

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ, МОЛОДІ ТА СПОРТУ УКРАЇНИ
ТЕРНОПІЛЬСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

На правах рукопису

Карась Олена Сергіївна

УДК 338.47:338.48

**РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В
УМОВАХ АКТИВІЗАЦІЇ МІЖНАРОДНОГО ТУРИЗМУ**

Спеціальність 08.00.02 – світове господарство і міжнародні економічні
відносини»

Дисертація на здобуття наукового ступеня
кандидата економічних наук

Науковий керівник
Савельєв Євген Васильович
доктор економічних наук, професор

Тернопіль – 2012

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОГО ТУРИЗМУ	10
1.1. Транспорт як фактор розвитку міжнародного туризму	10
1.2. Транспортна інфраструктура у міжнародному туризмі	30
1.3. Організація надання транспортних послуг в міжнародному туризмі	49
Висновки до розділу 1	68
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ	70
2.1. Методологічні аспекти транспортної інфраструктури в контексті розвитку міжнародного туризму	70
2.2. Оцінка розвитку транспортної інфраструктури в Україні в контексті міжнародного туризму	80
2.3. Інвестиційне забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України	98
2.4. Інституційне середовище розвитку транспортної інфраструктури в Україні і світі	116
Висновки до розділу 2	134
РОЗДІЛ 3. ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЇЇ ІНТЕГРАЦІЇ У МІЖНАРОДНУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ	136
3.1. Стратегічні орієнтири України у формуванні та розширенні ринку транспортних послуг у сфері міжнародного туризму	136
3.2. Підвищення якості послуг транспортної інфраструктури України	152
3.3. Інтеграція транспортних мереж України в міжнародну транспортну систему.	168
Висновки до розділу 3	181
ВИСНОВКИ	183
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	186

ВСТУП

Актуальність теми. Провідною галуззю розвитку світової економіки наприкінці ХХ – на початку ХХІ століть є туризм, що обумовлює суттєві виклики і, відповідно, потребує здійснення якісно нових інфраструктурних зрушень, зокрема їх транспортної складової. Рекордним для міжнародного туризму став 2012 рік, у якому чисельність подорожуючих перевищила один мільярд. За даними Всесвітньої туристичної організації, на сектор туризму припадає 9% світового ВВП, одне з кожних 12 робочих місць і 30% експорту послуг у світі, останній показник у найменш розвинутих країнах сягає 45%. У поточному десятилітті розвиток туристичної галузі залишиться у числі світових лідерів. Для організації туристичної діяльності України вплив транспортних факторів має особливе значення. З одного боку, висока вартість авіаперевезення, нерозвиненість берегової інфраструктури та відсутність комфортабельного пасажирського флоту водного транспорту, важкодоступність до туристичних ресурсів залізничним транспортом стримують розвиток в'їзного та внутрішнього туризму, а з іншого – наявність транспортних зв'язків з прикордонними країнами сприяє розвитку міжнародних поїздок. Транспортна інфраструктура України не відповідає сучасним тенденціям розвитку міжнародного туризму, про що свідчить недостатність пристосування до задоволення попиту подорожуючих як за кількісними, так і за якісними параметрами. Йдеться, насамперед, про вартісні, інтеграційні, транзитні, швидкісні, комфортні та безпекові аспекти.

Концептуальні засади функціонування міжнародного ринку послуг і взаємозв'язок динаміки його структурних елементів з провідними тенденціями світогосподарського розвитку знайшли відображення у роботах вітчизняних та іноземних вчених М. Биржакова, О. Бакаєва, І. Балабанова, В. Герасименко, В. Гетьмана, А. Гудкова, П. Дука, В. Квартальнова, В. Кислого, В. Кифяка, Д. Лук'яненка, О. Любіцевої, А. Мельник, Ю. Макогона, М. Мальської, Н. Нешкова, О. Осипової, І. Писаревського, М. Портера, Є. Савельєва, В. Смолій, Л. Тарангул, Дж. Р. Уокера, І. Школи, П. Яновського та ін.

