

всех возможных ресурсов, вовлечение в инвестиционный процесс как бюджетных, так и внебюджетных источников. Реализация инновационного сценария в решающей степени зависит также от повышения роли и активности государства, социально-рыночной и инновационно-технологической ориентации экономики, выработки и последовательной реализации долгосрочной стратегии инновационного прорыва, опирающейся на инновационное партнерство государства, бизнеса, творческих личностей и общества.

#### Список использованных источников

1. Макаров А.Н. Импортзамещение как инструмент индустриализации экономики региона: инновационный аспект (на примере Нижегородской области) / А.Н. Макаров // Российский внешнеэкономический вестник. – 2011. – № 5. – С. 36-40.
2. Яковец Ю.В. Прогноз инновационного развития России на период до 2050 года с учетом мировых тенденций / Ю.В. Яковец, Б.Н. Кузык, В.И. Кушлин // Инновации. – 2005. – №2 (79). – С. 19-28.
3. Федеральная служба государственной статистики [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gks.ru/> (Дата обращения: 18.01.2016).
4. Консультант плюс [Электронный ресурс] // Режим доступа: <http://www.consultant.ru> (Дата обращения: 13.02.2016).
5. Счетная палата РФ: возможности импортзамещения ограничены объемами производства [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://sitv.ru/arhiv/news/economics/72801/> (Дата обращения: 13.02.2016).
6. Amsden Alice H. Escape from Empire: The Developing World's Journey through Heaven and Hell. The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 2007. 209 p.
7. Innovation's new order [Электронный ресурс]. URL: <http://www.strategy-business.com/feature/00370?gko=e60ba> (Дата обращения: 31.02.2016).
8. Запад встревожен: импортзамещение в России — это как «принудительная коллективизация и борьба с космополитизмом». [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://nakanune.ru/articles/19204/> (Дата обращения: 13.02.2016).
9. Индекс экономики знаний. Гуманитарная энциклопедия [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <http://gtmarket.ru/ratings/knowledge-economy-index/knowledge-economy-index-info> (Дата обращения: 18.01.2016).
10. Индикаторы инновационной деятельности [Электронный ресурс]. — Режим доступа: <https://www.hse.ru/primarydata/ii2015> (Дата обращения: 13.02.2016).
11. Ряховская А.Н. Решение проблем по импортозамещению России в условиях действия экономических санкций / А.Н. Ряховская, Д.И. Ряховский // МИР (Модернизация. Инновации. Развитие). – 2014. – № 4(20). – С. 71-76.
12. Косов Н.С. Повышение действенности государственного регулирования инвестиционной сферы / Н.С. Косов, С.А. Лютиков // Издательство ТГТУ. – 2007. – С. 96.
13. Гулин К.А. Импортзамещение как инструмент активизации социально-экономического развития территорий / К.А. Гулин, Е.А. Мазиллов, А.П. Ермолов // Проблемы развития территории. – 2015. – №3 (77). – С.7-25.
14. Распоряжение от 27 января 2015 года №98-р [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://gov.garant.ru/SESSION/PILOT/main.htm> (Дата обращения 18.01.2016).
15. Инновационный рейтинг России [Электронный ресурс]. URL: [i-regions.org>events/Reiting3.doc](http://i-regions.org/events/Reiting3.doc) (дата обращения 18.01.2016).
16. Инновационная Россия–2020 (Стратегия инновационного развития Российской Федерации на период до 2020 года). Проект Минэкономразвития России. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://innovation.gov.ru>– (Дата обращения: 18.01.2016).
17. Задумкин, К. А. Научно-технический потенциал региона: оценка состояния и перспективы развития: монография / К. А. Задумкин, И. А. Кондаков. – Вологда: ИСЭРТ РАН, 2010. – 205 с.

**Т. В. Шелемельєва**

*чл.-кор. АЕН України*

*Запорізький національний технічний університет*

## ПІДВИЩЕННЯ РІВНЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ЯК ОСНОВА ЕФЕКТИВНОГО РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ УКРАЇНИ

**Постановка проблеми.** У сучасних умовах транспорт є одним з найважливіших компонентів економіки держави, що розвивається, так і з високорозвинутою економічною та соціальною базою. Транспорт забезпечує нормальне функціонування економіки, підвищення ефективності суспільного виробництва, створює умови для раціонального розміщення виробничих сил територією країни з урахуванням найбільш доцільного наближення підприємств різних галузей економіки до джерел сировини і районів споживання продукції, спеціалізації і кооперації виробництва, дозволяє розвивати такі галузі, як торгівля, сільське господарство та інші.

