює соціальні зв'язки та надає транспортні послуги як економічним секторам, так і населенню (див. рис. 1.3).

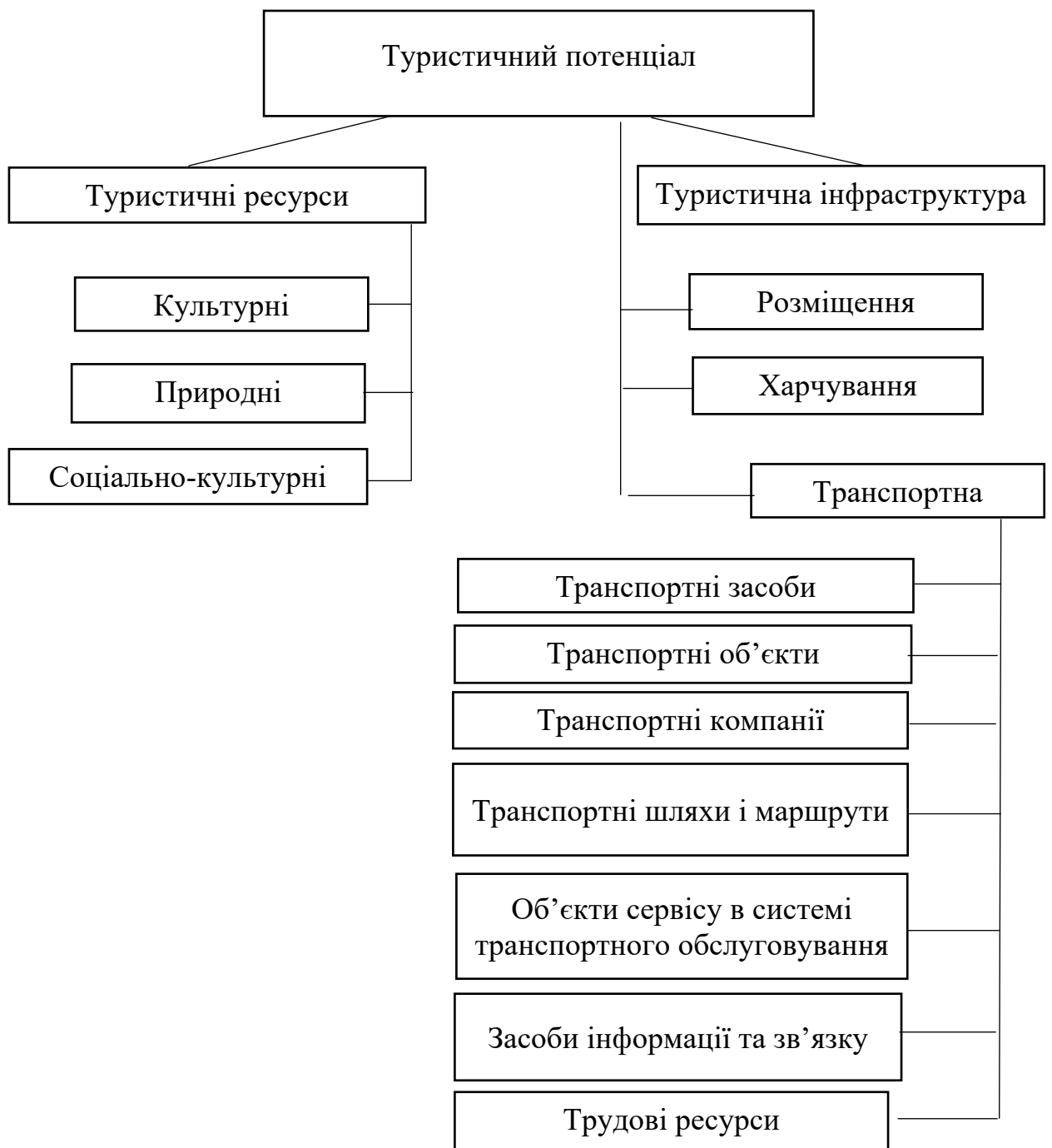


Рис 1.3 – Місце транспортної інфраструктури в структурі туристичного потенціалу

Для більш детального вивчення туристичної транспортної інфраструктури слід вказати визначення основних понять предмета, з метою розробки систематичної класифікації туристичної транспортної інфраструктури. На сьогодні набуто певного термінологічного досвіду у визначенні поняття «інфраструктура».

Найбільш доречним є трактування інфраструктури як організаційно-економічної системи, яка є підсистемою економіки та включає сукупність компаній, організацій, взаємовідносин та інституційних умов, що забезпечують стійкий економічний розвиток, регулюючи потік ресурсів та продукції, таким чином сприяючи конкуренції та безперерйним діям [16].

У цьому контексті транспортна інфраструктура може розглядатися як сполучна ланка в процесах економічного виробництва, розподілу, змін та споживання, сприяння потоку матеріалів, вплив на значну частину витрат виробництва та розподілу для забезпечення стійкого економічного зростання.

Особливістю туристичної транспортної інфраструктури є те, що вона, як правило, допомагає не тільки туристами, а й усім людям для вирішення повсякденних соціальних та економічних проблем: приватних подорожей, перевезення вантажів та ін.

Для кращого розуміння транспортної інфраструктури в туризмі її класифікацію необхідно розробити на кількох засадах (див. табл. 1.3).

З метою більш чіткого розуміння ТІТ необхідно розробити її класифікацію за кількома ознаками:

1. По приналежності:

- міжнародна (розташована на території кількох держав);
- національна (розташована в межах кордонів однієї держави);
- регіональна (розташована в межах одного регіону).

2. По формі власності:

- державна (єдиним власником є держава);
- приватна (власником є приватні структури);
- приватно-державна (власниками є держава і приватні структури).

Таблиця 1.3 – Класифікація транспортної інфраструктури туризму

Транспортна інфраструктура туризму	
Приналежність	– міжнародна – регіональна – національна
Форма власності	– державна – приватна – приватно-державна
Тип використання	– для масового туризму – для індивідуального туризму – для громадського використання та туризму
Ступінь розвитку	– розвинена – розвивається – нерозвинена
Функціональне призначення	– транспортні засоби – об'єкти транспортної інфраструктури – транспортні шляхи – транспортні маршрути – транспортні послуги – засоби інформації – об'єкти сервісу та туризму на об'єктах транспорту

### 3. За типом використання:

- для масового туризму (чартерні рейси літаків, автобусів, поїздів, круїзні судна, туристські автобуси і ін.);
- для індивідуального туризму (приватні літаки, індивідуальні причали, яхти, замки та ін.);
- для громадського використання та туризму (громадський транспорт, потяги, регулярні рейси, аеропорти, вокзали та ін.).

#### 4. За ступенем розвитку:

– розвинена (є в достатній для розвитку туризму кількості міжнародні, регіональні, місцеві аеропорти, залізничні вузли і станції, автовокзали, розвинена маршрутна мережа якісних автомобільних доріг і придорожнє господарство);

– розвивається (маються, але в недостатньому для розвитку туризму кількості міжнародні, регіональні, місцеві аеропорти, залізничні вузли і станції, автовокзали, розвивається маршрутна мережа автомобільних доріг і придорожнє господарство);

– нерозвинена (відсутні в достатній для розвитку туризму кількості аеропорти, залізничні вузли і станції, автовокзали, не розвинена маршрутна мережа автомобільних доріг і придорожнє господарство).

#### 5. За функціональним призначенням:

– транспортні засоби (автобуси, автомобілі, поїзди, річкові та морські судна, інші засоби пересування);

– об'єкти транспорту (автовокзали, аеропорти, вокзали, порти, пристані, пункти зупинки);

– транспортні шляхи (повітряні, річкові, морські, залізничні, автомобільні);

– транспортні маршрути (річкові, морські, залізничні, автомобільні, велосипедні, пішохідні);

– транспортні послуги;

– засоби інформації;

– об'єкти сервісу та туризму на об'єктах транспорту та в засобах транспорту і поблизу транспортних шляхів [6].

Діяльність туристичної транспортної інфраструктури, як складної структури, орієнтованої на повне та оперативне задоволення потреб юридичних та фізичних осіб, соціально орієнтована на дорожній рух та допоміжні послуги, що надаються в кожній області в інтересах її існування та розвитку.



Туризм і транспорт мають багато схожих рис. Це великі міжгалузеві комплекси з розгалуженою багатоланковою структурою, що мають велику значимість для світового господарства, залежні від зовнішнього середовища (політичних, економічних, соціальних і природних явищ) і фактору сезонності, що роблять значний вплив на навколишнє середовище (екологію, географічне розв'язок, економіку регіонів), залежать від інфраструктури та які відчують сильний вплив людського фактору. На особливу увагу заслуговують фактори, що впливають на розвиток туризму і туристичних послуг. Найзначнішим з них можна назвати транспорт.

ЮНВТО включає в туристичну галузь чотири підгалузі транспорту: повітряний, залізничний, сухопутний і водний, – а перевезення пасажирським транспортом входять до переліку типових туристичних послуг, випереджаючи за кількістю найменувань всі інші види послуг. Подорож, як правило, пов'язане з використанням, як мінімум, двох видів транспорту. Автобусні, авіаційні та залізничні перевезення становлять близько 88% від загального обсягу перевезень в сфері туризму [17]. Однак кожен з видів транспорту впливає на розвиток туризму.

Найбільший вплив на розвиток туристичних послуг надала авіаційна галузь. Ніщо не зрівняється з тим впливом, яке на туризм надали створення реактивного двигуна і реактивного літака [24]. Менше половини всіх міжнародних подорожей здійснюється по наземних дорогах, при цьому роль повітряного транспорту щорічно підвищується. Сьогодні міжконтинентальні подорожі є самим швидко зростаючим сегментом повітряних пасажирських перевезень, це зростання пов'язане з розвитком світової торгівлі і збільшенням добробуту населення [18].

Авіаційний ринок, зіткнувшись з кризами 2001 р. (терористичні атаки в США), і 2008 – 2009 рр. (Світова фінансова криза), продовжує свій активний розвиток, засноване на відновлюється попит на перевезення, нових вимог до комфорту в польоті, модернізації повітряних суден. В Україні і Європі йде процес об'єднання і укрупнення авіакомпаній і одночасно розвиток низько

бюджетних авіакомпаній, орієнтованих на перевезення туристів.

Однак сьогодні і компанії, які здійснюють переважно регулярні перевезення, мають різноманітні чартерні програми по популярним у туристів напрямкам. Доходи підприємств цивільної авіації генерують додатковий оборот в суміжних галузях (авіабудування, паливозабезпечення, туризм та сфера обслуговування населення та інші).

Розвиток швидкісного і високошвидкісного руху на залізницях допомагає цього виду транспорту набувати все більшої значущості і успішніше конкурувати з авіаційним і автомобільним транспортом.

Автомобільний транспорт найбільш ефективний на коротких відстанях. Поява і широке поширення автомобілів відкрило нові можливості для самодіяльного туризму. У всьому світі перевезення автотранспортом в сфері туризму мають найбільшу частку – 42%, а в трансферному обслуговуванні туристів і в забезпеченні транспортом для екскурсій, частка автомобільного транспорту досягає 92% [12].

Однак проблеми перевантажених трас, втомі на дорогах, дорожньо-транспортних пригод, забруднення навколишнього середовища і підвищення вартості палива роблять його менш привабливими в порівнянні з залізничним транспортом.

Водний транспорт займає найменшу частку в світовому транспортному потоці, і хоча швидкість у цього виду найменша, дальність маршрутів, вантажопідйомність і пасажиромісткість – найбільші. З усіх видів транспорту цей – найменш капіталомісткий. Морські та річкові круїзи стають все більш популярними і доступними.

Транспортні компанії та організації – одна з п'яти головних рушійних сил сучасного міжнародного туристського ринку. Транспорт не тільки є важливим фактором розвитку туристичних послуг, але і дуже впливає на прибуток туристських організацій [15].

В 2/3 американських туристичних агентств більшу частину від загального обороту складають продажі авіаквитків. Тісний зв'язок

туристських і транспортних компаній визначає спільність і взаємозалежність багатьох проблем даних галузей. Незадоволений попит на транспортні послуги може призвести до тяжких наслідків для світової економіки і уповільнити розвиток міжнародного туризму.

Щоб залишатися конкурентоспроможними, країни повинні покращувати роботу існуючих транспортних систем, здійснюючи інвестиції в нові технології та інфраструктуру, модернізуючи державні регулюючі та фінансові інститути, удосконалюючи методи управління [17].

Тож інтернаціоналізація бізнесу і промисловості в майбутньому буде підтримувати зростання світової торгівлі і туризму, і вдосконалення методів управління транспортною інфраструктурою, обсяг державних і приватних інвестицій в транспорт, як найважливіший фактор розвитку туризму, розвиток транспортної інфраструктури туризму визначать, які країни зможуть успішно розвиватися в умовах глобальної конкуренції.

Роль транспорту в туризмі стає дедалі більше, транспортна інфраструктура туризму стає не тільки засобом забезпечення доступності туристських ресурсів, але і набуває рис туристичного ресурсу. У зв'язку з цим зростає необхідність вивчення ТІТ і пошуку оптимальних шляхів її розвитку і ефективних методів управління даною підсистемою [19].

### 1.3. Світовий досвід застосування різних транспортних систем при організації та реалізації туристських послуг

Загальновідомий той факт, що в останні роки одне з головних місць в економіці більшості країн стала займати індустрія туризму. Туристичний продукт, вироблений нею, включає великий і різноманітний комплекс послуг і товарів, які можуть споживатися людьми під час подорожей. При цьому транспортні послуги, що входять в зміст турпродукту і роблять істотний вплив на його якість, є однією з найважливіших складових світової туристичної індустрії. Перевезення туристів здійснюються різними видами транспорту:

наземним, повітряним, водним. Також варто зазначити, що COVID-19 пандемія мала великий вплив на транспорт. Багато країн рекомендували користуватися транспортом тільки в разі крайньої необхідності; кількість пасажирів різко впало, а послуги скоротилися. Надання розумного обслуговування набагато меншій кількості пасажирів, які оплачують проїзд, призвело до великих фінансових втрат. Були введені такі захисні заходи, як обов'язкове носіння масок і розміщення пасажирів, де це можливо, а також вентиляція та санітарія (дезінфекція). Захист вимагав, щоб пасажирів і оператори внесли безліч змін в свої дії і поведінку [29].