Теоретичні проблеми і практичні аспекти вирішення задач розвитку туризму і його інфраструктури представлені в наукових працях вітчизняних і зарубіжних авторів: О. Аріон, О. Єдіна, Ю. Мігущенко, А. Новікової, Ю. Пащенко, С. Пирожкова, К. Плужникова, Д. Прейгера, А. Рибчука, О. Захарової та ін.

Разом з тим у наукових працях сучасних вітчизняних та іноземних вчених недостатньо уваги приділяється проблемам розвитку транспортної інфраструктури. Практично не розробленими залишаються теоретичні аспекти транспортної галузі як інфраструктури міжнародного туризму. В аналітичних дослідженнях суто туристичні перевезення не мають чіткої елімінації від інших видів транспортних послуг. Наведене вище визначило актуальність обраної теми і необхідність подальшого поглиблення досліджень цього питання.

Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами. Дисертація виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт кафедри міжнародної економіки Тернопільського національного економічного університету у межах наукової теми «Новітні тенденції розвитку світової економіки» (державний реєстраційний номер 0107U012233), у якій автором розроблені рекомендації щодо інтеграції транспортної інфраструктури України в світову транспортну систему, а також за участі у фундаментальному науковому дослідженні «Теоретико-методологічні основи і практичні підходи формування нового світового економічного порядку та забезпечення національних інтересів України» (державний реєстраційний номер 0111U001038), в якому автором розроблені напрями розвитку транспортної системи України.

Мета і задачі дослідження. Метою дисертаційної роботи є поглиблення науково-методологічних положень та розробка практичних рекомендацій щодо формування стратегій розвитку транспортної інфраструктури України, орієнтованих на підвищення якості обслуговування туристів та інтеграцію транспортних мереж України в систему міжнародного туризму.

Реалізація поставленої мети передбачає виконання таких завдань:

- проаналізувати теоретичні основи розвитку транспортної інфраструктури в міжнародному туризмі;
- дослідити концептуальні засади впливу міжнародного туризму на розвиток транспортної інфраструктури;
- охарактеризувати організацію надання транспортних послуг в міжнародному туризмі;
- проаналізувати сучасний стан транспортного обслуговування туристів в світі і, зокрема, в Україні з метою виявлення напрямків розвитку його інфраструктури;
- оцінити транспортну інфраструктуру України з метою залучення іноземних інвестицій для її розширення та модернізації;
- виявити специфіку, форми і методи державно-приватного партнерства (ДПП) при створенні об'єктів туристичної інфраструктури;
- визначити стратегічні орієнтири України у формуванні та розширенні ринку транспортних послуг у сфері міжнародного туризму;
- розробити пропозиції щодо вдосконалення системи надання транспортних послуг та покращення їх якості;
- запропонувати способи інтеграції транспортних мереж України в міжнародну транспортну систему.

Об'єктом дослідження є розвиток транспортної інфраструктури в системі міжнародного туризму.

Предметом дослідження є тенденції розвитку транспортної інфраструктури на світовому ринку туристичних послуг та інтеграція української системи транспортного забезпечення туризму до світової.

Методи дослідження: Теоретичну і методологічну основу дисертації становлять дослідження провідних вітчизняних і зарубіжних вчених щодо проблем міжнародного туризму та розвитку транспортної інфраструктури. У процесі роботи використовувалися наступні методи: аналізу і синтезу – для деталізації об'єкта і предмета дослідження; системно-структурний підхід – для аналізу оцінки ролі й місця транспортної інфраструктури України в міжнародному туризмі; графічний – для наочного зображення розвитку

транспортної інфраструктури; метод експертних оцінок – для оцінки стану і проблем розвитку транспортної інфраструктури; методи статистичного аналізу та вибіркового обстеження – для дослідження сучасного стану фінансово-економічної діяльності транспорту України; метод системного аналізу – при розробці та обґрунтуванні пропозицій щодо удосконалення організаційно-економічного механізму управління транспортом. У процесі дослідження також використовувалися загальнонаукові методи наукового пізнання: порівняння, дедукції, індукції та інші методичні прийоми.