Маючи значний транспортний та туристичний потенціал, наша держава не в повному обсязі поповнює бюджет за рахунок надходжень від розвитку туризму та пов'язаних із ним галузей економіки. Однією з головних причин такого явища є низька якість транспортного обслуговування туристів при високій частці транспортної складової у вартості турпродукту.

Привести якість транспортних послуг, що надаються туристам, у відповідність до вимог міжнародних стандартів можливо тільки за умови їхнього постійного оновлення. Для кращого розуміння потреб туристів підприємства транспорту повинні тісно співпрацювати з туристичними фірмами.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Проблема організації транспортних послуг у туризмі, види перевезень туристів та перевезення у складі туристичного продукту різних рівнів досліджується зарубіжними і вітчизняними вченими, зокрема М.Б. Біржаковим, В.І. Нікіфоровим, П.О. Яновським, О.О. Любіцевою та ін. Характеристику транспорту як складової туристичного потенціалу країни досліджували М.П. Бутко, Н.О. Алешугіна.

Незважаючи на велику кількість проведених досліджень, залишаються невирішеними завдання подальшого розвитку транспортних підприємств по обслуговуванню туристів, підвищення якості транспортних послуг, що надаються туристам, і розбудови транспортно-туристичної інфраструктури.

**Метою статті** є дослідження ролі та місця окремих видів транспорту в розвитку туристичного бізнесу.

**Виклад основного матеріалу.** Транспортні послуги відносяться до основних видів послуг у туризмі. На них припадає й основна частка в структурі ціни туру. Залежно від тривалості, дальності подорожі ця частка коливається від 20 до 60% [1].

Із розвитком туристичної сфери транспорт став невід'ємною її складовою. За участю у задоволенні туристичних потреб транспортні засоби відносяться до

первинних, вторинних і третинних підприємств рекреаційного комплексу:

– первинні – транспортні підприємства, що беруть безпосередню участь в обслуговуванні туристів (залежно від використовуваних транспортних засобів виділяють автомобільний, автобусний, мотоциклетний, авіаційний, залізничний, велосипедний, водний на гребних судах, водний на моторних судах, кінний види туризму);

– вторинні – транспортні підприємства, що виконують внутрішні (міські) та зовнішні пасажироперевезення, але не спеціалізуються на перевезенні туристів;

– третинні – транспортні підприємства, що обслуговують промисловість та сільськогосподарські підприємства і тим самим опосередковано залучені в обслуговування туристів [2].

Важливою рисою будь-яких туристичних подорожей є переміщення туристів, що здійснюється за допомогою різних видів транспорту.

Сучасний стан транспортної інфраструктури в Україні рядом експертів визнається незадовільним. Основні показники транспортної забезпеченості декількох європейських держав порівняно з українськими (див. таблицю) [2].

Таблиця

Порівняння транспортної забезпеченості країн Європи

Країна	Площа, тис. км	Довжина автошляхів, тис. км	Щільність автошляхів, км/тис. км <sup>2</sup>	Довжина залізниць, тис. км	Щільність залізниць, км/тис. км <sup>2</sup>
Україна	603,7	169,4	280,6	21,7	35,9
Польща	312,6	424,0	1355,9	22,3	71,4
Франція	551,6	951,5	1749,1	29,2	53,7
Німеччина	357,0	644,5	1805,3	41,9	117,4
Іспанія	307,6	681,2	1349,5	15,3	30,3
Італія	301,2	487,7	1618,7	19,7	65,5

Порівнявши дані показники, можна визначити, що Україна має досить високий рівень забезпеченості залізницями (за цим показником вона входить в першу десятку світу), хоча дещо відстає від Польщі, Франції і Німеччини.

Щодо забезпеченості автомобільними дорогами Україна зовсім не вигідно відрізняється від даних

країн: будучи більшою за площею від Франції та Німеччини, Україна має, відповідно, у 5,6 та в 3,8 рази менше автодоріг. Якщо ж брати до уваги щільність автодоріг, то Україна залишається далеко позаду [2].

Структура використання туристами різних видів транспорту в світі наведена на рис. 1 [4].