Популярність або затребуваність різних видів транспорту для туристичних перевезень залежить від географічного положення і кліматичних умов країни, її економічного розвитку, національних традицій, соціального стану і життєвого рівня людей і від інших факторів. Тому кожен з видів транспорту має свої особливості в різних країнах світу наприклад автотуризм зародився ще на початку минулого, ХХ століття, в Сполучених Штатах Америки. Подорожувати по Північній Америці краще на автомобілі – особистому або орендованому. У більшості штатів міжнародні права не будуть потрібні, достатньо буде мати у своєму розпорядженні єдине водійське посвідчення зразка СНД. А значить, всі дороги туристу – відкриті, навіть якщо автомобіль орендується. На окрему увагу заслуговує якість самих доріг. Великі магістралі побудовані державою, причому, в ці проекти вкладені величезні кошти [15].

У США на даний момент практично не існує швидкісних поїздів. Середня швидкість руху вагона тут не може перевищувати 80 км/год. Крім цього, виявляється, що якщо має бути подорож зі штату в штат, то залізничний квиток по вартості – не дешевше авіаційного. Авіаквитки, в свою чергу, не продаватимуть «недорого», якщо тільки мова не йде про якусь акцію. Сьогодні автотуристи стікаються в США з усього світу, щоб проїхатися по маршрутах, прокладених через всю країну, і побачити такі пам'ятки, як Великий Каньйон, Долина смерті, міст «Золоті ворота» в Сан-Франциско і багато іншого. Також

набуває популярності серед автотуристів Великобританія вона має безліч різних маршрутів. Популярними серед подорожуючих на автомобілях є такі пам'ятки як Біг-Бен, замок Бомаріс, палац Холірудхаус, Стоунхендж, Тауер, а також Шервудський ліс та ін. А от у Франції приваблюють маршрути, пов'язані з культурою та архітектурою країни, але часто автотуристи з'єднують їх з Альпійськими лижними курортами або Блакитним берегом [28].

Німеччина ж сама по собі багата країна, тому громадяни цієї держави можуть собі дозволити поїздки на власних автомобілях за місто або навіть за кордон. Також у цій країні набагато більше офіційно зареєстрованих маршрутів ніж у Франції. Одне з головних питань, яке турбує автотуриста перед початком поїздки, це стан доріг, у випадку з Європою гарантована відмінна якість покриття, багато швидкісних магістралей також європейські водії завжди дотримуються правил дорожнього рух [15].

Однак, плануючи автоподорож по Європі, автотуристам доведеться враховувати, що в кожній країні свої особливості. Їх треба вивчити заздалегідь: яка допустима швидкість, де можна і не можна паркуватися, де вимагають використовувати паперову віньєтку і забороняють відеореєстратор, в яких містах заборонений в'їзд в історичний центр і де обов'язково перевірять наявність жилета зі світло відбиваючими елементами.

Ще одним напрямком в автомобільному туризмі можна вважати відносно нове явище, таке як подорож в невеликих фургонах або трейлерах або – караванінг. За своїм зовнішнім виглядом вони нагадують мікроавтобуси, а всередині оснащені всім необхідним для життя – спальним місцем, душовою кабіною, невеликий газовою плитою, холодильником та іншими предметами побуту. Родоначальницею такого перебігу в туризмі традиційно вважається Америка, так як саме тут з'явилася ідея створення будинку на колесах. Пізніше цей вид транспорту оцінили в Європі, стали випускати в багатьох країнах.

Сьогодні лідируючі позиції (на рівні з Америкою) займає Німеччина. В останні 5 – 9 років автобудинки стали поступово знаходити своїх шанувальників на пострадянському просторі [17].

Базова комплектація прийнята єдиною для всіх виробників. Так, незалежно від того, хто виробляє кемпер, в базовій комплектації повинні бути обладнані кухня, санвузол і спальні місця, зона відпочинку у вигляді стола і дивана (телевізор, система опалення та кондиціонування, тепла підлога і так далі) можуть так само зустрічатися в базовій комплектації деяких автобудинків, але далеко не у всіх виробників.

Європа і Північна Америка – найрозвиненіші регіони для кемпінгу і караванінгу. У США люди часто на постійній основі живуть в мобільних будинках, що дозволяє їм без проблем переїхати в інший штат при зміні працевлаштування. При цьому в Європі люди вбачають в караванінгу зазвичай спосіб подорожувати, подивитися світ. Останнім часом інтерес до такого пересування спостерігається в Китаї: місцеві виробники займаються виготовленням обладнаних автомобілів, створюють мережу кемпінгів.

Караванінг – безпечний і бюджетний спосіб пересування. Підходить для тих, хто любить неквапливий відпочинок і має багато вільного часу. Це оптимальний варіант для екотуризму. Так званий автодім дозволить бути ближче до природи, далеко від популярних і багатолюдних туристичних маршрутів [22].

Караванінг – відмінний варіант для подорожей всією сім'єю. Можна в будь-який час зупинитися і організувати перепочинок як біля траси або річки, так і в обладнаному кемпінг. Можна організувати комфортну поїздку великою компанією – деякі моделі вміщають до 7 осіб [22]. Вартість оренди буде майже такою ж, як і вартість номера в готелі. Існують декілька різновидів автобудинків все вони перелічені на рисунку 1.4.

Караванінг – це можливість самостійно розпланувати подорож, виходячи зі своїх інтересів, бюджету і комфортного ритму. Не потрібно залежати від місцевого транспорту, роботи установ. Караванінгу віддають перевагу активні люди, які цінують свободу і самостійність. Автодім потребує обслуговування – його потрібно мити, прибирати, заправляти туалетні касети, проводити невеликий ремонт [22].

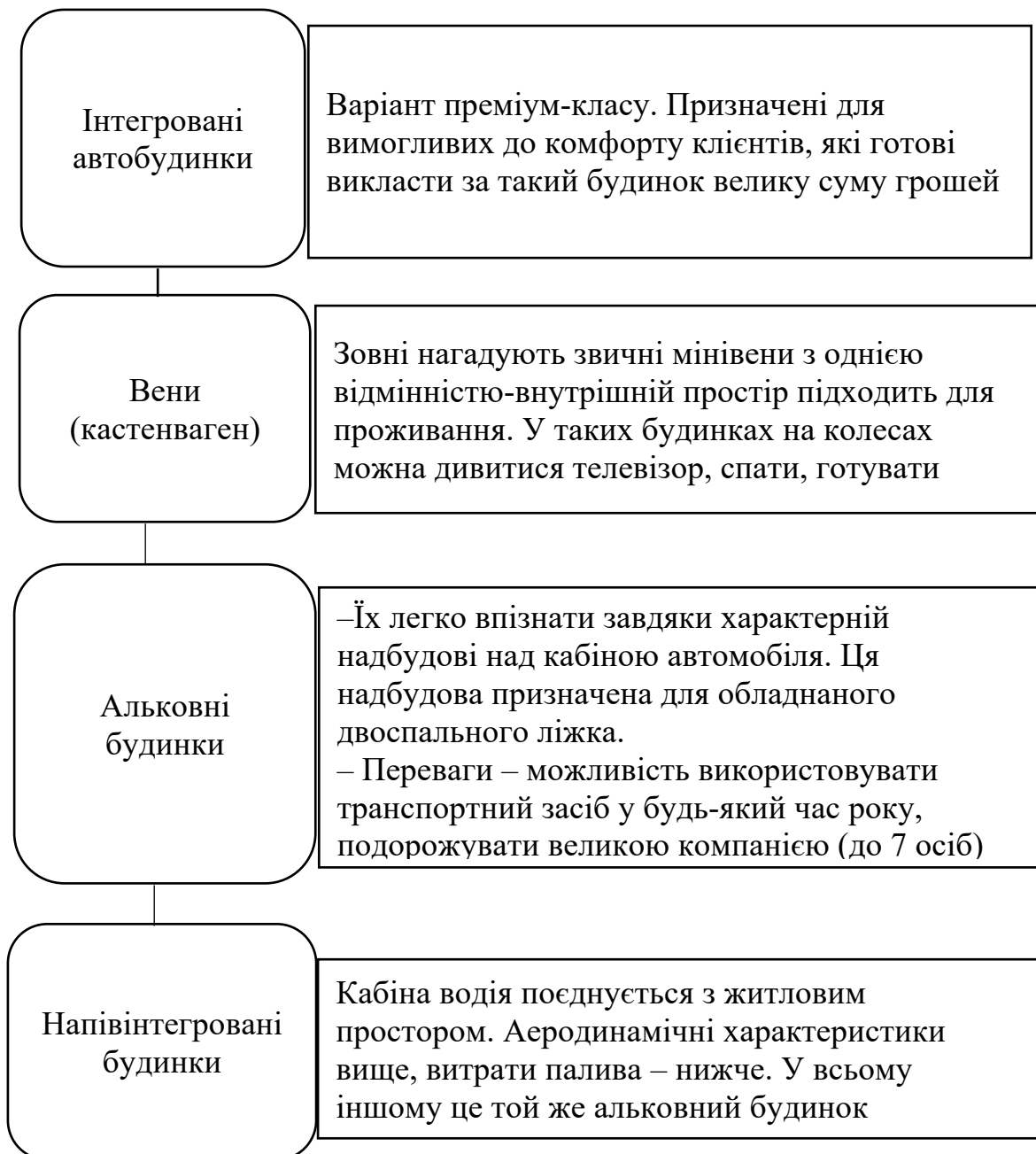


Рис. 1.4 – Різновиди автобудинків

Окрім караванінгу та атоподорожей популярністю користуються також автобусні подорожі вони є відносно молодим видом подорожей. Початок свого розвитку можна віднести до 1970-х років, коли ірландська компанія «СІЕ» організувала перше міжнародне автобусне сполучення Лондон-Дублін-Голуей, яке є одним з найдешевших видів туризму в Європі. Тому вплив основного фактору державного туризму – ціна, за якою слідує якість послуг,

імідж компанії, що забезпечує туризм, витрати часу. У 1986 р. була створена рада директорів «EUROLINE», до якої входило 33 європейських партнери. Зараз він обслуговує 250 маршрутів у Європі. З 1992 р. У Східній Європі використовується «європейський шлях». В принципі, в Європі існує три типи автобусних турів: подорож звичайними автобусами за розкладом руху та за визначеними маршрутами; автобусні подорожі «човником», спеціальні рейси, які включають комплекс послуг [24].

Також, в теперішніх умовах розвивається Європейський річковий круїзний ринок та річковий туризм. Річковий туризм – ідеальний спосіб дізнатись про Європу. Цей вид туристичного продукту має певні труднощі у завоюванні широкого ринку, головним чином через високі ціни. Однак, незважаючи на це, він добре показав себе на європейському туристичному ринку, і попит на нього також зростає. Основними споживачами подорожей на човні є люди похилого віку. Основна частка споживачів річкових круїзів – це американці, французи, німці, швейцарці та голландці. Річкові круїзи різноманітні по протяжності, тривалості маршрутів, тематиці. Зазвичай передбачені круїзи від 7 до 15 днів. Основними річками, що курсують в Європі, є Дунай, Рейн, Сена, Рона, Ельба та Головний Дунайський канал. До Відня можна дістатися через Франкфурт-на-Майні [31].

Окрім річкового туризму залізниці також стають одним із способів побачити світ, показуючи подорожуючим картини, на які не здатна авіація. В останні роки потяги в усьому світі перестали грати виключно транспортну роль, доставляючи пасажирів з точки А в точку Б. Так існує декілька туристичних подорожей на потягах, які користуються популярністю серед туристів. Розглянемо декілька із них.

1. Східний експрес. Давно став синонімом залізничних подорожей і розкоші. Свій початок експрес бере в 1889 році, коли Жоржу Нагельмакерсу прийшла ідея запустити залізничний маршрут з Парижа до Стамбула. З тих пір



багато чого змінилося і залізничний транспорт в світі перестав виконувати функцію трансконтинентальних перевезень, ставши більш розвагою і способом подивитися світ. Сьогодні у Східного експреса 2 маршрута. Париж – Будапешт – Бухарест – Стамбул (6 днів / 5 ночей) і Лондон – Париж – Венеція – (2 дні/1 ніч).

2. Belmond Royal Scotsman. Більш північний варіант Східного Експресу, який, до слова, належить все тій же Belmond. Ймовірно, це найкраща можливість подивитися Шотландію, не ставлячи собі в умова жертвування комфортом. Подорож на поїзді може тривати від двох до семи ночей і починається в Единбурзі.

3. Andean Explorer Перу. Можливо, маршрут цього поїзда довжиною в 281 кілометр і не є найтривалішим, але його точно не можна дорікнути в недоліку захоплюючих видів. 10 годинна поїздка проходить по Андам, а кінцевою точкою маршруту є столиця інків – Мачу-Пікчу.

4. Eastern and Oriental Express в Південно-Східній Азії. Подорож з Бангкока в Сінгапур, яка покаже всі фарби Південно-Східної Азії. Це скоріше сухопутний круїз, ніж просто подорож на нехай навіть і розкішному потягу. Система східних експресів надає можливість не тільки і не стільки проїхати з одного пункту в інший, а й познайомитися ближче з визначними пам'ятками відразу декількох країн Східної Азії.

5. Tokaido Shinkansen Bullet Train в Японії. На відміну від попереднього маршруту, враження від Tokaido Shinkansen будуть стрімкими. Близько 600 кілометрів, що розділяють Токіо і Осаку, цей поїзд-куля долає за два з невеликим години. Ідеальний варіант подивитися природу стрімко змінюється Японії не знижуючи швидкості.

6. Qing 1 та Qing 2 в Китаї. Цей залізничний маршрут в Лхасу з'явився зовсім недавно – в 2006 році і відразу став рекордним за висотою, на якій проходить залізниця. Найвища точка маршруту розташована на висоті 5,068 метрів, а це навіть вище, ніж головна вершина Альп Монблан. Для того,

щоб пасажири переносили таку висоту, вагони довелося зробити герметичними і доповнити системою штучного забезпечення киснем.

7. Rovos Rail в Африці. Свого часу колонізація Африки передбачала будівництво великих мереж залізниць, однак природні труднощі і подальша політична обстановка в світі не дозволили цим планам збутися в повній мірі. Проте, на континенті залишилися щодо довгі ділянки залізниць і маршрути поїзда Rovos Rail проходять саме за ними. Існує кілька варіантів маршрутів, але самих мальовничих вважається поїздка з Кейптауна до водоспаду Вікторія.

8. Glacier Express в Швейцарії. Один з найвідоміших європейських туристичних поїздів і, однозначно, найвідоміший швейцарський. Маршрут вважається одним із самих мальовничих в світі і проходить по схилах і ущелинах Альп, поєднуючи Церматт і Давос.

9. Maharaja Express в Індії. Цей поїзд по праву вважається однією з гордостей Індії і одним з найбільш розкішних поїздів світу. У числі різних варіантів розміщення пасажирів в ньому є навіть президентський сьют площею 45 квадратних метрів. Маршрути Maharaja Express є справжніми сухопутними круїзами по найвідоміших місцях Індії і можуть тривати від 4 до 8 днів [31].