Інформаційною базою дослідження слугували законодавчі і нормативні документи, що регламентують діяльність транспорту України, офіційні дані Міністерства інфраструктури України, Державного агентства України з туризму та курортів, Державної служби статистики України, Світового банку. У роботі використані міжнародні договори та документи, офіційні публікації та аналітичні звіти Всесвітньої туристичної організації, Європейської туристичної організації, матеріали експертних оцінок, праці вітчизняних та зарубіжних дослідників, монографії, матеріали конференцій та власні дослідження.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у поглибленні теоретико-методологічних основ розвитку транспортної інфраструктури в умовах сталих тенденцій зростання ролі туризму в національних економіках та обґрунтуванні стратегічних орієнтирів розвитку транспортної інфраструктури для покращення якості туристичних послуг.

Основні положення, що становлять наукову новизну та виносяться на захист, полягають у наступному:

вперше:

– розроблений організаційно-економічний комплекс забезпечення якості транспортних послуг, в якому передбачено використання та розвиток авіаційного, залізничного, автомобільного, автобусного і водного видів транспорту в міжнародному туризмі та прилеглої інфраструктури;

– запропоновано механізм державно-приватного партнерства – концесію для реалізації інвестиційних інтересів держави в транспортній галузі

міжнародного туризму, підвищення її ролі в економічному розвитку країни та прискоренні розбудови міжнародних транспортних коридорів;

удосконалено:

– систему факторів взаємного впливу туристичної галузі і транспортної інфраструктури та обґрунтовано, що комплексний розвиток і вдосконалення транспортної інфраструктури туризму є важливою складовою зростання внутрішніх і в'їзних туристичних потоків, що, в свою чергу, забезпечує підвищення ефективності використання туристичних ресурсів;

– підхід до вибору видів транспорту міжнародного туризму на основі ідентифікації їх переваг та недоліків для забезпечення оптимального способу перевезення туристів;

дістали подальшого розвитку:

– теоретико-методологічні основи розвитку транспортної інфраструктури, зокрема, доведено необхідність комплексного підходу до її вдосконалення. Встановлено, що ефективність та розвиток туризму у значній мірі залежить від використання пакетних форм реалізації послуг, які надаються (внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і багажу; задоволення біологічних потреб; бронювання квитків; сезонних знижок цін на послуги перевезення; організації індивідуальних рейсових маршрутів, чартерних рейсів; пільгового перевезення окремих категорій громадян; забезпечення безпеки та культури обслуговування пасажирів);

– форми державної підтримки розвитку транспортної інфраструктури в Україні та система інституційних заходів для інтеграції України в міжнародну транспортну систему, яка передбачає розвиток концесійної діяльності. Зокрема, доведено необхідність розроблення державної концесійної політики та її відповідного інституційного забезпечення на національному та міжнародному рівнях.

Практичне значення одержаних результатів. Науково обґрунтовані у дисертації практичні результати та рекомендації, узагальнений досвід щодо розвитку міжнародної транспортної інфраструктури дозволять удосконалити якість обслуговування на транспорті та підвищити кількість туристичних

потоків з України, в Україну і через Україну та визначити пріоритети їх розвитку на перспективу.

Обґрунтовані в роботі теоретико-методологічні положення та практичні рекомендації використані в Управлінні з питань туризму Тернопільської обласної державної адміністрації (довідка № 126-25/82 від 23.05.2012 р.); впроваджені у діяльність Волинської торгово-промислової палати м. Луцька (довідка № 19-22/01-3/154/1 від 05.03.2012 р.); запропоновані в роботі науково-практичні положення та рекомендації знайшли своє практичне втілення в діяльності підприємства ТДВ «Тернопільавтотранс 16100» (довідка № 1/ 4-218 від 26.03.2012 р.); розробки автора щодо розвитку транспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму використано в навчальному процесі Тернопільського національного економічного університету при викладанні дисциплін: «Економіка міжнародного туризму», «Міжнародна туристична політика», «Інформаційні туристичні технології», «Міжнародна торгівля» (довідка №126.38/3228 від 02.11.2012 р.); положення дисертації використані при написанні рекомендацій і аналітичної записки XVI Міжнародної наукової конференції «Глобальні дисбаланси: світова та українська економіки» (м. Белек, Туреччина, 19 – 26 вересня 2012 року (довідка № 126. 07/3229 від 02.11.2012 р.).