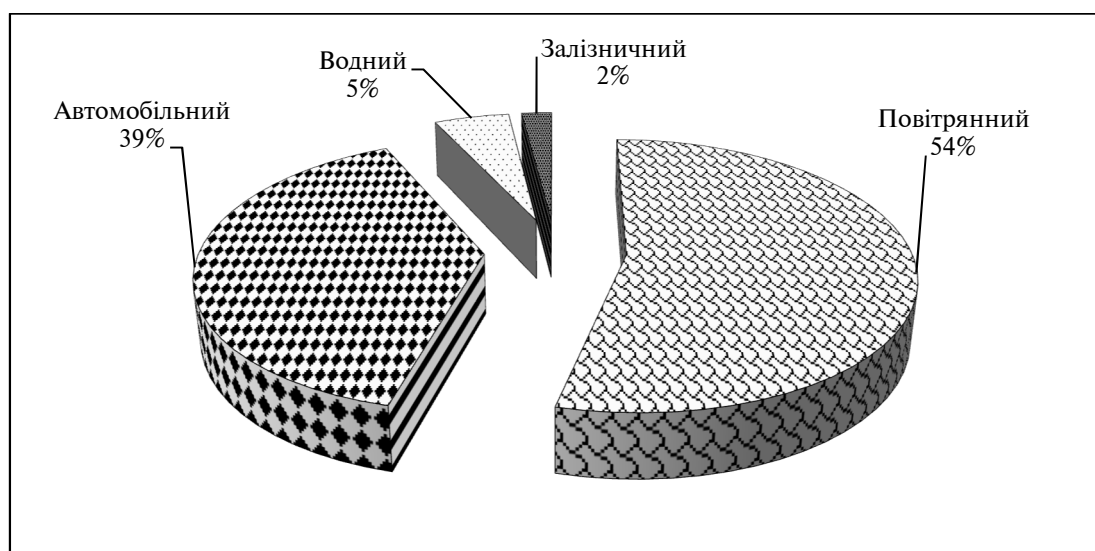


Рис. 1. Структура використання туристами різних видів транспорту (за даними СОТ у 2015 р.)

Основна частка в загальній структурі транспортних послуг належить авіаційному транспорту. Найбільша кількість туристів, особливо ті, хто мандрує на далекі відстані, користуються послугами авіації. При цьому літак можна, фігурально висловлюючись, назвати транспортом індивідуалів. Найбільш масові потоки туристів, подорожуючих із курортною, діловою, розважальною, пізнавальною цілями, складають індивідуальні туристи. І саме вони найчастіше користуються авіаційним транспортом.

Динаміка перевезень пасажирів всіма видами транспорту в Україні (2010-2015 рр.) наведена на рис. 2.

Як бачимо, кількість перевезених пасажирів усіма видами транспорту в 2015 р. порівняно з 2014 р. зменшилася на 12,3%.

В Україні залізниця має певний пріоритет перед авіаційними перевезеннями (рис. 3).

За даними Держстатистики, кількість пасажирів перевезених автомобільним транспортом – 2 млрд 259,8 млн осіб, кількість перевезених пасажирів метрополітенівським транспортом – 700,4 млн осіб, кількість перевезених пасажирів трамвайним транспортом – 738,3 млн осіб, кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом – 6,3 млн осіб та кількість перевезених пасажирів тролейбусним транспортом – 1 млрд 80,5 млн осіб, залізничним транспортом кількість перевезених пасажирів склала до 389,8 млн осіб.

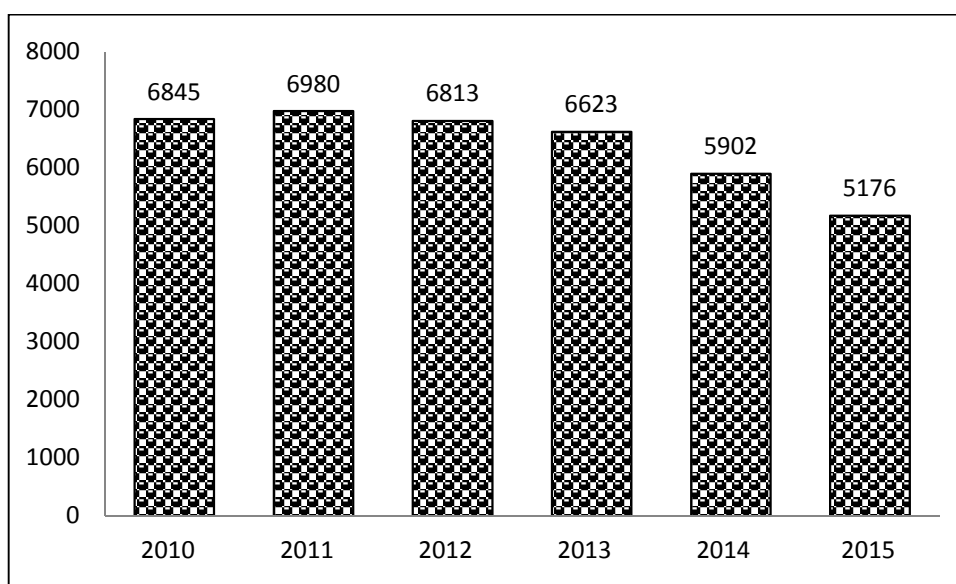


Рис. 2. Динаміка перевезень пасажирів всіма видами транспорту в Україні (2010-2015 рр.), млн осіб (за даними Держстатистики)