Залізничні мандрівки – досить популярний вид відпочинку за кордоном. Найбільш стійкими прихильниками цього виду туризму вважаються німці, англійці і швейцарці. Причому якщо жителі Великобританії і Швейцарії вважають за краще подорожувати по своїх країнах, то німці об'їздили всю Європу і навіть дісталися Америки. Особливим шиком серед німецьких туристів вважаються паровозні подорожі. Протяжність мережі Європейських залізниць понад 240000 км [22].

Для подорожі по Європі варто скористатися проїзним: заплативши один раз, ви зможете зробити кілька поїздок і проблем змінювати плани. Крім разових квитків в Європі широко поширені різні залізничні проїзні, що дають право необмеженого пересування протягом деякого часу і в межах певного району. Залізниці історично беруть активну участь у розбудові туристичного

руху.

Отже, здійснивши дослідження було визначено, що світовий досвід застосування різних транспортних систем досить різноманітний. Популярністю користуються такі види транспорту: автомобільний, авіаційний, морський та залізничний. Особливої популярності набирає караванінг. Також можна зробити висновок, що туризм повністю залежить від транспорту, його безпеки, швидкості та зручностей, які надаються туристу під час його подорожування. Розуміння основ взаємовідносин з транспортними організаціями, правил взаємодії з ними у питаннях забезпечення безпеки туристів, обслуговування, використання певних знижок і пільг при продажі транспортних послуг має важливе значення як для туристів, так і для організаторів подорожей [25].

Розвиток туризму стримується тим, що транспортні системи у ряді країн не відповідають світовим стандартам за зручністю, ефективністю і безпекою, а транспортні проекти спрямовані на побудову нових аеропортів, автомобільних і залізних доріг потребують для своєї реалізації величезних інвестицій і часу.

## РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ

### 2.1. Аналіз особливостей розвитку транспортної системи України

Будь-яка транспортна система характеризується здатністю до удосконалення та розвитку. Розвиток транспортної системи – це процес, спрямований на зміни в системі, що призводять до її удосконалення.

Ці зміни можна диференціювати на кількісні (введення в експлуатацію нових транспортних засобів, розширення довжини транспортної мережі, поява нових підприємств інфраструктури тощо) та якісні (поява нових маршрутів транспортування, модернізація транспортної мережі, впровадження нових технологій у процесах транспортування, розвиток інформаційної складової транспортного процесу тощо) [10].

Потенціал розвитку транспортної системи можна розглядати як здатність елементів системи (видів транспорту, транспортних підприємств тощо) піддаватися кісним змінам, які приводять до поліпшення існуючих або виникнення нових властивостей та елементів системи, що обмежені розмірами наявних транспортних ресурсів і загальними економічними умовами [25].

Подальші напрямки розвитку потенціалу національної транспортної системи України неможливо розглядати не враховуючи загальні тенденції розвитку світового господарства, а саме активізацію глобалізаційних процесів, формування стабільних регіональних товарних ринків, формування єдиного економічного простору.

Ці зовнішні чинники разом з чинниками внутрішнього характеру мають бути враховані при визначенні подальших векторів розвитку транспортної галузі країни. Аналіз впливу зазначених факторів на потенціал розвитку транспортної системи України дозволив диференціювати їх на фактори позитивного та негативного впливу, узагальнена систематизація яких наведена в таблиці 2.1.

Таблиця 2.1 – Фактори впливу на розвиток потенціалу транспортної

## системи України.

Позитивний вплив	Негативний вплив
Внутрішні (національні) фактори	
Територіальні	
Вигідне розташування на перетині основних транспортних шляхів між Європою та Азією. Найбільша територія (5,7%) в Європі	Наявність конкурентних транспортних систем сусідніх країн
Наявність морського кордону (1057 км – чорноморський, 298 – азовський)	
Інфраструктурні	
Наявність добре розвинутої транспортної мережі, представленої всіма видами транспорту	Відставання в розвитку транспортної мережі за якісними показниками порівняно з європейськими країнами
Наявність розвинутого портового господарства	Відсутність власного морського флоту, відставання морських портів у технічних характеристиках, низький рівень контейнеризації
Розвинена інфраструктура аеропортів	Недостатня кількість аеропортів з міжнародним статусом
Загальноекономічні	
Активізація зовнішньоторговельної діяльності країни, як наслідок зростання попиту на транспортні послуги	Низький інвестиційний потенціал галузі
Посилення конкуренції на внутрішньому ринку транспортних послуг, особливо автомобільного, морського та авіаційного транспорту	Висока залежність виробництва та попиту на транспортування від чинників зовнішнього міжнародного середовища (кризи, тощо)
Орієнтація на інноваційну модель розвитку національної економіки, транспортної системи зокрема	Залежність галузі від розвитку взаємопов'язаних галузей (транспортного машинобудування, зокрема) та від загальних темпів економічного зростання держави

Отже, потенціал розвитку транспортної системи України формується в

результаті позитивного впливу таких чинників: територіальних (вигідного географічного та гео економічного розташування, наявності морського кордону та найдовшого у Європі сухопутного кордону), інфраструктурних (наявності розвиненої транспортної інфраструктури, зокрема залізничної мережі та портового господарства), інституційних (наявності достатньої нормативно-правової бази та інститутів регулювання), загально економічних (посилення конкуренції на внутрішньому ринку транспортних послуг, активізацією зовнішньоторговельної діяльності, орієнтації на інноваційну модель розвитку національної економіки, транспортної системи зокрема), наддержавних та глобальних (активізації міжнародного співробітництва в рамках адаптації до вимог єдиної транспортної політики країн ЄС, взаємодії в межах регіональної транспортної системи країн СНД, активізації зовнішньоекономічних відносин між країнами Європи та Азії, активної інтеграції до світової транспортної системи) [27].

Стримуючими чинниками розвитку потенціалу транспортної системи України є низькі темпи якісних зрушень у розвитку транспортної мережі та транспортних засобів порівняно з європейськими країнами, відсутність власного морського флоту, низький рівень контейнеризації портового господарства, низький рівень конкурентоспроможності автомобільного та авіаційного транспорту, відсутність чіткого механізму реалізації стратегій розвитку транспортної галузі, невідповідність нормативно-правової бази європейському законодавству, необхідність її швидкої адаптації, низький інвестиційний потенціал галузі, високий ступінь залежності транспорту від динаміки виробництва, розвитку взаємопов'язаних галузей, загальних темпів економічного зростання держави, посилення конкурентного впливу за вантажопотоки з боку інших транзитних держав [15]. Сьогодні, щоб отримати максимальну вигоду від туризму, уряди країн вживають різні заходи, а саме:

- розробляють спеціальні програми з розвитку і підтримки туризму;
- виділяють кошти на проведення рекламних кампаній;
- спрощують візові формальності;

– виділяють кошти для подорожей малозабезпечених громадян (пенсіонерів, інвалідів, багатодітних сімей).

Підтримка і розвиток внутрішнього, в'їзного, соціального та самодіяльного туризму позначені як пріоритетні напрямки державного регулювання туристичної діяльності в Україні [19]. Разом з тим, значний вплив на розвиток внутрішнього туризму буде надавати ринок міжнародного туризму, де в найближчі 10 років провідні ролі будуть належати Китаю, США, Франції, Іспанії, Гонконгу. Отже, Україна буде змушена розвивати туризм в умовах жорсткої конкуренції, відчуваючи свої потенціали в галузі туризму і транспорту. При здійсненні зовнішньоторговельних відносин слід зазначити, що транспорт виконує велику кількість функцій у підсистемі світового господарства. Отже, всі види транспорту (див. табл. 2.2) та всі зв'язки до взаємодії між національним, міжнародним, міжконтинентальним та глобальним рівнями транспортного процесу утворюють глобальну транспортну систему. Транспортно-логістичні напрями по Україні повинні відповідати інтернаціональним вимогам і забезпечувати можливість здійснювати перевезення швидким, безпечним та зручним способом (див. табл. 2.3).

Таблиця 2.2 – Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту  
(тис.)

Рік	Залізнич ий	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційни й
2017	164941,6	28,6	562,9	2019324,9	10555,6
2018	157962,4	71,9	596,2	1906852,1	12529,0
2019	154811,8	79,4	589,9	1804929,3	13705,8
2020	51700,0	100,0	100,0	804900,0	3800,0
2121	5400,0	50,0	25,0	80500,0	300,0

Вони – перша ланка туристичного потоку іноземних громадян в

Україні. Взаємодія транспорту та туризму – може швидко допомогти у вирішенні більшості проблем, особливо у розвитку туристичної інфраструктури на зразок національної мережі транспортних коридорів із залученням приватного капіталу (національного та іноземного).

Таблиця 2.3 – Довжина шляхів сполучення (тис. км)

Рік	Експлуатаційна довжина залізничних колій	Експлуатаційна довжина судноплавних шляхів	Довжина автомобільних доріг (у тому числі із твердим покриттям)
2015	21604,9	2120,7	169648,5
2016	20948,1	1613,1	163027,6
2017	20954,2	1562,6	163024,2
2018	20951,8	1569,4	163033,0
2019	19769,9	2129,4	163118,9

Найщільніша залізнична мережа характерна для українського Донбасу, Наддніпрянщини, лісостепів та західних областей на правобережжі. Основними внутрішніми залізничними лініями є Донбас – Кривий Ріг, Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Одеса, Харків – Севастополь [26].

Загальна довжина судноплавних маршрутів в Україні до 2,3 тис. км. Практично за всіма показниками пасажирського транспорту цей вид транспорту є останнім. Основну роль у пасажирському транспорті відіграє басейн Дніпра. Понад 90% всього річкового транспорту в країні здійснюється вздовж Дніпра та його найбільших приток – Прип'яті та Десни. Найбільшими портами Дніпра є Київ, Дніпропетровськ та Запоріжжя [12].

Щодо мережевої забезпеченості України, загальна довжина доріг в Україні, включаючи дороги з твердим покриттям, становить близько 170 000 км – понад 97%.

На основі статистичних даних: відправлення пасажирів та довжини



шляхів сполучення, наводимо дані пасажирообороту (див. табл. 2.4).

Таблиця 2.4 – Пасажирообіг за видами транспорту (млн. пас. км)

	2019	2020	2021
Залізничний	28413,5	10696,2	1980,2
Автомобільний	33879,9	19092,2	2772,4
Водний	25,8	4,0	0,04
Авіаційний	30241,8	10106,9	1546,4

Аналіз динаміки обсягу перевезень транспортними засобами дозволив визначити найважливіший вид транспорту для пасажирських перевезень – автомобільний. Цей вид транспорту забезпечує функціонування та регіональну організацію всіх сфер народного господарства і, насамперед, туристичного комплексу, який займає важливе місце в економіці України. Розвиток ринкових форм, а також науково-технічний прогрес призводять до нових проблем в організації транспорту, структурних змін та технічної політики в транспортній галузі.

Територіальні та районні дороги надзвичайно важливі для використання існуючого транзитного потенціалу в Україні та для розвитку в'їзного туризму. Здебільшого вони не відповідають сучасним вимогам як з точки зору технічного стану, так і регулювання. Ця ситуація пояснюється, перш за все, браком ресурсів для будівництва, ремонту та обслуговування автомобільних доріг. Витрати державного та місцевого бюджету на утримання доріг у 2018 – 2019 роках становили лише 35% від потреби. За підрахунками уряду, Україна витрачає 5000 доларів на захист одного кілометра дороги.

В умовах, коли європейська інтеграція є одним із головних пріоритетів української державної політики, транспортна система країни все ще не відповідає міжнародним стандартам і характеризується значним запізненням щодо інфраструктури, обладнання та стандартів якості.

Автомобільний транспорт – найпопулярніший напрям для подорожей. Незважаючи на деякі незручності і незмінно високу кількість аварій, щорічно в міжнародному сполученні перевозиться близько 2 мільйонів пасажирів. Автобуси в основному використовуються в туристичних перевезеннях через їх доступність, універсальність і розвинену мережу зв'язку.

У груповому транспорті, який є лідером в іноземному туристичному транспорті, залізничний – є головним конкурентом автомобільного транспорту. Українські залізниці з урахуванням геополітичних умов, мають найбільший транзитний потенціал Європи.

Залізничний транспорт відіграє значну роль в забезпеченні життєдіяльності економіки України, на частину якого припадає 82% вантажообігу (без урахування трубопровідного) і майже 40% пасажирообороту здійснюваного всіма видами транспорту. Протяжність залізничних ліній знаходяться у віданні Державної адміністрації залізничного транспорту України становила на 2020 рік майже 22 тисячі км, чисельність вагонів вантажного парку 148 тисячі [1]. Знос основних фондів залізниць становив на 2020 рік 80%, майже 100% знос був у окатишевозів, думпкарів, мінераловозів. Ступінь зносу електровозів становила в 2020 році 89,3% (1860 електровозів), магістральних тепловозів – 99,3% (2493 тепловоза) [19]. Протяжність електрифікованих залізничних ліній – 9250 км.

На території України діє також могутній залізничний транспорт промислових підприємств, який грає виключно важливу роль в сфері виробництва.

Залізнична мережа країни має ширину колії 1520 мм, є також вузькоколіїні лінії: Боржавська (123 км), Вигодська (7 км), Антонівка – Зарічне (106 км), Рудниця – Голованівськ (130 км).

Залізничні стики з іншими державами: Молдовою (14 ліній перетинають кордон, переходи по станціях Кучурган, Слобідка, Басарабська, Могилів – Подільський, Кельменці, Мамалига) загальна ширина колії; з Румунією (4 пункту переходу), Угорщиною (станції Чоп і Батьово),

Словаччиною (станції Чоп і Ужгород), Польщею (6 станцій) – різна ширина колії (1520 і 1435 мм), прикордонні переходи зі зміною ширини колії. Є залізнична поромна переправа Чорноморськ – Варна (Болгарія). Не всі стики задіяні, частина не функціонує з різних причин [25].

Модернізація залізничного транспорту дозволяє підтримувати та реконструювати існуючу та будувати нову залізничну мережу з можливою швидкістю до 300 км/год. Це будуть пасажирські перевезення на міжнародному рівні. Українська залізнична система розробляє і розширює можливості системи бронювання та продажу залізничних квитків через Інтернет: розробка програмного забезпечення, складання фінансової звітності за результатами підготовки поїздок на міжнародних перевезеннях, розробка автоматизованих робочих станцій (ЛРП), пов'язаних з тарифом «Схід-Захід». Розробка програмного забезпечення для зберігання довідкової інформації та відшкодування платежів у міжнародному сполученні. Це збільшить швидкість та якість продажу квитків і, отже, збільшить кількість пасажирів, що економічно стимулюватиме розвиток та розширення транспортної інфраструктури [27].