Особистий внесок здобувача. Дисертаційна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Усі наукові результати, які наведені в дослідженні, отримані автором особисто .

Апробація результатів дисертації. Основні положення і результати дисертаційної роботи були апробовані в доповідях на міжнародних, всеукраїнських, наукових і науково-практичних конференціях: «Україна в системі міжнародної економіки» (м. Тернопіль, 2010 р.), «Україна – Італія: співробітництво у галузі туризму» (м. Київ, 2010 р.), «Актуальні питання рекламно-інформаційного забезпечення туристично-рекреаційної галузі у рамках проведення «Євро-2012» (м. Тернопіль, 2011 р.), «Стратегія економічного розвитку країн в умовах глобалізації» (м. Дніпропетровськ, 2012 р.), «Посткризовий розвиток світової економіки та Україна» (м. Тернопіль, 2012

р.), «Молодь: освіта, наука, духовність». (м. Київ, 2012 р.), «Проблеми и перспективи на развитието на сїтрудничеството между страните от югоизточна Европа в рамките на Черноморското икономическо сїтрудничество» (м. Албена (Болгарія), 2012 р.), «Глобальні дисбаланси: світова та українська економіки» (м. Анталія (Туреччина), 2012 р.)

Публікації. Результати дисертаційної роботи викладені у 13 наукових працях, з яких 4 опубліковані у наукових фахових виданнях, 2 – у закордонних наукових виданнях, 7 – у матеріалах і тезах міжнародних, всеукраїнських науково-практичних конференцій і інших виданнях. Загальний обсяг публікацій становить 4,3 друк. арк.

Структура і обсяг дисертації. Дисертація складається із вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел із 196 найменувань викладений на 17 сторінках. Загальний обсяг дисертації становить 202 сторінки друкованого тексту, з яких 185 сторінок основного тексту, що містить 20 таблиць на 9 сторінках та 26 рисунків на 13 сторінках.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В СИСТЕМІ МІЖНАРОДНОГО ТУРИЗМУ

1.1. Транспорт як фактор розвитку міжнародного туризму.

Транспорт є важливою галуззю національної економіки будь-якої країни, а також усього світового господарства у цілому. Розвитку транспорту як складової частини інфраструктури постійно приділяють велику увагу уряди практично всіх країн світу. Роль транспорту не зводиться тільки до переміщення пасажирів, він активно впливає на весь процес розширеного відтворення, сприяючи економічному та культурному розвитку суспільства. Велика роль транспорту є у вирішенні соціальних проблем, забезпеченні ділових, культурних і туристичних поїздок населення, розвитку міжнародних економічних відносин, сприяючи здійсненню взаємовигідного обміну між різними країнами.

Розвиток туристичного бізнесу в умовах ринку вимагає наявності рекреаційних ресурсів, капіталу, технологій, кадрів. На відміну від інших галузей економіки, туристичні ресурси дуже різноманітні і включають природні й антропогенні геосистеми, артефакти, які володіють комфортними властивостями і споживною вартістю для рекреаційної діяльності і можуть бути використані для організації відпочинку та оздоровлення. Складовою частиною рекреаційних ресурсів є люди, які працюють у сфері туризму або можуть взяти участь в організації та обслуговуванні рекреаційної діяльності. Перетворення туризму в масове явище створює ряд проблем, пов'язаних з його транспортним обслуговуванням. Це відноситься як до транспорту загального користування, так і спеціалізованому транспорту, функціонуючому в рамках туристичних організацій. У загальному вигляді ці проблеми зводяться до наступного: створення матеріально-технічної бази туристичного транспорту загального користування, відповідного туристичним потребам країни; вдосконаленню організації транспорту; поліпшенню якості транспортного обслуговування туристів. Правильне рішення цих проблем пов'язано з необхідністю