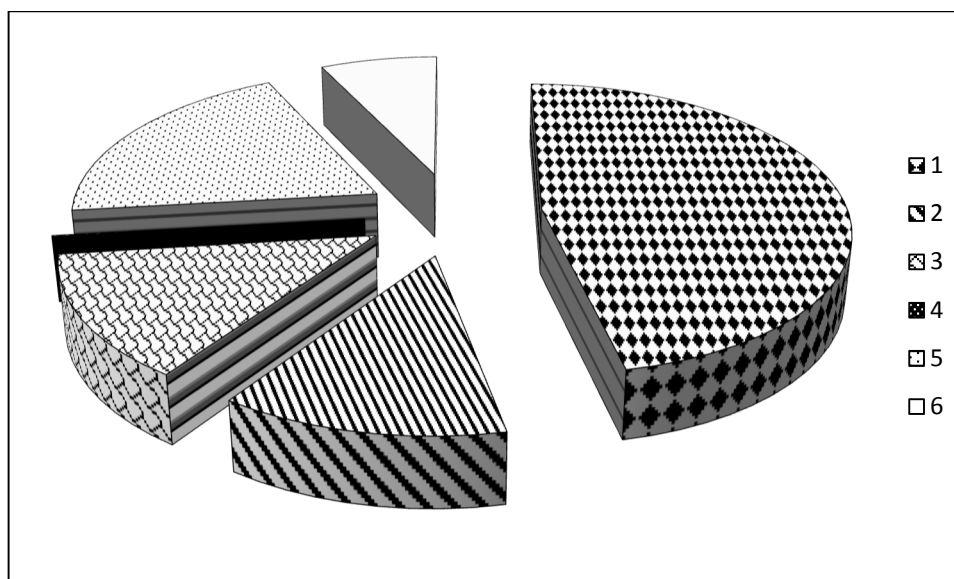


Рис. 3. Кількість перевезених пасажирів усіма видами транспорту в 2015 р. (за даними Держстатистики):  
 1 – автомобільний; 2 – метрополітенівський; 3 – трамвайний; 4 – авіаційний; 5 – тролейбусний;  
 6 – залізничний

Перевагою залізничних перевезень є також більш низькі тарифи і (в зарубіжних країнах) розгалужена система знижок, проїзних квитків тощо, дозволяють подорожувати за значно нижчими цінами. Однак ні автобусні, ні залізничні перевезення не конкурують із авіацією на далеких відстанях. Одним з найбільш зручних засобів сполучення для туристів будь-яких категорій є залізниця, яка дозволяє задовольнити потреби у перевезенні, як індивідуальних туристів на регулярних поїздах, так і малі і великі туристичні групи чартерними поїздами. У Європі переміщення між містами на поїзді на 12% швидше, ніж на літаку [4].

Рівень електрифікації залізниць теж досить високий. З метою популяризації подорожей залізничним транспортом, вивчення потенціалу залізничних перевезень для розвитку туризму і пошуку партнерських

відносин між залізницями та іншими транспортними підприємствами (наприклад, поромних операторів) МСЗД (Міжнародний союз залізничних доріг) веде роботу над проектом TOPRAIL. Цей проект пропонує широкий асортимент залізничного продукту для використання при організації туристичної поїздки: обслуговування туристів місцевими залізничними лініями; створення туристичного пакету на базі регулярних поїздів; організація чартерних поїздів для спеціальних заходів; управління туристично-екскурсійними поїздами, розрахованими на багатоденні круїзи, на які подорожуючі готові витратити тисячі євро за одну поїздки.

Кількість пасажирів перевезених залізничним транспортом по Україні за період з 2010 по 2015 р. наведена на рис. 4.