Значна місткість судна, можливість реалізації різних видів і цілей туризму – є значними перевагами водного транспорту. Популярності водного транспорту в туристичному сполученні також той факт, що значний соціально-культурний рекреаційний потенціал зосереджений поблизу основних водних шляхів та зручних бухт. Це створює умови для процвітання круїзного туризму, коли транспортний засіб стає місцем для одночасного перебування, їжі та відпочинку.

Однак аналіз показує, що в Україні є недоліки водного транспорту – старий матеріально-технічний фундамент являє собою значне фізичне та моральне погіршення стану суден. Це перешкоджає розвитку цього виду транспорту.

Велике значення для розвитку туризму в Україні має морський транспорт, що займає четверте місце в структурі вантажообігу,

концентрується виключно на півдні країни – в Азовсько-Чорноморському басейні, який через протоки Босфор і Дарданелли пов'язаний із Середземномор'ям, а потім – зі Світовим океаном.

Морський бізнес України базується навколо 18 державних морських портів, розташованих в трьох регіонах: Придунайському, Чорноморському і Азовському. Вони забезпечують вантажні операції з сухими і наливними вантажами, а також обслуговування пасажирів у внутрішньому і зарубіжному повідомленні. Сумарний вантажообіг морських портів України за 2000 р склав 80 млн т, в тому числі сухих вантажів перевезено понад 56 млн т і наливних – понад 24 млн т. Зростання вантажообігу очікується завдяки збільшенню перевезень сухих вантажів: мінеральних добрив, зернових, штучних вантажів.

Морська столиця України – Одеса, вантажообіг якої разом з Іллічівськом і портом Південний перевищує 50 млн. т. Всі ці три порту утворюють потужний Одеський портовий комплекс. До складу Чорноморського пароплавства входять також морські порти Білгород-Дністровський, Миколаїв, Очаків, Херсон, Скадовськ, Євпаторія, Севастополь, Ялта, Феодосія [14].

Є дві міжнародні морські переправи: українсько-болгарська Одеса – Варна і українсько-російська Керч – Тамап.

Річковий рух в країні не тільки зазнав значного поліпшення, але і зменшився. За обсягом пасажирообігу він займає одне з останніх місць в Україні.

Загальна довжина судноплавних річкових шляхів зменшилася за останні роки і становить лише 2175 км. Найбільшими річковими портами країни є Київ, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нікополь, Херсон, Ізмаїл, Рені. Міжнародні пасажирські перевезення з річковим транспортом наявні лише в Одеській області (понад 20 тис. осіб на рік) та м. Києві [14].

Для зміцнення позицій України на світовому ринку необхідно створити сучасну транспортну інфраструктуру та докорінну організаційну перебудову всієї транспортної системи нашої країни. Рекомендується забезпечити

розміщення та розміщення підприємств громадського харчування, атракційних зон, комплексів послуг, ремонтно-технічних робіт вздовж транспортних коридорів, особливо на перехрестях автомобільних доріг та поблизу великих поселень. З розширенням автострад це дозволить розширити транспортну інфраструктуру практично на всій території України. Завдяки його реалізації 90% національних визначних пам'яток можуть бути пов'язані з транспортними магістралями. Існування міжнародних магістралей пропонує необхідне існування дуже насиченої інфраструктури для використання різних видів транспорту в певному напрямку, а також для їх обслуговування та зв'язку [15].

Неодмінна передумова забезпечення нормального функціонування транспортної інфраструктури та збільшення попиту на пасажирські перевезень в Україні є стабільне функціонування повітряного транспорту. Аналіз статистичних даних показує, що показник середньої транспортної відстані в країні з кожним роком зростає, збільшується частка міжнародного і особливо міжконтинентального повітряного сполучення, збільшується частка комфортабельних та якісних літаків.

Важливими факторами, що позитивно впливають на роботу вітчизняних авіакомпаній, є подальше розширення маршрутної мережі та збільшення щільності польотів на маршрутах, розроблених одночасно з оновленням парку літаків. Зростанню обсягів значно сприяли введення в експлуатацію нових систем та реконструкція існуючих систем в аеропортах напередодні Євро-2012. Однак сьогодні мало уваги приділяється заходам щодо підвищення безпеки та якості обслуговування польотів [18].

За період з січня по вересень 2019 основні аеропорти України значно наростили пасажирські авіап перевезення. У вересні 2019 р. аеропорт Жуляни (м. Київ) наростив авіап перевезення на 89,5% в порівнянні з 2018 роком – всього в аеропорту було обслужено 235,4 тисячі пасажирів. При цьому на міжнародних рейсах було обслуговано 227,2 тисячі осіб, а на внутрішніх пасажиропотік склав 8,2 тисячі осіб. Кількість авіарейсів збільшилася на 34%

– всього аеропорт прийняв / відправив 2702 літака.

Всього за дев'ять місяців 2019 – 2020 рр. пасажирські авіаперевезення в аеропорту Жуляни виросли на 66,7% – повітряна гавань столиці обслужила 1376400 пасажирів. При цьому основний пасажиропотік припадає на міжнародні авіаперевезення – 1314700 осіб, частка внутрішніх авіаційних перевезень значно менше – 61,7 тисяч осіб. Кількість обслужених літаків склало 17348: міжнародні рейси – 14246, внутрішні – 3102, зростання в порівнянні з аналогічним періодом 2016 року склав майже 30 відсотків. Найбільшою популярністю користувалися рейси на Мінськ (Білорусь), Дубай (ОАЕ), Будапешт (Угорщина), Анкара і Анталія (Туреччина), Рим (Італія). На внутрішнє авіасполучення лідирують Львів і Одеса [29].

За підсумками 9 місяців 2020 року пасажиропотік через Міжнародний аеропорт Харків перевищив показники 2019 року. Якщо за весь минулий рік аеропорт обслужив близько 600 тис. пасажирів, то вже за 3 квартали цього року послугами аеропорту скористалися 617 тисяч пасажирів. У порівнянні з січнем – вереснем 2019 року пасажирські авіаперевезення зросли на 39%, на міжнародні напрямки припадає 80% усього пасажиропотоку, на внутрішньо авіасполучення – 20%.

Найбільшим попитом серед напрямками стали рейси на Варшаву (Польща), Стамбул і Анталію (Туреччина), Київ, Тель-Авів (Ізраїль) і Мінськ (Білорусь). Під час зимового сезону заплановано відкриття чартерних рейсів в Киттіля (Фінляндія) і Шарм-ель-Шейх (Єгипет), під час новорічних свят будуть виконуватися чартерні рейси в Марібор (Словенія) [25].

Враховуючи стрімке зростання повітряного руху та потенційні перспективи стратегічних аеропортів, особливо їх транзитних можливостей, проблема адаптації цих аеропортів до міжнародних стандартів стає все більш актуальною.

Нестратегічні аеропорти значно менше обслуговують повітряний рух. Незважаючи на великі очікування щодо розвитку стратегічних аеропортів, нестратегічні аеропорти не мають можливості розвиватися за власний рахунок

і підтримуються органами місцевого самоврядування через дотримання сертифікатів, стимулів та субсидій [13].

Україна має значний потенціал у транспортному сполученні між сходом та заходом. Окрім тісніших відносин з Європою, очікується також економічне зростання. Спрощення візових вимог та вихід на відкриті простори сприятимуть конкуренції між авіакомпаніями, знизять витрати на проїзд, а також збільшать попит на авіаперевезення.

Дослідження показують, що ринок туристичних послуг в Україні зростає на 20% на рік. Збільшується кількість пасажирів, які приїжджають в Україну як туристи. Більшість пасажирів – з Канади та Сполучених Штатів Америки, де є великі українські громади. Лише 4% туристів залишають Україну для поїздок до інших країн, що вказує на великий потенціал для зростання, можливо, виключно завдяки зростанню ВВП [9].

Розвиток транспорту став каталізатором розвитку туризму на планеті та за її межами. Історія туризму та транспорту тісно пов'язана, і взаємний вплив дуже великий. Однак у галузі наукових досліджень вивчення транспортної інфраструктури туризму проводилось фрагментарно, не враховуючи роль та потенціал усіх його складових.

Транспортна інфраструктура туризму об'єднує транспортні засоби, транспортні об'єкти та компанії, транспортні маршрути та маршрути, об'єкти обслуговування та туризму на об'єктах та у транспортних засобах, транспортні та супутні послуги, засоби інформації та зв'язку, а також працівників, які експлуатують усі елементи транспорту інфраструктура туризму.

І туризм, і транспорт в Україні перебувають на стадії розвитку, на якій важливим є ефективне управління цими галузями збільшення їх частки в економіці, позитивний вплив на розвиток регіонів та поліпшення соціально-економічного становища населення, більш повний використання багатого ресурсного потенціалу країни. Розвиток послуг туристичної транспортної інфраструктури може зіграти вирішальну роль у цьому [15].

2.2. Аналіз переваг і недоліків транспортного забезпечення в

туристичній галузі

Туризм повністю залежить від регулярності транспортних потоків, їх швидкості, безпеки, якості сервісних послуг, що надаються туристу під час його пересування. Розуміння основ взаємовідносин з транспортними компаніями, правил взаємодії у питаннях безпеки пасажирів та їх майна, обслуговування, використання відповідних знижок та пільг при продажах має важливе значення як для туристів, так і для організаторів подорожей.

Обрані мегаполіси, що становлять найбільший інтерес для туристів і мають хорошу туристичну інфраструктуру: Стамбул, Дубаї, Лондон, Рим, Шанхай, Париж, Пекін, Барселона, Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Берлін, Мадрид, Амстердам [7].

Кожен із перерахованих мегаполісів має свої переваги та недоліки у деяких видах та засобів транспорту, а також характерні особливості доступності основних destinations транспортними коридорами (див. табл. 2.5).

Для порівняння видів транспорту традиційно використовують такі критерії: швидкість, комфортність, безпека та економність. Найшвидшим видом транспорту є повітряний. Для далеких відстаней, трансконтинентальних подорожей переваги повітряного транспорту очевидні.

Найбільш комфортним і видовищним вважається залізничний транспорт. Це пов'язано не тільки з тим, що пересування пасажирів не обмежене в межах купе або вагона і при цьому можливе будь-яке переважне для людини положення.

Подорожі річковим та морським транспортом також видовищні та комфортні. Сучасні судна пропонують надзвичайно широкий спектр різноманітних послуг: розміщення підвищеної комфортності, вишукане харчування, безліч розваг та ін.

За даними багаторічних статистичних досліджень, найбільш небезпечним є автомобільний транспорт [11].

Таблиця 2.5 – Доступність основних destinations по транспортним коридорам



за даними 2020 року

Мегаполіс	Площа (км <sup>2</sup> )	Кількість дестанацій	Види транспорту
Пекін	16808	289	метро, автобуси, тролейбуси
Шанхай	6340,50	5359,0	метро, автобуси, тролейбуси, паром
Стамбул	5343	605	автобус, метробус, паром, метро, трамвай, фунікулер, приміські поїзди, морські автобуси
Лондон	1706,80	4223	залізниці, автобуси, метро, трамваї
Лос-Анджелес	1290,60	9994	автобуси, трамваї, метро
Нью-Йорк	1214,40	1624	метро, автобуси, таксі
Рим	1285	1624	тролейбуси, автобуси, трамваї, метро
Дубай	1114	271	автобуси, таксі
Берлін	891,85	289	автобуси, трамваї, метро
Мадрид	607	13065	автобуси, метрополітен, трамвай, міські електрички
Амстердам	219,4	367	залізниці, автобуси, метро, трамваї, пором, велопрокат
Париж	105,4	2831	метро, автобуси, трамваї, велопрокат

Це пов'язано насамперед із частотою його використання в усьому світі та особливими умовами експлуатації: великою залежністю безпеки від кваліфікації, досвіду та дисципліни всіх учасників дорожнього руху, технічного стану транспортних засобів, дорожнього покриття, метеумов та ін. При цьому, автомобільний транспорт найбільш доступний для всіх бажаючих і найменш підконтрольний. Далі йдуть повітряний і водний

транспорт через складність проведення рятувальних операцій у разі аварії чи катастрофи. Найбільш безпечним за статистикою є залізничний транспорт[15].

Основною якісною характеристикою транспорту є доступність, яка має бути забезпечена по всьому ланцюжку туристичних послуг, зв'язки між туристичними об'єктами, послугами і розвагами повинні бути добре вивірені та злагоджені. Елементами ланцюжка туристичних послуг є система управління у сфері туризму; інформація для туристів і реклама, міське середовище та загальна інфраструктура; транспорт і транспортні термінали; засоби тимчасового проживання, харчування; культурні об'єкти [25].

Статистичні дані Всесвітньої туристичної організації, які зображено на рисунку 2.1., висвітлюють значну перевагу використання авіатранспорту, а саме 57% від усіх засобів пересування. Це не є несподіваним результатом, адже в процесі технічної трансформації, глобалізаційних процесів, авіасполучення є найбільш швидким видом транспортування пасажирів.

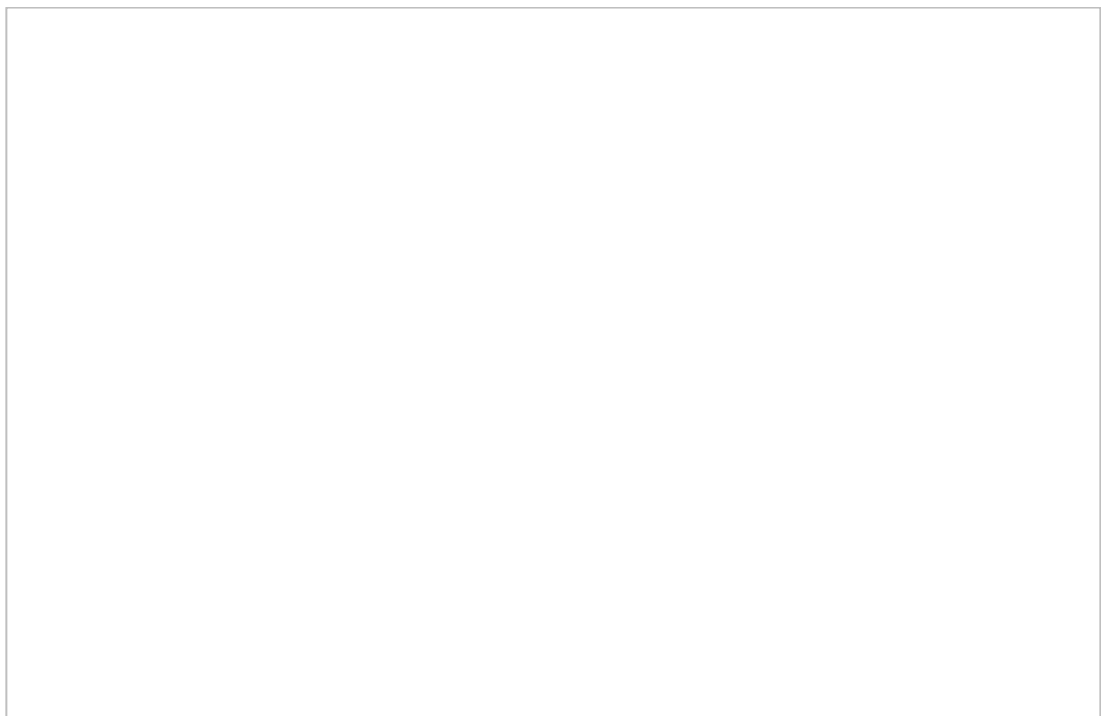


Рис 2.1 – Розподіл видів транспорту за користуванням у світі

Розглянемо головні переваги та недоліки кожного з видів транспорту,

які наведено в таблиці 2.6.