задоволення зростаючих вимог до туристичного обслуговування і з вирішенням завдань підвищення ефективності туристичної діяльності. Туризм, об'єднує в собі два основних елементи – подорож і перебування. Перший з них представляє його початкову, вкрай динамічну фазу. Зовні вона будується як транспортний процес і пов'язана із задоволенням потреби до переміщення в просторі, із зміною місця проживання туристів. Високі темпи у розвитку туризму в останні десятиліття безпосередньо пов'язані з досягненнями науково-технічного прогресу в галузі транспорту. Перетворення подорожей в масове явище (в тому числі подорожей з туристичними цілями) обумовлено в чималому ступені майже революційними змінами в транспортній системі.

При дослідженні зв'язків в системі «туризм – транспорт» переважаюче місце відводиться ролі та значенню транспорту як чинника розвитку туризму. Це природно і логічно, так як туризм являє собою порівняно нове соціально-економічне явище, і в значній мірі став наслідком народження і розвитку транспорту. Відповідно перевезення розглядається як елемент туристичної індустрії, визначальний в генерації туристичної діяльності і туризму як галузі економіки. По-перше, спостерігається високий темп зростання кількості туристичних подорожей як в міжнародному масштабі, так і в рамках окремих країн. По-друге, кількість туристичних подорожей росте більш високими темпами, ніж число подорожей з не туристичними цілями, що особливо характерно для країн з розвиненим внутрішнім і міжнародним туризмом. По-третє, постійно збільшується частка подорожей в загальній тривалості туристичних поїздок. Це пов'язано зі зростаючим прагненням людей до збільшення обсягу вражень, до активного споживання різних туристичних благ за відносно короткий період часу. У науковій літературі ряд авторів [] виділяє як самостійний вид туризму – міграційний, мандрівний, транспортний туризм, чим підкреслюється зростаюча роль руху при здійсненні туристичної подорожі. У зв'язку з цим відзначимо на безперервне збільшення доходів, отриманих при продажу туристичних послуг і товарів, які мають пряме відношення до розвитку транспорту. Це обумовлено тим, що транспортні витрати при туристичних подорожах складають близько 1/4 загальних витрат туриста, а в

деяких випадках (при міжконтинентальних подорожах) – майже половину цих витрат. Вплив туризму на розвиток транспорту вимагає розвитку матеріально-технічної бази, вдосконалення організації та управління на транспорті, покращення якості послуг, системи транспортного обслуговування, а також проведення відповідної політики транспортних тарифів.

Розвиток транспорту і туризму – тісно пов'язаний і взаємозумовлений процес. Загальноприйнятим є факт, що сучасний туризм досягнув значного рівня розвитку завдяки використанню транспорту. Багато іноземних і вітчизняних вчених досліджують формування взаємин між транспортом і туризмом.

Російський дослідник В.Б. Сапрунова прямо пов'язує розвиток туризму зі змінами на транспорті, називаючи останні “революційними у зв'язку з винаходом пароплава й паровоза, а також розширенням мереж доріг у Європі” [105].

Американські дослідники С. Пейдж і Л. Люмсон [173] стверджують, що «транспортна система туризму впливає на туристичний досвід, який пояснює, вибір різних форм відпочинку, пунктів призначення та види транспортування; з розвитком транспорту розширюється доступ до туристичної інфраструктури».

С. Сміт був одним з перших, який визначав роль транспорту у створенні турпродукту, стверджував, що "транспортне обслуговування знаходиться в рамках більш широкого макроекономічного середовища і має фізичне призначення" [180]. Він підкреслив той факт, що рівень, використання інфраструктури (наприклад, транспортування, використання комп'ютерних технологій і зв'язку тощо) визначає функції, які можуть підвищити туристичні поїздки. Інші науковці згодом підтримали його погляди [143; 165] поділяючи думку, що загальне враження туристів з'являється після відвідин пункту призначення, і що транспортна інфраструктура відіграє важливу роль в цьому процесі. За визначенням Дж. Кхадару «перевезення є невід'ємним етапом подорожей і туристичних поїздок і, відповідно, займають одне з центральних місць у складі будь-якого туристичного продукту» [166; 167].