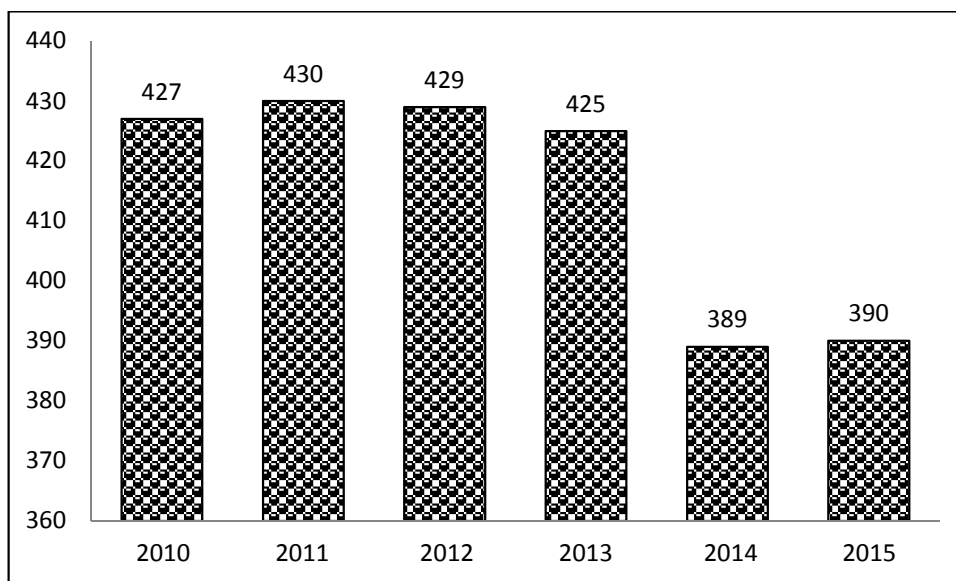


Рис. 4. Кількість пасажирів перевезених залізничним транспортом по Україні (2010-2015 рр.), млн осіб (за даними Держстатистики)

Як видно з наведених даних, кількість пасажирів перевезених залізничним транспортом у 2015 р. збільшилась на 0,1% – 389,8 млн осіб.

Освоєння туристичних ресурсів України неможливе без розвиненої транспортної мережі, яка відповідає запитам сучасного суспільства. Крім основної функції залізничного транспорту – перевезення – залізниця може активно використовуватися в розважальних цілях. Найбільшим підприємством галузі є Укрзалізниця (Публічне акціонерне товариство «Українська залізниця»), яка здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць.

Поступове відновлення економіки країни сприяє значному зростанню попиту туристів на авіаперевезення. Незважаючи на низьку частку, ринок авіаційних пасажирських перевезень розвивається досить динамічно, винятком є тільки 2009 р. Зростання показників діяльності вітчизняних авіапідприємств зумовлене розширенням маршрутної мережі, збільшенням інтенсивності польотів, оновленням парку повітряних суден, а також впровадженням заходів з підвищення

безпеки польотів та покращенням якості обслуговування [3].

Авіаційний транспорт відіграє важливу роль у здійсненні міжнародного сполучення України, особливо на заході, сході та півдні. Щорічно зростають обсяги міжнародних пасажироперевезень, здійснених авіаційним транспортом. Середня відстань перевезень авіаційного транспорту становить 1,5 тис. км. Для повітряних перевезень України характерна велика, порівняно з іншими видами транспорту, сезонна нерівномірність: їхній обсяг зростає, починаючи з квітня й до серпня включно.

Упродовж 2015 р. регулярні пасажирські перевезення здійснювали 11 вітчизняних авіакомпаній до 46 країн світу, якими було перевезено 4,7 млн осіб. Найбільша кількість пасажирів відправляється аеропортами м. Києва (Бориспіль, Жуляни), Одеси, Львова, Харкова, Дніпропетровська. Київ лідирує в міжнародних пасажирських перевезеннях. Місто з'єднується десятками повітряних маршрутів із аеропортами країн Західної Європи й Близького Сходу. Регулярне міжнародне пряме авіасполучення налагоджене з м. Амстердамом, Барселоною, Берліном, Брюсселем, Віднем,

Лондоном, Мадридом, Манчестером, Москвою, Мюнхеном, Парижем, Римом, Франкфуртом-на-Майні, Цюрихом та іншими. Найбільший обмін пасажирів здійснюється з Франкфуртом, Дюссельдорфом, Віднем, Лондоном, Тель-Авівом. Кількість прямих міжнародних авіаліній постійно зростає [2].

Тенденція до зростання обсягу перевезення пасажирів авіаційним транспортом і пасажирообороту буде щороку посилюватися, про що свідчать прогнози дані, згідно з якими обсяг повітряних перевезень у країні в 2020 р. становитиме 70,6 млн осіб. Збільшення попиту на авіаперевезення підтверджуються і Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО), згідно з якими попит на них у 2010-2020 рр. зростатиме щорічно в середньому на 4,5% [6].