Таблиця 2.6 – Переваги та недоліки видів транспортування туристів

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Водний	– можливість міжконтинентальних перевезень; – низька вартість перевезень.	– низька швидкість перевезень; – залежність від погодних умов.
Залізничний	– велика пропускна здатність; – відносно низька вартість; – незалежність від погодних умов.	– великі витрати на підтримку інфраструктури; – як правило, державна монополія.
Повітряний	–максимально швидке подолання маршруту; – значна безпека.	– велика собівартість перевезення; – дорогі тарифи на послуги перевезення; – обмежена географічна доступність.
Автомобільний	– велика доступність; – гнучкість маршруту; – великий вибір перевізників.	– екологічне навантаження; – висока собівартість перевезення.

Із даних таблиці видно, що кожен вид транспортування має свої сильні та слабкі сторони, тому зрозумілим стає те, що турист як споживач у процесі своєї подорожі використовує як мінімум два види транспортування. Це говорить про те, що сьогодні види транспортування пасажирів не вступають у прямий відкритий конфлікт інтересів, а, навпаки, доповнюють друг друга, даючи можливість туристу вибирати види засобів транспортування та комбінувати їх використання [12].

Проаналізувавши основні переваги та недоліки видів транспортування туристів, доцільним буде розглянути складові елементи транспортної системи взагалі. Елементи транспортної системи туризму включають у себе: – маршрут (шлях); – транспорт; – термінали; – зв'язок і система контролю; – ефективне

управління та персонал.

Маршрут. Є невід'ємним складником та «відправним пунктом» усієї транспортної системи. За для проходження маршруту людині необхідно скористуватися як і транспортною, так і звичайною інфраструктурою. Наземна інфраструктура будується та розвивається за рахунок антропогенних чинників. Водночас повітряний та водний транспорт більш залежить від кліматичних умов [17].

Транспорт. У сучасних умовах транспортна система будь-якої розвинутої країни складається з промислового, магістрального та міського транспорту. В останній час в найбільш розвинутих країнах світу набуває розвитку аерокосмічний транспорт, який планується застосовувати для здійснення подорожей туристів до космічного простору навколо планети Земля. Безперечно, галузь туризму більш цікавить магістральний та міський транспорт. До магістрального транспорту відносяться автомобільний, авіаційний, залізничний, морський, річковий, трубопровідний, електронний види транспорту. Електронний транспорт включає лінії електропередач, інші споруди й облаштування, необхідне для постачання електроенергії та лінії зв'язку, що використовуються для обміну інформацією, у тому числі в мережі Інтернет. Можна вважати, що електронний транспорт має опосередкований зв'язок із пересуванням туристів, оскільки забезпечує передачу інформації, необхідної для організації і здійснення подорожей. Міський транспорт забезпечує перевезення пасажирів у межах міст, має досить розгалужену структуру, яка включає багато різноманітних видів міського транспорту і використовується однаково успішно як місцевим населенням, так і туристами.

Термінали (хаби). Тут ми маємо на увазі комплекс інфраструктурних вузлів, які є своєрідними великими «станціями». До їхнього складу входять аеропорти, морські порти, залізничні, морські, автовокзали та ін. Термінали постають своєрідними точками «обміну» пасажирів за зміни виду транспорту. Транспортні термінали реалізують функцію «конвергенції», яка передбачає опрацювання різних видів транспортування пасажирів із метою подальшого

відвідування пункту призначення. Окрім того, транспортні термінали реалізують певну низку функцій, серед яких: – обробка пасажирських вантажів (складування, транспортування, оренда місць та ін.); – обслуговування автомобільного транспорту (оренда, стоянка, ремонт та ін.); – обслуговування мережі транспорту (початково-кінцеві операції, зона митного контролю та ін.) [23].

Зв'язок і система контролю. Такий елемент, як зв'язок і система контролю, передбачає постійну підтримку за переміщенням між терміналами. Сьогодні у світі використовуються різні геолокаційні технології, які передбачають безперервний зв'язок із водієм або командою. Також на великій кількості водного транспорту (стосується круїзних лайнерів) започатковано автоматичну комп'ютерну навігацію, яка контролюється капітаном. Це полегшує роботу команди, проте вимагає не меншої уваги, адже комп'ютерні засоби можуть виходити зі строю і управління транспортним засобом буде залежати від команди. Зв'язок і контроль забезпечують постійне інформування керуючої сторони для прогнозування швидкості та термінів проходження певного маршруту, допомагають спланувати логістичний ланцюг (планування закупок продуктів, медикаментів, матеріалів у наступному терміналі). Усе це допомагає оптимізувати маршрут, економити паливо, збільшити пасажиропотік [23].

Ефективне управління та персонал. Даний елемент координує усі приведені вище елементи, підтримує життєдіяльність транспортного циклу, забезпечує робочими місцями громадян, реалізує нові інфраструктурні проекти. Основним завданням є оптимізація та прогнозування транспортних потоків для уникнення можливих проблем із перевантаженням або з недостатнім обсягом транспорту та пасажирів між терміналами [23].

Управлінські стратегії в питанні розвитку транспортної інфраструктури мають різні підходи. Деякі вчені-спеціалісти пропонують інтенсивні фінансові вливання у транспортні інфраструктурні проекти, щоб, таким чином, створити бездоганні умови для підвищення використання та обсягів туристів. Інші

стверджують, що необхідно вирішувати питання транспортної інфраструктури поступово, спираючись на соціальні, кліматичні, природні та сезонні чинники, адже за інтенсивного вкладання коштів результат не завжди буде таким інтенсивним [9].

Як і будь-яке явище, транспортна система, її ріст, функціонування та розвиток мають свої негативні особливості.

По-перше, це проблема заторів на дорогах. По-друге, це екологічна небезпека, яка здатна змінювати локальні кліматичні умови, передбачити які дуже складно. Проблема безпеки є дуже актуальною. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, кожен рік понад 1,25 млн. людей гинуть тільки у дорожньо-транспортних пригодах. Важливо зауважити, що транспортна інфраструктура залежить від економічного положення країни, регіону, міста.

Сучасний ритм життя вимагає нові запровадження у питанні безпеки пасажирів під час подорожі. Необхідні напрями подальшого розвитку можуть бути такими [21]:

1. Екологічність перевезень. Транспортування туристів повинно стати екологічним та більш дешевим.

2. Система безпеки. Комп'ютерні та геоінформаційні технології управління та контролю транспортних засобів повинні відповідати транспортній інфраструктурі, в рамках якої відбувається процес транспортного забезпечення.

3. Оптимізація маршрутів. Кожен регіональний або місцевий рівень транспортної системи є невід'ємною ланкою у великому глобальному ланцюгу перевезень. Важливими є підтримка та максимальна відповідність усіх рівнів перевезень. Це дасть змогу поліпшити сервіс, час транспортування та знизити вартість.

4. Міжнародна кооперація щодо міждержавних та міжрегіональних проектів, спільні підходи до підготовки фахівців міжнародного стандарту.

Питання підходів до розвитку транспортної системи як окремого регіону, країни або груп країн набуває подальшої актуальності. Це спричинено

фактором туризму, який уже давно став не недосяжною мрією мільйонів, а доступною потребою, яку велика кількість населення бажає реалізувати. І транспортна система постає основним складником ціноутворення усієї подорожі.

### РОЗДІЛ 3. РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ

#### 3.1. Розробка нового туристичного маршруту для ФОП Корнієнко О.М.

ФОП Корнієнко О.М. хоч у своїй практиці і пропонує тури на внутрішньому ринку та більша частина відсотків турів належить до виїзного туризму. Тому, доречно буде запропонувати ФОП Корнієнко О.М. туристичний маршрут в межах країни, адже Україна являє собою європейську країну з досить привабливим туристичним продуктом як для іноземних, так і для вітчизняних туристів. Тому розвивати внутрішній туризм вкрай важливо.

У сучасному світі туроператорами надаються різні способи вибору переміщення туристів на відстань. На їх озброєнні є великий спектр видів транспорту і технічних засобів, які можна використовувати. Проте, актуальним залишається питання якісного забезпечення туристів транспортним обслуговуванням під час подорожей, так як для цього потрібен ретельний облік безлічі чинників. Розглянувши в попередніх розділах види та особливості транспортного обслуговування в туризмі доцільно буде використати в запропонованому турі для ФОП Корнієнко О.М. автотранспорт, який досить широко використовується в туристичній сфері (трансфери, екскурсії, внутрішньомаршрутні перевезення автобусами, оренда малолітражних автомобілів туристами для власного користування відпочинку та ін.), для якого сезонність при організації турів не грає такої великої ролі, як в інших подорожах. Основні переваги автотранспорту: економічність, доступність для широких верств населення.

Для аналізованої агенції пропонуємо розробити Інста-тур, який сьогодні є досить популярним та актуальним на ринку туристичних подорожей. Це тур, який крім основних послуг (харчування, перевезення та розміщення) пропонує послугу фотографа, який супроводжує групу по всім туристичним атракціям. Даний тур буде розрахований на сучасна молодь та



людей, для яких інстаграм є роботою, також для тих хто хоче не тільки побачити нові місця та відпочити, а ще отримати безліч фото та нових вражень. До уваги ФОП Корнієнко О.М. пропонуємо новий маршрут із назвою «Синеvir-Релакс», котрий зможе задовольняти потреби туристів протягом усього року. Даний тур поєднує у собі: активний відпочинок, екскурсії, красиві краєвиди та ландшафти, відвідування різноманітних інстаграм-локацій, безліч гарних фото та відео. Пропонований тур розрахований на 4 дні і 3 ночі для туристів котрі прагнуть відпочити від міського оточення, урізноманітнити свою сторінку в мережі Instagram естетичними кадрами та відкрити для себе нові локації. Так як маршрут туру відіграє велику роль у наданні йому необхідної привабливості, задоволення побажань та інтересів туристів, вибір пунктів нового маршруту пов'язаний, перш за все, з цілями поїздок та наявності туристичних ресурсів дестинації.

Під час розробки нового «інстаграмного» туристичного маршруту для ФОП Корнієнко О.М. було визначено, що такий вид туру також може включати елементи пізнавальних турів, адже сучасний турист є більш вимогливий до туристичної індустрії наданих послуг та бажає отримати найгрунтовніший зміст своєї подорожі. Пункти інста-туру було визначено завдяки наявності туристських ресурсів та певної туристичної інфраструктури. До уваги потенційних туристів буде запропоновано огляд наступних інстаграм-локацій та дестинацій на маршруті, пропорованого для ФОП Корнієнко О.М.

1. На висоті 989 м над рівнем моря, в котловані утвореному горами Озерна і Сленізор, розташувалося озеро Синеvir. Синеvir утворився 10000 років тому після землетрусу, коли гірські кам'яністі породи вирости на шляху річки. Озеро площею 5 га вважається одним з найбільших водойм області. Середня глибина – 16 – 17 м, в деяких місцях досягає 22 м. Синеvir вважається візитною карткою Закарпаття, його головним символом і визначною пам'яткою, обов'язковою до відвідування. Це одне з найкрасивіших і привабливих для туристів високогірних озер України, що є також найбільшим і найглибшим водоймою Карпат. Друга назва озера – Морське око, яке дійсно,

при погляді зверху, водойма нагадує глибоке синє око, завдяки острову, що знаходиться прямо в центрі водойми. Краса місцевої природи просто невимовна – озеро оточують скелі і ліси, що буде гарною локацією для фото. Тут розташовано кілька баз відпочинку і туристичних стоянок, де зустрінуть будь-якого мандрівника, досхочу нагодують стравами національної кухні. На турбазах працюють музиканти й фотографи, є сувенірні лавки. Також можна взяти в оренду пліт, щоб покататися по озеру, а також влаштувати собі велосипедну або кінну екскурсію. В околицях озера є канатна дорога [29].

2. Водоспад Шипіт, висота падіння води якого сягає близько 14 метрів величними каскадами. У самому водоспаді дозволено купатися, але потрібно мати на увазі, що обережність тут не завадить [10]. На території водоспаду функціонує двомісний крісельний підйомник, на якому можна дістатися до вершини гір, щоб насолодитися красивими видами і зробити неповторні фото.

3. Гора Гемба знаходиться близько популярного гірськолижного курорту Пилипець, і до того ж якраз під нею точить камінь один з найвідоміших водоспадів Карпат – Шипіт. Підйомник, про який говорилося вище, працює цілорічному режимі, також він є одним з найтриваліших за часом підйому на Закарпатті: щоб піднятися наверх буде потрібно близько 20 хвилин [13].

4. Палацово-парковий комплекс Шенборнів є однією з визначних пам'яток Закарпатської області, яка відмінно збереглися як всередині, так і зовні майже в первісному вигляді. Замок витриманий в дусі романтичної еклектики і поєднує в собі різні середньовічні мотиви (романські та готичні). Оригінальність палацу полягає ще й в тому, що він має 365 вікон (кількість днів у році), 52 димоходи (кількість тижнів у році), 12 входів (як місяців у році). Замок прикрашений багатим декором (барельєфи, флюгери, вітражі) на тему родової геральдики графів Шенборнів; над входом – баштовий годинник з курантами.

5. Середньовічний замок Паланок велично підноситься над околицями міста Мукачево. Це один з найкрасивіших замків Закарпаття. Багато загадок і

легенд зберігають його древні стіни. Мукачівський замок в XVII – XVIII століттях був центром національного угорського опору, резиденцією правителів Трансильванії. З ним пов’язана романтична і героїчна історія кохання княжни Ілони Зріні та ватажка угорських повстанців Імре Текелі. Для сучасних туристів відвідування старовинної фортеці – це завжди дотик до таємниці. Дивно, скільки міфів, подій, людських дол, героїчних подвигів вона береже [34].