К.Озбей і Д. Озмен-Ертекін припустили, що наявність надійної та ефективної транспортної інфраструктури є ключовим чинником економічного добробуту країни. Вони використовували кілька індексів доступності і прийшли до висновку, що регіон з вигідним доступом забезпечує ефективну роботу виробництва та надання послуг. «Відносини між економічними перевагами і доступністю до регіону, логічні в тому сенсі, що потік і товарів і туристичних послуг є безперешкодними» [171].

Так, з розвитком туризму транспортні шляхи будуть постійно розширюватися, тому що збільшення попиту на подорожі робить позитивний вплив на розвиток транспортної інфраструктури.

Туристична інфраструктура – це сукупність підприємств й інституцій, які є територіальним, матеріальним і організаційним підґрунтям розвитку туризму. Вона охоплює чотири основні елементи: об'єкти розміщення, харчування, супутню та комунікаційну сферу. Сфера розміщення охоплює такі об'єкти: готелі, мотелі, кемпінги, літні будиночки, туристичні бази, наметові поля тощо; до цієї сфери належать й інші об'єкти розміщення, які використовуються з туристичною метою. До сфери харчування, або гастрономічних послуг, належать підприємства, які надають послуги із харчування та мають відповідну виробничо-заготівельну, переробну й транспортну базу. Однак важливим їх доповненням є підприємства допоміжної, чи супутньої, сфери, які дають змогу якнайповніше використовувати туристичні об'єкти, а нерідко утворюють певні додаткові цінності, які підвищують туристичну привабливість території. До закладів супутньої сфери належать підприємства та інституції з надання послуг торговельного, розважального, культурного, анімаційного, спортивного характеру. Останнім елементом туристичної інфраструктури є комунікаційна сфера, її завдання – забезпечити туристам комунікативний зв'язок між місцем постійного проживання й місцем тимчасового перебування, вільне і вигідне переміщення у межах туристичної території та доступ до специфічних туристичних об'єктів. Комунікаційна сфера охоплює підприємства та установи, які задовольняють потреби туристів у транспорті й зв'язку. Задоволення цих потреб забезпечує система засобів дорожнього, залізничного, повітряного,

водного транспорту та засобів поштового, телекомунікаційного і мобільного зв'язку. Якщо вважати, що переміщення туристів у просторі є найбільш характерною ознакою туризму, то транспорт, який забезпечує це переміщення, є основною умовою його успішного функціонування.

З цією метою удосконалена класифікація туристичної інфраструктури як комплексу підприємств туріндустрії і взаємопов'язаних з нею установ та об'єктів, що забезпечують матеріальні та соціально-культурні умови перевезення туристів (рис. 1.1).