Останніми роками у зв'язку з підвищенням життєвого рівня окремих верств населення, розвитком бізнес-структур, збільшенням попиту на відпочинок за кордоном частка авіаційного транспорту в перевезеннях пасажирів постійно зростає.

Збільшується кількість туристів, для яких швидкість і комфортабельність прибуття до пункту призначення мають пріоритетне значення над більш високою вартістю проїзду.

Придбання авіаквитків для здійснення повітряних подорожей проводиться турфірмами самостійно або через посередників.

Підприємства туристичної сфери мають право самостійно здійснювати бронювання та продаж авіаквитків тільки за наявності відповідної ліцензії, для отримання якої турфірма повинні відповідати ряду вимог стосовно досвіду роботи в туристичному бізнесі, співпраці зі страховими та банківськими установами, наявності офісу тощо. Більшість малих турфірм не в змозі відповідати зазначеним вимогам і тому для здійснення авіаперевезень туристів користуються послугами посередників, які отримують за це комісійну винагороду.

Найбільшою компанією, що надає послуги з бронювання і продажу авіаквитків, квитків на перевезення залізничним транспортом в міжнародному сполученні, широкий спектр туристичних послуг та оренди автомобілів є Київське агентство повітряних сполучень «КИЙ АВІА». Місія «КИЙ АВІА» – надавати туристам найбільш повне та якісне обслуговування з усіх видів транспортних, туристичних і супутніх послуг. Пріоритетні цінності, на яких ґрунтується робота «КИЙ АВІА» – це увага до людей, надійність та відповідальність. Щоб клієнти мали можливість вибору прийнятних тарифів на авіаперевезення, зручних маршрутів перельоту, бронювання готелів, туристичних пакетів, страхування та інших послуг, «КИЙ АВІА» співпрацює з вітчизняними та закордонними авіакомпаніями, з провідними провайдером в індустрії транспорту та туризму, готелями, залізничними підприємствами, автомобільними компаніями. «КИЙ АВІА» надає комплексні послуги з перевезень та туризму. До них відносяться бронювання та продаж авіаквитків на міжнародні та внутрішні авіалінії традиційним способом і через нову систему on-line бронювання (<http://online.kiyavia.com/>); організація VIP обслуговування в аеропортах України; туристичні послуги – закордонні тури, екскурсійні програми, відпочинок і лікування в Україні, освітні програми за кордоном; бронювання готелів та автомобілів; продаж залізничних квитків по Європі, Україні та країнам СНД; послуги

страхування; організація вантажних перевезень авіаційним, морським і автомобільним транспортом; організація чартерних і бізнес рейсів.

«КИЙ АВІА» використовує передові технології в обслуговуванні туристів. На веб-сайті [www.kiyavia.com](http://www.kiyavia.com) клієнти можуть замовити послуги і здійснити оплату в режимі on-line. Також туристи можуть самостійно бронювати авіаквитки через нову систему on-line бронювання. Послуги компанії можна замовити через Операторський центр, який приймає дзвінки зі всієї України, а також здійснює доставку замовлених послуг. У «КИЙ АВІА» впроваджена система прийому і оформлення замовлень, яка дозволяє значно спростити і прискорити обслуговування запитів корпоративних клієнтів і звітів з виконаних робіт.

«КИЙ АВІА» надає послуги для всіх категорій пасажирів. Ексклюзивні пропозиції, є спеціальні пропозиції для студентів, молоді, для клієнтів, яким потрібні найбільш економічні варіанти подорожі. Завдяки співпраці з low-cost авіакомпаніями та Німецької залізницею компанія може надавати доступні ціни на поїздки практично по всій Європі. При цьому їх економічні пропозиції доступні у всіх регіонах України [6].

До пріоритетних напрямів розвитку компанії з розвитку транспортних і туристичних послуг можливо віднести наступні (див. рис. 5).

Найбільш популярний у туристичних перевезеннях є автомобільний транспорт (див. рис. 3). Автомобільний транспорт можна з повним правом назвати транспортом всезагального застосування, оскільки він використовується всюди: від трансферів і екскурсій, внутрішніх маршрутних перевезень автобусами до оренди малолітражних автомобілів туристами для особистого використання на відпочинку.

Особливою популярністю користуються автобусні екскурсійно-пізнавальні тури з відвідуванням декількох міст і визначних місць. Для туристів зручно, що вони можуть роз'їжджали по маршруту в межах міста на своєму транспорті. Правда, з паркуванням виникають труднощі у багатьох містах Європи [3].