6. Косино – відомий термальний курорт України в Закарпатській області. Комплекс «Термальні води Косино» розташований в селі Косонь в 38 км від Мукачева і в 22 км від термального курорту Берегово, поряд з кордоном з Угорщиною. У Косино, як і в Берегово, угорський колорит відчувається в усьому: архітектурі, національній кухні, спілкуванні, вивісках на кафе і магазинах. В таблиці 3.1. наведено загальну характеристику нового туру з основними показниками [24].

Таблиця 3.1 – Загальна характеристика нового туру з основними показниками

Обрані області України	Полтавська Закарпатська
Обрані основні пункти маршруту	с.Пилипець, с.Карпати, м.Мукачево, с.Косонь
Тип маршруту	Комбінований
Час на переміщення між об'єктами	68 годин
Вид транспорту	Автобусний
Сумарна відстань по маршруту	5062 км
Обрані об'єкти атракцій	Озеро Синевир, с.Пилипець, водопад Шипіт, Гора Гемба, Замок графа Шенборна, Мукачевський замок Паланок, Термальний комплекс Косино

Розглянувши загальні характеристики туру, перейдемо до таблиці 3.2. із розписаною програмою туру «Синевир-Релакс». Пропонований туристичний маршрут «Синевир-Релакс» починається із зустрічі туристів біля туристичного підприємства ФОП Корнієнко О.М. о 6 годині ранку, де проводиться посадка в автобус. Туристський автобус обладнаний регулюючими сидіннями, кліматичними установками, іншими побутовими зручностями. Зокрема кожні 2 – 3 години будуть проведені санітарні зупинки. Автобус повністю відповідає європейським стандартам безпеки. Далі автобусом вирушаємо до с. Синевир, де на туристів чекають у гостинному дворі «Синевир». Після розміщення туристи матимуть можливість отримати послуги харчування, після вільний час та відбій.

Таблиця 3.2 – Програма туру «Синевир-Релакс»

День 1	
6:00	Виїзд з м.Полтава
20:00	Заселення в готель «Гостинний двір Синевир»
20:30	Вечеря в ресторані при готелі
21:00	Вільний час, відбій
День 2	
9:00-10:00	Сніданок
10:30	Виїзд до озера Синевир
11:10	Прибуття до озера Синевир
11:20	Вільний час та фотозйомка
12:00	Вмізд до водоспаду Шипіт
13:30	Фотозйомка на фоні каскадів
14:00	Вільний час
14:30	Обід у кафе, відпочинок
15:00	Підняття на г.Гемба на підйомнику
15:30	Фотозйомка та вільний час

## Продовження Таблиці 3.2.

16:00-17:30	Переїзд до замка Графа Шенборна, екскурсія
18:30	Фотозйомка, вільний час
19:20-20:20	Повернення до готелю, вечеря, вільний час, відбій
День 3	
9:00-10:00	Сніданок у ресторані при готелі, вільний час
12:00	Виїзд до Мукачевського замку Паланок
13:30	Екскурсія, фотозйомка, вільний час
15:00	Обід за місцем розміщення
16:30	Переїзд до термального комплексу Косино
17:00	Відпочинок у термальних басейнах, відвідування спа-центру
18:00-19:30	Повернення до с.Синевир Вечеря у ресторані при готелі, вільний час, відбій
День 4	
06:00	Виїзд до м.Полтави
11:30	Сніданок у м.Стрій чебуречна «Смачний Шлях»
12:30	Виїзд до м.Полтава
15:00	Обід в с.Колоденка в готелі «Нептун»
20:00	Повернення до м.Полтава

Наступного дня після сніданку група туристів вирушає далі по маршруту до озера Синевир. Відстань від готелю до озера складає 16 км, а за часом близько 26 хвилин. Після фотозйомки та прогулянки біля озера вирушаємо до водопаду Шипіт о 10 годині 30 хвилин ранку. Там спочатку туристи відправляються на фотозйомку на фоні каскадів о 13 годині 30 хвилин. О 14

годині дня після фотозйомки вільний час. О 14:30 обід у кафе та відпочинок. Після обіду о 15:00 на туристів чекає підняття на гору Гемба на підйомнику де туристи зможуть побачити гарний краєвид, та по фотографуватися на його фоні. Далі з 16:00 до 17:30 дорога до замку графа Шенборна та екскурсія по його території. Далі туристи будуть мати можливість сфотографуватися на фоні замку на інших локацій. Далі за туристичним маршрутом о 19:20 повернення до готелю ,вечеря та вільний час.

Третій день починається о 09:00 туристи можуть поснідати та прогуляти по території гостинного двору. О 12:00 виїзд до Мукачевського замку Паланок. О 13:30 екскурсія, фотозйомка та прогулянка.

Після прогулянки туристи можуть пообідати в місті Мукачево. О 16:30 дорога до Термального комплексу Косино, далі за планом відпочинок та купання у термальних басейнах та відвідування spa-центру. Також туристи можуть сфотографуватися по території термального комплексу. О 18:00 дорога до м. Синевир, о 19:30 вечеря у ресторані при готелі, вільний час та відбій. Четвертий день – день від'їзду до міста Полтава. По дорозі туристи можуть поснідати у місті Стрій, та пообідати в селі Колоденка в готелі «Нептун». О 20:00 планується прибуття до Полтави. Послуги розміщення на даному туристичному маршруті будуть надаватися в с. Синевир, що знаходиться за 15 км від самого озера.

Загальна протяжність маршруту Полтава – о. Синевир – Пилипець – водопад Шипіт – Гора Гемба – Замок графа Шенборна – Мукачевський замок Паланок – Термальний комплекс Косино – Полтава у дві сторони автобусом складає 5062 км та за часом проведеним у дорозі по пунктам маршруту 68 години.

У турі передбачено певна кількість основних та додаткових послуг. Додаткові послуги будуть сплачуватись туристами окремо.

На рисунку 3.1. наведено перелік основних та додаткових послуг пропонуванних на туристичному маршруті.

Визначивши основні та додаткові послуги під час здійснення нового

пропонованого туру для ФОП Корнієнко О.М. пропонуємо на рисунку 3.2. проглянути основні показники нового туристичного маршруту.

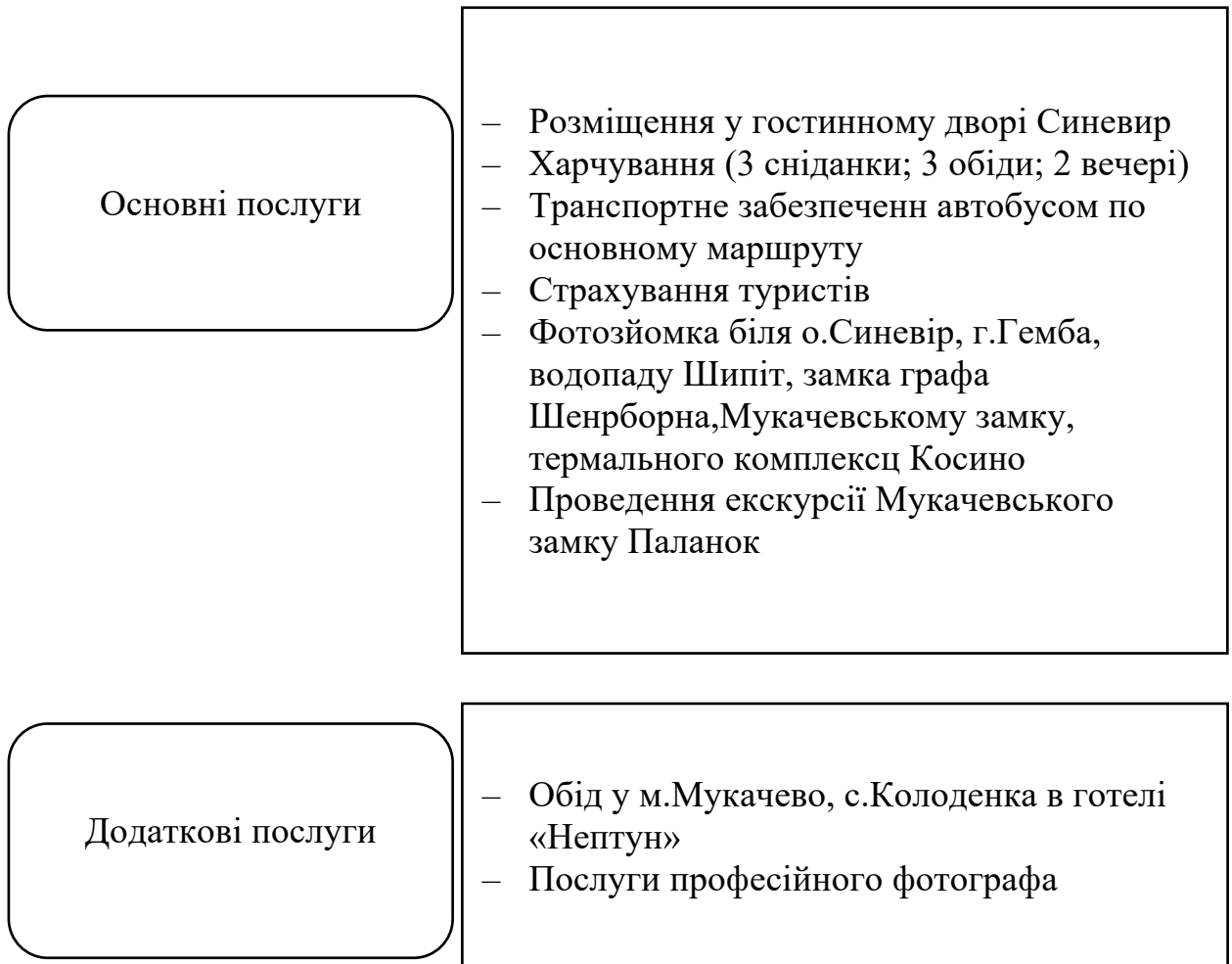


Рис. 3.1 – Послуги пропоновані туристам у турі «Синевир-Релакс»

Пропонований новий тур «Синевир-Релакс» є Інста-туром. Тур є багатоденним (4 дні), розрахований на групове відвідування (15 осіб). Розміщення на маршруті передбачається у гостинному дворі. За формою побудови новий пропонований тур є комбінованим та транспортно-пішохідним.

Тож, було запропоновано та обґрунтовано новий туристичний інста-тур «Синевир-Релакс» для ФОП Корнієнко О.М. з метою вирішити проблеми які впливають на туристичне підприємство, а також як альтернативу виїзному туризму, який в більшій мірі впроваджено у діяльності даного підприємства.

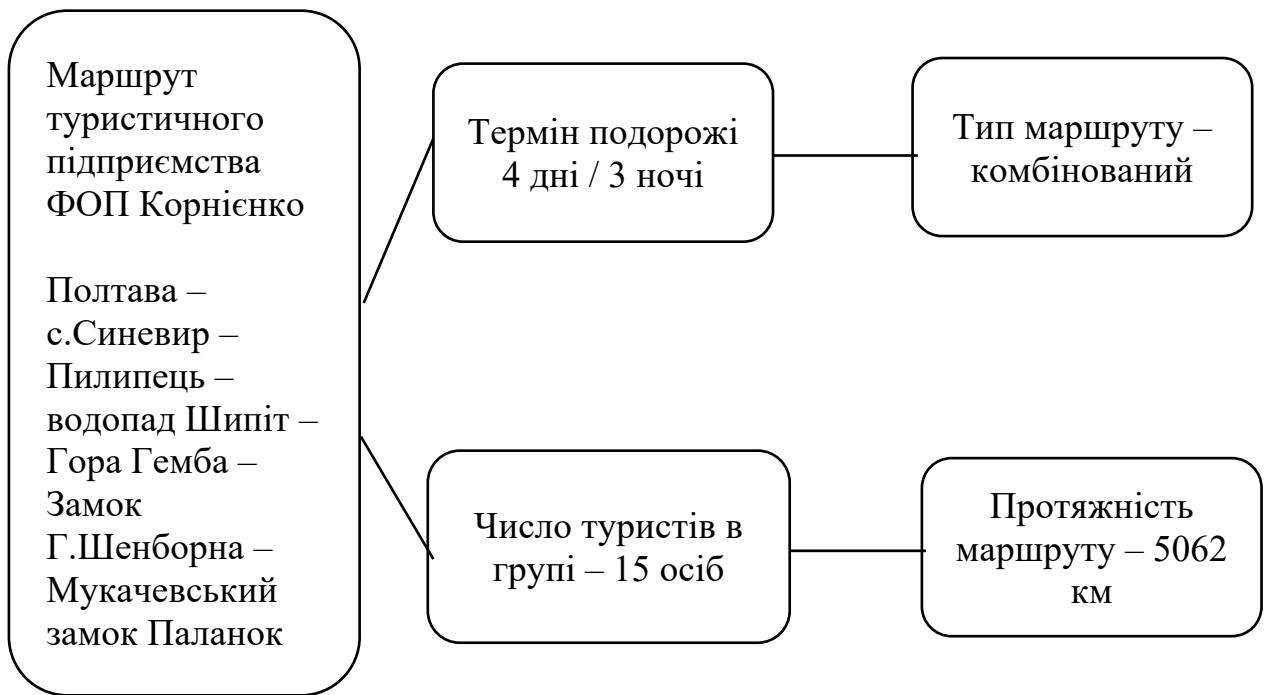


Рис. 3.2 – Основні показники нового туристського маршруту «Синевир-Релакс» для туристичного підприємства ФОП Корнієнко О.М.

### 3.2. Рекомендації з транспортного забезпечення до нового туристичного маршруту

В даний час туристичним підприємствам слід розраховувати економічну вигоду від нових туристичних маршрутів, а визначення економічної вигоди від нових туристичних маршрутів передбачає розрахунок таких економічних показників: 1) суми загальної собівартості туристичного продукту; 2) суми загальної вартості на групу туристів; 3) суми реалізації туристичного продукту для однієї особи; 4) суми прибутку туристичного підприємства ФОП Корнієнко О.М. від реалізації даного туристичного продукту. Процес визначення економічної ефективності нового туру здійснимо шляхом розрахунку собівартість нового туристичного продукту, збутової ціни та доходу від реалізації туру, а також дамо оцінку економічної ефективності нового маршруту. Собівартість туристичного продукту складається з суми постійних і змінних витрат на організацію туру (див. рис.3.3.), де постійні



витрати – це витрати, величина яких практично не змінюється при зміні обсягу реалізованої продукції.