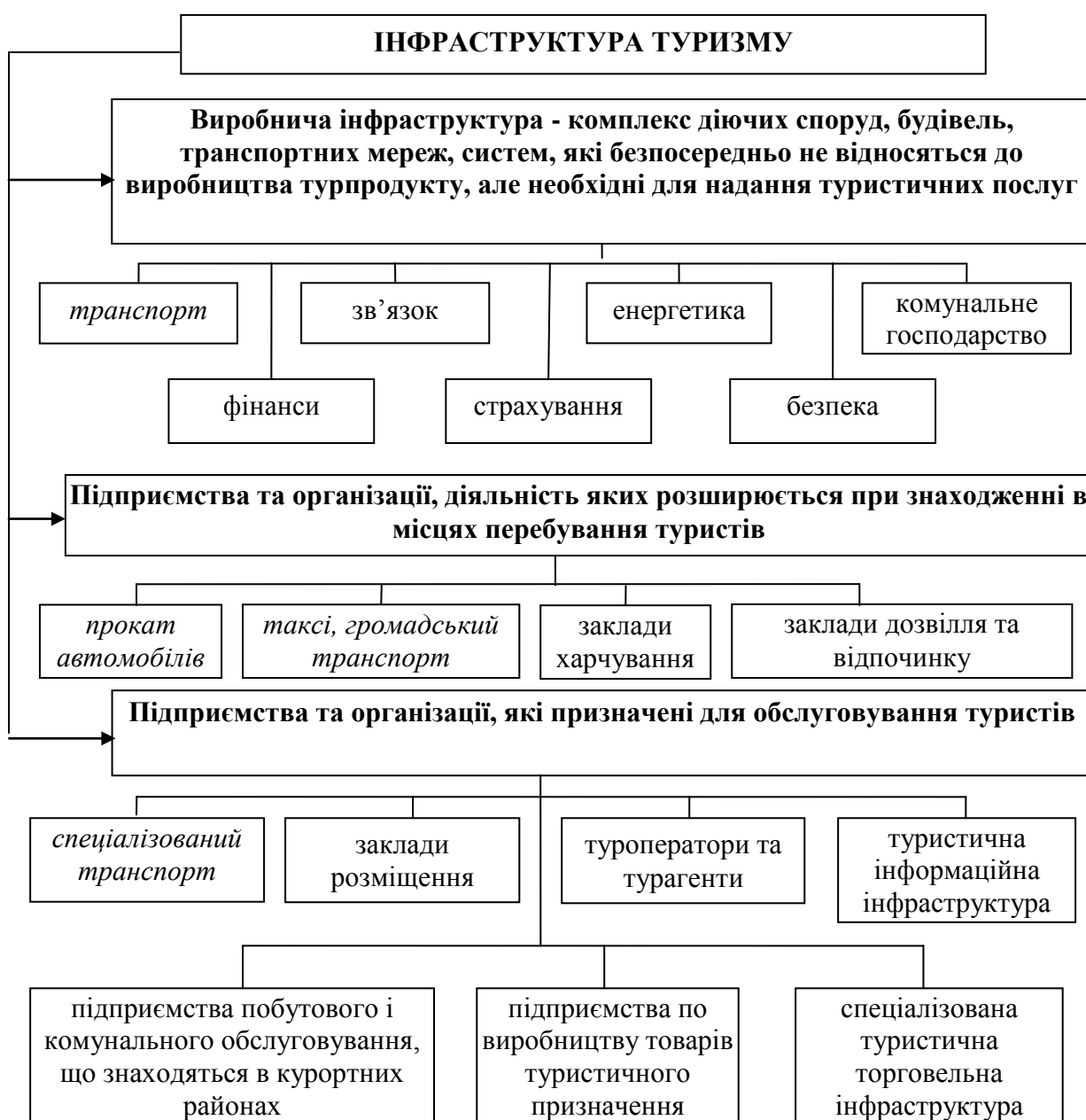


Рис. 1. 1 Класифікаційні елементи інфраструктури туризму

Інфраструктура туризму – це тривірневий комплекс, що складається з виробничої інфраструктури, підприємств і організацій, що беруть участь у

забезпеченні туристичної діяльності, і підприємств туристичної індустрії: готельної інфраструктури, інфраструктури туropolерейтингу, спеціалізованої транспортної інфраструктури, інформаційної інфраструктури, підприємств по виробництву товарів туристичного попиту, спеціалізованої та туристичної торговельної інфраструктури.

Транспортні перевезення займають одне з центральних місць у складі практично будь-якого туристичного продукту та займають нішу на усіх рівнях туристичної інфраструктури. Вони не лише виконують функцію переміщення, а й виступають своєрідним засобом відпочинку клієнта. У цілому перевезення є складовою частиною туристичної індустрії як галузі економіки.

Дж. Уокер виділяє п'ять епох туризму, перша з яких – передіндустріальна (закінчується у 1840 р.) – це момент масового використання в туризмі переважно залізниць, морських та річкових суден. Він вважає, що історія туризму в цілому поділяється на дві частини: перша – до появи і використання масових видів транспорту; друга – після їх появи, яка, в свою чергу, досить точно поділяється відповідно до появи і використання в туризмі кожного з видів транспорту. А саме: час залізниць, час автомобілів, час реактивних авіалайнерів і час круїзів на морських лайнерах [125].