Щорічно у міжнародному сполученні автомобільним транспортом перевозиться близько 2 млн пасажирів. Таким він став завдяки своїй доступності широким верствам населення, універсальності застосування (у перевезеннях на далекі відстані, при організації трансферів, екскурсій), розвиненій мережі автомобільних комунікацій. Індивідуальні туристи при бажанні можуть орендувати легкові автомобілі для здійснення подорожі самостійно, але найчастіше в туристичних перевезеннях використовуються автобуси. Найбільш популярними в даних перевезеннях є спеціально обладнані імпортні автобуси «Мерседес», «Неоплан», «Ікарус» та інші. В Україні є можливість налагодити на Львівському автобусному заводі серійне виробництво власних автобусів туристичного класу, розрахованих на тривалі подорожі, обладнані зручними кріслами з висувними столиками та підніжками, туалетом, кондиціонером, міні-баром, відеопроектором тощо. Разом з тим, поряд з іншими недоліками (тривале сидіння, качування, неможливість отримати повноцінне харчування), автомобільному транспорту притаманний високий рівень аварійності. Загальна довжина автодоріг в Україні становить близько 170 тис. км (див. таблицю), у тому числі, з твердим покриттям – понад 97%. Найбільшу довжину автодоріг мають Харківська, Вінницька, Дніпропетровська, Полтавська та Жито-

мирська області. Найменшу – Чернівецька, Закарпатська та Івано-Франківська. Найвищою щільністю автодоріг вирізняються Дніпропетровська, Львівська, Івано-Франківська, Київська області. Помітно меншими є ці показники на півночі України.

Із загальної довжини автодоріг спільного користування 5% припадає на міжнародні дороги, що входять до Європейської мережі, 3% – на національні (обслуговують зв'язок столиці та адміністративних центрів областей, великих промислових і культурних центрів з міжнародними автодорогами та входять до складу національних транспортних коридорів), 4% – на регіональні (з'єднують столицю з обласними центрами, а також з'єднують основні міжнародні прикордонні пункти пропуску автомобільного транс-

порту, морські та авіаційні порти міжнародного значення, найважливіші об'єкти національного культурного надбання, курортні зони та великі промислові і культурні центри країни з магістральними дорогами). Разом довжина доріг державного значення становить 20,2 тис. км. Саме вони відіграють важливу роль у розвитку в'їзного туризму. Територію України перетинають такі міжнародні автомагістралі як Київ – Москва, Одеса – Київ – Санкт-Петербург, Москва – Харків – Сімферополь, Київ – Донецьк – Ростов, Київ – Львів – Польща, Київ – Одеса – Кишинів. Головними внутрішньодержавними магістралями є Київ – Одеса, Київ – Львів, Київ – Дніпропетровськ – Сімферополь, Київ – Харків, Київ – Донецьк.



Рис. 5. Пріоритетні напрями розвитку компанії «КИЙ АВІА»

Проте, ці дороги не відповідають європейським стандартам за багатьма критеріями: можливою швидкістю пересування, необхідною кількістю пунктів технічної та медичної допомоги, харчування та відпочинку, заправки паливом, телефонного зв'язку, туалетів. Лише 2,5 тис. км доріг державного значення побудовані за параметрами 1 категорії, яка передбачає наявність 4 і більше смуг руху та пересування на високій швидкості. Найбільше доріг 1 категорії в Київській області – 404 км, значно поступаються їй Дніпропетровська – 277 км, Житомирська – 232 км області [2].

Для розвитку в'їзного туризму значення мають не тільки міжнародні автомагістралі, а також територіальні та районні дороги. Вони з'єднують між собою обласні та районні центри, а також основні аеропорти, морські та річкові порти, залізничні вузли, курорти,

об'єкти національного культурного надбання та природно-заповідного фонду, прикордонні автомобільні пункти пропуску міжнародного та міждержавного значення. Їх довжина становить, відповідно, 30,6 тис. км (18% довжини усіх автодоріг України) та 86 тис. км (50,6% українських автодоріг). Їх стан теж залишає бажати кращого.

Водний транспорт, річковий і морський самі по собі вже викликають образ туристського – круїзного обслуговування і використовуються у туризмі досить активно. Водні подорожі мають ряд як переваг, так і недоліків порівняно з іншими видами транспорту. Найбільш вагомими перевагами є високий рівень комфорту, великий обсяг одноразового завантаження, можливості реалізації різних видів і цілей туризму (пізнавальний, бізнес-туризм, навчальний, шоп-туризм

та ін), повноцінного відпочинку, повний комплекс життєзабезпечення. Основними недоліками можна назвати невисоку швидкість пересування транспортних засобів, високі тарифи, обмеження мобільності, а часто і схильність частини людей до «морської хвороби» на морських круїзах [3]. Водний транспорт популярний у туристів і взагалі любителів активного відпочинку. Використовуються і великі туристичні судна, і найрізноманітніші катери, яхти і човни. Традиційні річкові судна, навіть сучасної споруди, відрізняються низькою за сучасними мірками швидкістю (рідко понад 25 км /год.), тому вони не можуть конкурувати на рівних з автомобільним та залізничним транспортом.