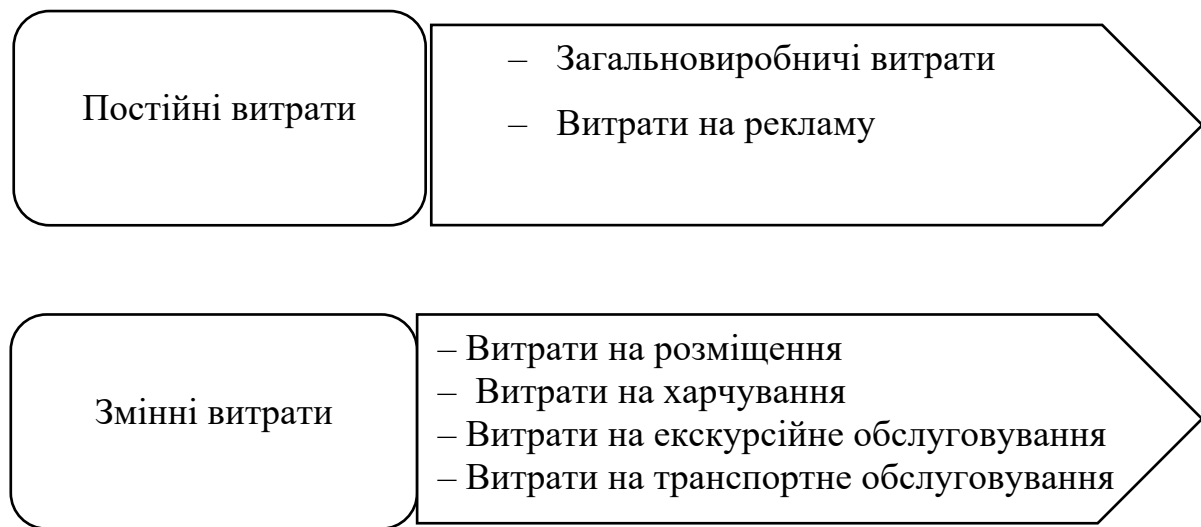


Рис. 3.3 – Розподіл витрат на створення і обслуговування туристичного маршруту для ФОП Корієнко О.М.

Говорячи про змінні витрати маються на увазі витрати, які змінюються залежно від зміни кількості учасників маршруту. До змінних витрат у пропонованому турі відносяться витрати на розміщення та харчування (див. табл.3.3). У турі «Синевир-Релакс» туристам буде запропоновано розміщення у Гостинному Дворі «Синевир» по місцю прибуття.

Таблиця 3.3 – Витрати на послуги розміщення туристів під час пропонованого туру «Синевир-Релакс»

№ п/п	Туристичний центр	Вартість проживання на одну особу за 3 дні, грн
		Гостинний двір «Синевир»
1	с. Синевир	480

Весь тур туристи будуть проживати в Гостинному Дворі «Синеvir», який розташований в селі Синеvir. Вартість на одну особу за добу у даному місці розміщення складає 160 грн, а на 15 туристів вартість становить 2400 грн за добу. Так як група туристів із 15 осіб розташовуватиметься на території Гостинного Двору «Синеvir» 3 дні, то вартість проживання складатиме 7200 грн. У вартість туру, входить вартість проведення запланованих протягом туру екскурсій (див. рис.3.4.), які залежать від кількості туристів в групі.

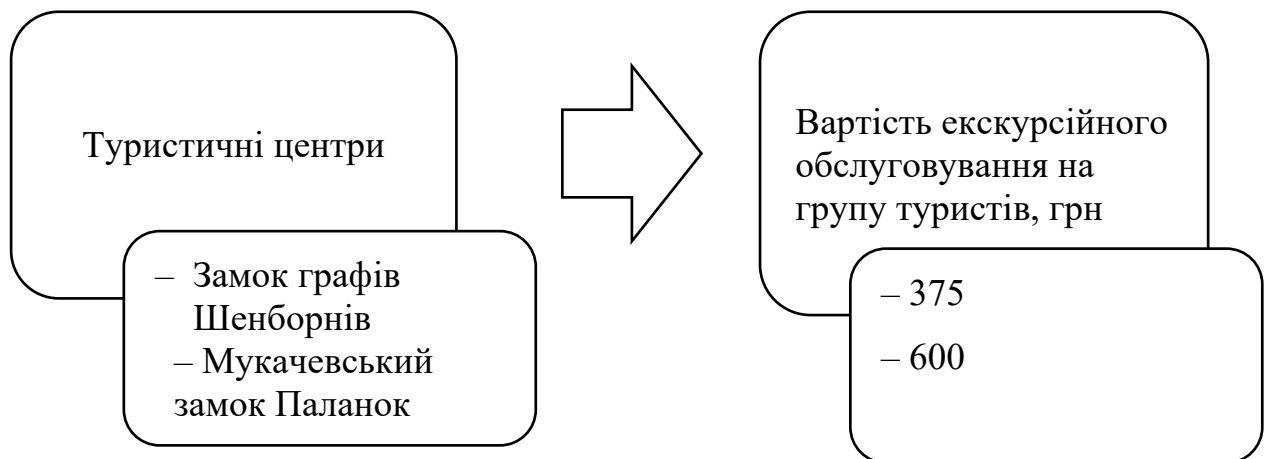


Рис. 3.4 – Вартість екскурсійних послуг протягом туру «Синеvir-Релакс»

На рисунку 3.4 представлено змінні витрати на екскурсійні послуги, прораховані по двом туристичним центрам на маршруті вартість яких складає: 375 гривень на групу за проведення екскурсії у селі Карпати в замку графів Шенборнів. В місті Мукачево на проведення екскурсії в замок Паланок сума з 15 учасників складе – 600 гривень.

Протягом пропонованого маршруту передбачені послуги харчування (див. табл. 3.4) на території розміщення.

Змінні витрати на послуги харчування протягом пропонованого туру відрізняються в залежності від місця знаходження туристичного пункту. Сукупна вартість двоохразового харчування в Гостинно Дворі в селі Синеvir складає 150 грн. на одну особу. Так як туристи будуть проживати тут 3 дні вартість харчування на одного туриста складе 450 грн.

Таблиця 3.4 – Вартість харчування на одного туриста

№ п/п	Туристичні центри	Вартість харчування, грн.	
		Сніданок	Вечеря
	С.Синевир Гостинний Двір «Синевир»	60	90

Обід у туристичному центрі с. Пилипець, м. Мукачево, с. Стрий, передбачено за власний рахунок. Загальна вартість складає:  $450 \times 15 = 6750$  грн. вартість харчування групи туристів із п'ятнадцяти осіб. У таблицях 3.5. та 3.6 розраховано змінні витрати на транспортне обслуговування протягом пропонованого туристичного маршруту.

Таблиця 3.5 – Вартість перевезення транспортним засобом по маршруту «Полтава – с.Синевир – Полтава»

№	Вид транспорту	Вартість перевезення за		Протяжність маршруту, км
		1 км, грн		
1	Мікроавтобус	7 грн/км		2094

Таблиця 3.6 – Вартість перевезення транспортним засобом по туристичним атракціям по туристичному маршруту «Синевир-Релакс»

№	Вид транспорту	Вартість перевезення за		Протяжність маршруту, км
		1 км, грн		
1	Мікроавтобус	7 грн/км		580

Для того аби розрахувати вартість перевезення транспортним засобом

туристів на новому пропонованому маршруті, необхідно розрахувати добуток, де вартість одного кілометра помножена на відстань запланованого маршруту. Якщо вартість одного кілометра коштує 7 грн. а загальна відстань маршруту становить 2674 км, то вартість оренди мікроавтобусу складе:  $7 \times 2674 = 18718$  грн. вартість оренди мікроавтобусу на маршруті.

Вартість перевезення залежить від виду використовуваного транспорту і умов його надання. Так як наш новий тур пов'язаний з переїздами з одного населеного пункту в інший відстанню 2674 км доцільніше використовувати автобусний транспорт, який може належати туристичному підприємству або орендуватися у автотранспортного підприємства. Орендна плата може бути 2-х видів: погодинна або по кілометрова, для даного маршруту обрано плату другого виду.

У таблиці 3.7 наведено повний перелік статей витрат із зазначеною вартістю по кожному елементу, а також розрахована собівартість туристичного продукту, прибуток котрий отримає туристичне підприємство ФОП Корнієнко О.М., загальні витрати на групу туристів із 15 осіб та вартість реалізації однієї путівки.

Таблиця 3.7 – Розрахунок вартості туру «Синевир-Релакс»

№ з/п	Назва статті	Вартість за одиницю (грн)	Кількість (од.)	Загальна вартість (грн)
1	Вартість проживання за умовами розміщення в Гостинному Дворі «Синевир»	480	15	7200
2	Вартість харчування за місцем розміщення: с. Синевир Гостинний Двір «Синевир»	450	15	6750
3	Вартість транспортного обслуговування	7,0	2647 км	18718

Продовження таблиці 3.7.

4	Екскурсійно-дозвільна програма			975
	Замок графів Шенборнів	25	15	375
	Екскурсія в Мукачевському замку «Паланок»	40	15	600
5	Страховання	40	15	600
6	Послуги керівника групи	3000	1	3000
7	Послуги фотографа	4000	1	4000
8	Інші види затрат:			
	Загальновиробничі витрати	1500		1500
	Витрати на рекламу	2000		2000
Загальна собівартість туру				44743
Прибуток				6711
Загальна вартість туру (на групу)				51454
Загальна вартість туру (на одну особу)				3430

На основі вище приведеної таблиці необхідно розрахувати вартість змінних витрат усього, що наведено у формулі 3.1., де необхідно додати усі наведені вище показники, а саме: витрати на розміщення, витрати на харчування, витрати на транспортне обслуговування, витрати на екскурсійне обслуговування, страхування, що становлять:

$$V_{зм} = V_{т. розм.} + V_{т. харч} + V_{т. трансп.} + V_{т. екск.} + C, \quad (3.1.)$$

де  $V_{зм}$  – змінні витрати;  $V_{т. розм.}$  – витрати на розміщення;  $V_{т. харч.}$  – витрати на харчування;  $V_{т. трансп.}$  – витрати на транспортне обслуговування;  $V_{т. екск.}$  – витрати на екскурсійне обслуговування;  $C$  – вартість страхування туристів.

Змінні витрати на туристичне обслуговування за пропонованим маршрутом становлять:  $V_{зм} = 7200 + 6750 + 18718 + 975 + 600 = 34243$  грн.

Щоб розрахувати суму постійних витрат підприємства на новий пропонуваний маршрут необхідно додати вартість послуг керівника групи, загальновиборничі витрати та витрати на рекламу та послуги професійного фотографа.

$$V_{\text{пост.}} = P_{\text{кр.}} + V_{\text{т. заг.}} + V_{\text{т. рек.}} + P_{\text{фот.}} \quad (3.2)$$

де  $V_{\text{пост.}}$  – постійні витрати;  $P_{\text{кр.}}$  – послуги керівника групи;  $V_{\text{т. заг.}}$  – загальновиборничі витрати;  $V_{\text{т. рек.}}$  – витрати на рекламу;  $P_{\text{фот.}}$  – витрати на послуги професійного фотографа;

Відповідно до кошторису постійні витрати складають:

$$V_{\text{пост.}} = 3000 + 1500 + 2000 + 4000 = 10500 \text{ грн.}$$

Таким чином, прорахувавши суму змінних та суму постійних витрат у формулі 3.3 наведено як можна визначити собівартість нового туристичного продукту для ФОП Корнієнко О.М., а саме знайти суму загальних витрат.

$$\text{Соб.} = V_{\text{пост.}} + V_{\text{зм.}} \quad (3.3)$$

де  $\text{Соб.}$  – собівартість;  $V_{\text{пост.}}$  – постійні витрати;  $V_{\text{зм.}}$  – змінні витрати.

Виходячи з формули:  $\text{Соб.} = 34243 + 10500 = 44743$  грн., становлять загальні витрати закладені до суми загальної собівартості туристичного продукту. Після визначення загальної собівартості необхідно розрахувати суму прибутку, котру отримає туристичне підприємство від реалізації нового пропонуваного маршруту.

У формулі 3.4. норма прибутку визначено як 15 % від загальної собівартості.

$$P = \text{Соб.} \times H_{\text{пр.}} \quad (3.4.)$$

де  $P$  – прибуток;  $Соб.$  – собівартість;  $H_{np.}$  – норма прибутку.

Виходячи з формули:  $P = 44743 \times 15\% = 6711$  грн.

Далі у формулі 3.5. визначено порядок знаходження наступного показника ефективності нового туристичного продукту, а саме показника суми загальної вартості на групу туристів.

$$B_{заг./гр.} = Соб. + H_{np.15\%} \quad (3.5)$$

де  $B_{заг./гр.}$  – загальні витрати на групу;  $Соб.$  – собівартість;  $H_{np.15\%}$  – норма прибутку, котрий отримає туристичне підприємство від продажу туристичного продукту.;

Виходячи з формули:  $B_{заг./гр.} = 44743 + 6711 = 51454$  грн. – становлять загальні витрати на групу туристів із 15 осіб.

Щоб визначити вартість туру для однієї особи необхідно вартість загальних витрат розділити на кількість осіб у групі, а саме:  $51454/15 = 3430$  грн.

У повну вартість туру з розрахунку на одного туриста входять послуги: розміщення, харчування, екскурсійного обслуговування, транспортного обслуговування, страхування.

До вартості туру не було включено обід у с. Пилипець, м. Мукачево, с. Стрий та особисті витрати на сувенірну продукцію.

Наразі пропонуємо порахувати маржинальний дохід, ту величину котра виражає різницю між двома відповідними показниками. Маржинальний дохід від продажу путівок для 15 туристів знаходимо за формулою 3.6.

$$MD = C_{np.} - Соб_{np.} \quad (3.6)$$

де  $MD$  – маржинальний дохід;  $C_{np.}$  – ціна туристичного продукту на групу;  $Соб_{np.}$  – собівартість туристичного продукту.

Виходячи з формули:  $MD=51454-44743=6711$  грн.

Для розрахунку річного маржинального доходу фірми від даного туру необхідно спрогнозувати загальну кількість турів, яке може організувати підприємство протягом року. Наприклад буде відправлено 15 туристичних груп по 15 осіб. Річний маржинальний дохід визначається за формулою 3.7.

$$MD_{рік} = MD_{тур.} \times N_{тур.} \quad (3.7)$$

де  $MD_{рік}$  – річний маржинальний дохід;  $MD_{тур.}$  – маржинальний дохід за відправку однієї групи туристів;  $N_{тур.}$  – загальна кількість турів за рік.

Виходячи з формули:  $MD_{рік} = 6711 \times 15 = 100\ 665$  грн.