Зростаючий попит туристів на круїзні річкові та морські подорожі в Україні залишається незадоволеним з причини морального та фізичного зношення круїзних лайнерів, неефективного використання потенціалу водного транспорту для розвитку міжнародних і внутрішніх сполучень, недостатнього рівня оснащення пасажирських причалів об'єктами інфраструктури.

#### Висновки

Отже визначено, що одним із головних елементів туристичної індустрії є транспорт. Взаємодія транспортного комплексу з туристичним взаємовигідна. З одного боку, за даними Мінекономіки України, 80-90% доходу від пасажирських перевезень на транспорті одержується від обслуговування туристів. З іншого — завдяки транспорту до туристичного користування залучаються периферійні ділянки рекреаційного простору. А в умовах високого транзитного потенціалу, що має Україна, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції України в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів.

Для якісного розвитку туристичної галузі потрібен розвиток не тільки готельної інфраструктурної, але і транспортної, удосконалення організації та управління роботи транспорту, розвиток матеріально-технічної бази транспорту, системи транспортного обслуговування.

Існуюча система транспортного обслуговування туристів не в змозі забезпечити задоволення попиту останніх у високоякісних послугах і потребує реформування, особливо щодо проведення інноваційних змін, які неможливо впровадити без відповідного обсягу інвестиційних ресурсів. Головними проблемами, які перешкоджають активізації процесу впровадження інновацій підприємствами, були і залишаються відсутність коштів, кваліфікованого персоналу, інформації про технології та ринки, труднощі знаходження партнерів по інноваційно-інвестиційній взаємодії.

Перспективним напрямом розвитку туризму України з використанням транспортних послуг є організація подорожі залізницею на вузькоколійній ділянці на невеликі відстані. Основними проблемами щодо використання авіаційного транспорту в розвитку туризму є застарілий парк літаків, невідповідність технічних можливостей аеропортів України сучасним міжнародним вимогам, розвиток інфраструктурних об'єктів, необхідність розширення географії міжнародних авіаперевезень в умовах жорсткої конкуренції з провідними авіакомпаніями світу. Активне залучення різних видів водного транспорту до туристичного обслуговування дозволить ефективно розвивати різноманітні сфери та види туристичного бізнесу, диверсифікувати спектр туристичних послуг.

#### Список використаних джерел

1. Биржаков М.Б. Индустрия туризма: перевозки [Текст] / М.Б. Биржаков, В.И. Никифоров. — Изд. третье, переработанное и дополненное. — СПб.: Издательский дом «Герда», 2007. — 528 с.
2. В'їзний туризм / [Коваль П.Ф., Алешугіна Н.О., Андреева Г.П. та ін.] Навчальний посібник: Ніжин, Видавництво Лук'яненко В.В., 2010. — 304 с.
3. Зорін І.В. Туризм як вид діяльності / І.В. Зорін, Т.П. Каверіна, В.А. Квартальнов [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://infotour.in.ua/zorin.htm> (дата звернення 28.11.2016 р.). — Назва з екрана.
4. Коробйова Р.Г. Потенціал розвитку залізничного туризму в Україні // Транспортні системи та технології перевезень. Збірник наукових праць ДНУЗТ ім. акад. В. Лазаряна. — № 10. — 2015. — С. 70-74.
5. Кучеренко В.С. Сучасний стан та перспективи розвитку річкового транспорту на Дніпрі для потреб рекреації і туризму // Географія та туризм: наук. зб. — К.: Альтерпрес, 2012. — Вип.23 — С. 67-73.
6. Офіційний сайт компанії «КИЙ АВІА» [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.kiyavia.com/ua/o-kompanii/> (дата звернення 28.11.2016 р.). — Назва з екрана.
7. Про схвалення Концепції Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 05.03.2008 № 506-р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/506-2008-p>. (дата звернення 28.11.2016 р.). — Назва з екрана.
8. Яновський П.О. Пасажирські перевезення: навч. посібник [Текст] / П.О. Яновський. — Київ.: НАУ, 2008. — 469 с.