Для того аби розрахувати валовий прибуток даного туру (формула 3.8), необхідно від маржинального доходу відняти постійні витрати підприємства, що припадають на даний тур:

$$P_{вал.тур.} = MD_{рік.тур.} - B_{пост.тур.} \quad (3.8)$$

де  $P_{вал.тур.}$  – валовий прибуток даного туру;  $MD_{рік.тур.}$  – маржинальний дохід даного туру за рік;  $B_{пост.тур.}$  – постійні витрати фірми, що припадають на даний тур.

Виходячи з формули:  $P_{вал.тур.} = 100665 - 10500 = 90165$ .



На основі вище визначених показників лишилося оцінити економічну ефективність розробленого нового туристичного маршруту за допомогою показника рентабельності продукції. Показник рентабельності (формула 3.9.) туристичного продукту визначається як відношення валового прибутку до загальних витрат підприємства по даному туру.

$$P = \frac{P_{\text{вал.тур.}}}{B_{\text{заг.тур.}}}, \quad (3.9.)$$

де  $P$  – рентабельність;  $P_{\text{вал.тур.}}$  – валовий прибуток за тур;  $B_{\text{заг.тур.}}$  – загальні витрати на тур.

Виходячи з формули:  $P = 90165/44743 = 2$ .

Тобто ми бачимо, що рівень рентабельності котрий дорівнює 2% для нового пропонованого туристичного маршруту ФОП Корнієнко О.М. є задовільним.

Отже, було розраховано очікуваний економічний ефект від запропонованого нового туру. Було визначено суму постійних та змінних доходів котрі були закладені у вартість туристичної путівки. Також на основі постійних та змінних витрат туристичного підприємства ми провели розрахунок собівартості, суми загальної вартості, включаючи запланований дохід та розраховали ціну пропозиції на одну особу, а завдяки показнику рентабельності, котрий склав 2 % можна говорити про економічну вигідність впровадження даного туру на ФОП Корнієнко О.М.

На основі результатів розробки нового туристичного маршруту доцільно зробити такі висновки:

1. Для ФОП Корнієнко О.М. пропановано новий маршрут із назвою «Синевир – Релакс», котрий зможе задовольняти потреби туристів протягом усього року. Даний тур поєднує у собі: активний відпочинок, екскурсії, красиві

краєвиди та 17 ландшафти, відвідування різноманітних інстаграм-локацій, безліч гарних фото та відео. Пропонований тур розрахований на 4 дні і 3 ночі для туристів котрі прагнуть відпочити від міського оточення, урізноманітнити свою сторінку в мережі Instagram естетичними кадрами та відкрити для себе нові локації.

2. Розрахунок економічної ефективності дав змогу провести наступні розрахунки за новим маршрутом: собівартість, загальна вартість туру, вартість туру на одну особу та суму прибутку від реалізації туру. Загальна собівартість туру «Синевир – Релакс» складатиме 44743 грн, прибуток агенції – 671 грн., загальна вартість туру (на групу) – 51454 грн, загальна вартість туру на одну особу – 3430 грн.

## ВИСНОВКИ

Туризм повністю залежить від регулярності транспортних потоків, їх швидкості, безпеки, якості сервісних послуг, що надаються туристу під час його пересування. Розуміння основ взаємовідносин з транспортними компаніями, правил взаємодії у питаннях безпеки пасажирів та їх майна, обслуговування, використання відповідних знижок та пільг при продажах має важливе значення як для туристів, так і для організаторів подорожей.

Туризм не зміг би ефективно розвиватися, та досягти такого рівня різноманітності та поширення як сьогодні, якби люди не мали можливості переміщатися з однієї точки в іншу досить швидко і комфортно. Транспорт уможливорює це. Елементами транспортної складової у галузі туризму є: авіакомпанії, залізниці, автотранспортні підприємства, пароплавства і підприємства водного транспорту.

Розвиток туризму та транспорту – це дві взаємопов’язані проблеми: туристи потребують транспортних послуг, за які вони платять зі свого бюджету, щоб вони були безпечними, швидкими та комфортними [19]. Вибір конкретного виду транспорту, а також їх використання у різних комбінаціях визначається їх особливостями та мотивами пасажирів. Їм доводиться обирати між чотирма основними видами транспорту, щоб дістатися бажаного пункту призначення: залізничний, водний, автомобільний, повітряний

Розглянувши теоретичні основи транспортного забезпечення в туристичній галузі доцільно визначити наступне:

Транспортні послуги – один з основних видів обслуговування в туризмі. На них припадає і основна частка ціни туру: 40 – 60%. Різні види транспорту використовуються туристськими установами для організації подорожей. Основна частка в загальній масі транспортних послуг належить авіаційному транспорту. Визначено основні види транспорту: автомобільний, морський, авіаційний, залізничний та річковий.

Охарактеризовано основні види транспорту, що при транспортному

обслуговуванні в туризмі використовується транспорт загального користування: залізничний, повітряний, водний (морський і річковий), автомобільний, розглянемо характерні особливості зазначених видів транспорту при наданні транспортних послуг в туризмі.

Охарактеризовано світовий досвід застосування різних транспортних систем при організації та реалізації туристських послуг, зокрема в Сполучених штатах Америки, Німеччині, Швейцарії, Індії та Японії.

Дослідження транспортної системи України показують, що ринок туристичних послуг в Україні зростає на 20% на рік. Збільшується кількість пасажирів, які приїжджають в Україну як туристи. Більшість пасажирів – з Канади та Сполучених Штатів Америки, де є великі українські громади. Лише 4% туристів залишають Україну для поїздок до інших країн, що вказує на великий потенціал для зростання, можливо, виключно завдяки зростанню ВВП.

Проаналізувавши основні переваги і недоліки видів транспортування туристів можна дійти висновків, що кожен вид транспортування має свої сильні та слабкі сторони, тому зрозумілим стає те, що турист як споживач у процесі своєї подорожі використовує як мінімум два види транспортування. Це говорить про те, що сьогодні види транспортування пасажирів не вступають у прямий відкритий конфлікт інтересів, а, навпаки, доповнюють друг друга, даючи можливість туристу вибирати види засобів транспортування та комбінувати їх використання.

По запропонованому новому маршруту для ФОП Корнієнко О.М. було розраховано очікуваний економічний ефект. Було визначено суму постійних та змінних доходів котрі були закладені у вартість туристичної путівки. Також на основі постійних та змінних витрат туристичного підприємства ми провели розрахунок собівартості, суми загальної вартості, включаючи запланований дохід та розраховали ціну пропозиції на одну особу, а завдяки показнику рентабельності, котрий склав 2% можна говорити про економічну вигідність впровадження даного туру на ФОП Корнієнко О.М.

На основі результатів розробки нового туристичного маршруту доцільно зробити такі висновки:

1. Для ФОП Корнієнко О.М. пропановано новий маршрут із назвою «Синевир – Релакс», котрий зможе задовольняти потреби туристів протягом усього року. Даний тур поєднує у собі: активний відпочинок, екскурсії, красиві краєвиди та 17 ландшафти, відвідування різноманітних інстаграм-локацій, безліч гарних фото та відео. Пропонований тур розрахований на 4 дні і 3 ночі для туристів котрі прагнуть відпочити від міського оточення, урізноманітнити свою сторінку в мережі Instagram естетичними кадрами та відкрити для себе нові локації.

2. Розрахунок економічної ефективності дав змогу провести наступні розрахунки за новим маршрутом: собівартість, загальна вартість туру, вартість туру на одну особу та суму прибутку від реалізації туру. Загальна собівартість туру «Синевир – Релакс» складатиме 44743 грн, прибуток агенції – 671 грн., загальна вартість туру (на групу) – 51454 грн, загальна вартість туру на одну особу – 3430 грн.

Отже, можна дійти висновку, що транспортне обслуговування є ключовим елементом у галузі туризму. Попит на міжнародні та навіть національні транспортні інфраструктури спричиняє ефективне та швидке переміщення великої кількості людей. Це насправді зв'язок між будинком, місцем призначення, житлом, пам'ятками, які вважаються основними елементами подорожі. Транспорт має велике значення для розвитку як внутрішнього, так і міжнародного туризму. Масовий туризм, як відомо на міжнародному рівні, не міг би існувати без недорогого та легкодоступного транспорту.

## ПЕРЕЛІК ПОСИЛАНЬ

1. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.09.2006 р. № 3492-IV. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/2344-14> (дата звернення: 27.04.2023 р.).
2. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.05.1996 р. № 40, ст.183. URL : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/273/96-вр> (дата звернення: 27.04.2023 р.).
3. Про транспорт : Закон України від 04.07.1994 р. № 51, ст.446 URL : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр> (дата звернення: 27.04.2023 р.).
4. Про туризм : Закон України № 324/95-ВР від 15.09.1995 р. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua> (дата звернення: 27.04.2023 р.).
5. Ардельянова О. В. Місце і роль держави в регулюванні ринку автотранспортних послуг. Проблеми підвищення ефективності інфраструктури. *Збірник науковий*. 2019. Вип. 2. С. 38–46.
6. Арион А. В. Організація транспортного обслуговування туристів : навч. посіб. Київ : Альтерпрес, 2018. 192 с.
7. Бараш Ю. С. Розвиток залізничного туризму в Україні. *Вісник Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна*. Дніпро, 2019. Вип. 8. С. 7–11.
8. Бондаренко, М. П. Туристичний сектор економіки України: реалії та перспективи. *Вісник Економіка і прогнозування*. 2019. Вип. 1. С. 104–119.
9. Всесвітня туристична організація. URL: <http://www2.unwto.org> (дата звернення: 02.04.2023р.).
10. Водоспад Шипіт. URL : <https://guide.karpaty.ua/uk/places/vodospad-shypit#> (дата звернення: 27.04.2023 р.).
11. Гетьман В. І. Автотуризм чи автомобільний туризм: теорія і реальність: навч. посіб. Київ, 2021. 185 с.
12. Герасименко В. Г. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів: навч. посіб. Харків, 2021. 112 с.

13. Гора Гемба. URL :  
<https://karpaty.rocks/sites/all/themes/ui/img/bg6.webp> (дата звернення: 27.04.2023 р.).
14. Державна служба статистики України. URL :  
<http://www.ukrstat.gov.ua/> (дата звернення: 27.04.2023 р.)
15. Зеркалов Д. В. Транспорт Україна Довідник. У двох книгах. Книга перша. Київ, 2020. 416 с.
16. Зубовський В. М. Економіка підприємства: навч. посіб. Київ : «Знання-Прес», 2019. 526 с.
17. Іксарова Н. О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України. *Економічний простір*. 2019. Вип. 36. С. 55–61.
18. Кифяк В. Ф. Організація туристичної діяльності в Україні. Чернівці : Книги-XXI, 2020. 300 с.
19. Кодекс торговельного мореплавства України. URL :  
<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/176/95-вр> (дата звернення: 27.04.2023 р.).
20. Козьменко М. М. Проблемні аспекти реалізації туристських послуг. *Організаційно-правові аспекти публічного управління* : матеріали VIII Всеукр. наук.-практ. Інтернет-конф. за міжнародною участю, 20 квітня 2021 р., Полтава : 2021. С. 126–130.
21. Косолапов, А. Б. Географія українського внутрішнього туризму : навч. посіб. Київ : КноУКР, 2018. 270 с.
22. Костюченко Л. М., Наапетян М. Р. Автомобільні перевезення у міжнародному сполученні. Київ : Видавничій Дім «Слово», 2021. 588 с.
23. Кудла Н. Є. Маркетинг туристичних послуг : навч. посіб. Київ : Знання, 2019. 351 с.
24. Косино термальний курорт. URL : <https://kosino.ua/wp-content/uploads/2021/03/fasad-let0-e1680948889965> (дата звернення: 27.04.2023 р.).
25. Любіцева О. О. Методика розробки турів : навч. посіб. Київ : АЛЬТПрес, 2019. 104 с.

26. Лаврів Л. А. Планування діяльності організації : навч. посіб. Тернопіль : Крок, 2020. 320 с.
27. Любіцева О. О. Методика розробки турів : навч. посіб. Київ : Альтерпрес, 2003. 104 с.
28. Окландер М. А. Поведінка споживача : навч. посіб. Київ : «Центр учбової літератури», 2019. 208 с.
29. Озеро Синевир. URL : <https://myukraine.org.ua/> (дата звернення: 27.04.2023 р.).
30. Попова Л. М. Порядок і умови організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом : навч. посіб. Київ : Основа, 2021. 321 с.
31. Пуцентейло П. Р. Економіка і організація туристично-готельного підприємництва : монографія. Київ, 2019. 344 с.
32. Попова Л. М. Маркетингова політика управління продажем туристичних послуг : навч. посіб. Київ, 2019. 98 с.
33. Смолій В. А., Федорченко В. К., Цибух В. І. Енциклопедичний словник-довідник з туризму. Київ : Видавничий Дім «Слово», 2018. 372 с.
34. Середньовічний замок Паланок. URL : [https://ua.igotoworld.com/frontend/webcontent/websites/1/images/gallery/22387\\_800x600\\_Zamok%20\(1\)](https://ua.igotoworld.com/frontend/webcontent/websites/1/images/gallery/22387_800x600_Zamok%20(1)) (дата звернення: 27.04.2023 р.).
35. Транспортне обслуговування в туризмі. Менеджмент туризму. Туроперейтинг : монографія. Київ, 2020. 216 с.
36. Ткаченко Т. В. Тенденції розвитку світового туризму. *Вісник КНТЕУ*. 2021. Вип. 6. С. 80–85.
37. Телєтов О. С. Особливості та перспективи маркетингу туристичних послуг в Україні. *Маркетинг і менеджмент інновацій*. 2020. Вип. 1. С. 21–33.
38. Шморгун Л. Г. Менеджмент організацій : навч. посіб. Київ : Знання, 2021. 436 с.
39. Яновський П. О. Пасажирські перевезення : навч. посіб. Київ : НАУ, 2018. 469 с.



40. Litman T. «The New Transportation Planning Paradigm» URL : <https://www.vtpi.org/paradigm.pdf> (дата звернення 27.04.2023 р.).
41. Lohmann G., Pearce D. Tourism and transport relationships: the suppliers' perspective in gateway destinations in New Zealand. *Asia Pacific Journal of Tourism Research*. 2019. 17(1). P. 14–29.
42. Prideaux B. The role of the transport system in destination development. *Tourism Management*. 2020. 21(1). P. 53–63.
43. Жилко О. В., Трояновська Т.С. Роль транспортного забезпечення в туристичній галузі. Тиждень науки – 2023 : матеріали щорічної наук.-практ. конф. викладачів, науковців, молодих учених, аспірантів, студентів НУ «Запорізька політехніка», 24–28 квітня 2023 р. Запоріжжя : НУ «Запорізька політехніка», 2023. С. 190–192.