Розглядаючи етапи розвитку туризму впродовж життя людства, автор схиляється до думки, що розвиток масового туризму прямо пов'язаний з революційними змінами на транспорті.

Транспорт становить одну з найважливіших галузей суспільного матеріального виробництва [5, с. 154]; галузь, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів транспортними засобами [106, с. 584; 107, с.686].

Сучасні тлумачні словники подають такі значення слова «транспорт»:

- 1) галузь господарства, що різними видами транспортних засобів здійснює перевезення пасажирів, переміщення пасажирів та вантажів [108, с. 902];
- 2) той чи інший вид перевізних засобів;
- 3) будь-який засіб перевезення, а також сукупність таких засобів [15, с. 1469];

4) перевізні засоби певного територіального підпорядкування;

5) певна ділянка перевезень, а також сукупність перевізних засобів, що обслуговує її [75, с. 560].

За Сучасним юридичним словником, слово «транспорт» походить від латинського «transportare» – переносити, переміщувати, галузь народного господарства, покликана забезпечити економічні, організаційні та соціальні зв'язки різних сфер економіки й задовольнити потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях [140, с. 119].

Натомість О.В. Клепікова пропонує під транспортом розуміти “сукупність механічних засобів, за допомогою яких здійснюються перевезення, а також увесь виробничо-технологічний комплекс, за допомогою якого надаються послуги з перевезення та інші транспортні послуги споживачам” [44, с. 108].

Транспорт вважається складовою загальної інфраструктури туризму, до якої входить сукупність галузей і закладів, які організують та обслуговують індустрію туризму, туристичну діяльність в цілому [109, с. 152]. Взаємозв'язок транспорту і сфери туризму виявляється через надання транспортними компаніями різноманітних послуг з організації перевезень туристів і виконання програм турів.

Транспорт означає, по-перше, галузь матеріального виробництва, зайняту здійсненням перевезень пасажирів і вантажів, а, по-друге, засоби пересування, що використовуються туристами, за допомогою яких можна дістатися до туристського центру [109, с. 313].

Використовуючи дефініції, наведені багатьма науковцями щодо особливостей транспорту в туризмі, можна визначити поняття як сукупність засобів пересування, шляхів сполучення, складовий елемент міжнародного туризму.

Туризм як вид діяльності, тісно пов'язаний з переміщення туристів за межі їх постійного місця проживання і не може розглядатися окремо від транспортного забезпечення. Останнє є найважливішим елементом туристичної

інфраструктури і входить до основного комплексу послуг, що включають до складу туристичного продукту [81, с. 366-367].

Аналіз наукових підходів до розуміння взаємовпливу туризм – транспорт, дає змогу стверджувати, що взаємодія транспорту з туристичною галуззю взаємовигідна. З одного боку, більшість доходу від пасажирських перевезень на транспорті отримується в туристичному бізнесі, з іншого – завдяки транспорту до обслуговування туристів залучаються периферійні ділянки рекреаційного простору.

На сьогодні транспортні системи різних країн світу мають свої особливості, враховуючи такі чинники, як географічне положення, природно-ресурсний потенціал, рельєф, клімат, ландшафт тощо. Тому різні країни мають різну структуру транспортного комплексу. Наприклад, рівнинні країни, насамперед, розвивають залізничний та автомобільний види транспорту. Якщо в країні є багато річок та озер, активно функціонує річковий транспорт. Країни, які мають вихід до морів та океанів, обов'язково використовують морський транспорт. Гірські країни та країни з великою площею території активно розвивають повітряний транспорт. Ці характеристики впливають на туризм, особливо міжнародний, який без транспорту практично неможливий. У свою чергу, розвиток туризму потребує розвитку транспорту. Наприклад, річкові екскурсії та круїзи, які започаткувала відома компанія «Амерікен експрес» на пароплаві по р. Міссісіпі (США) у першій половині XIX ст. Пізніше круїзи розвивалися в Європі (на річках Рейн і Дунай) та Африці (на р. Ніл), а на початку XX ст. і в Україні – Дніпром.

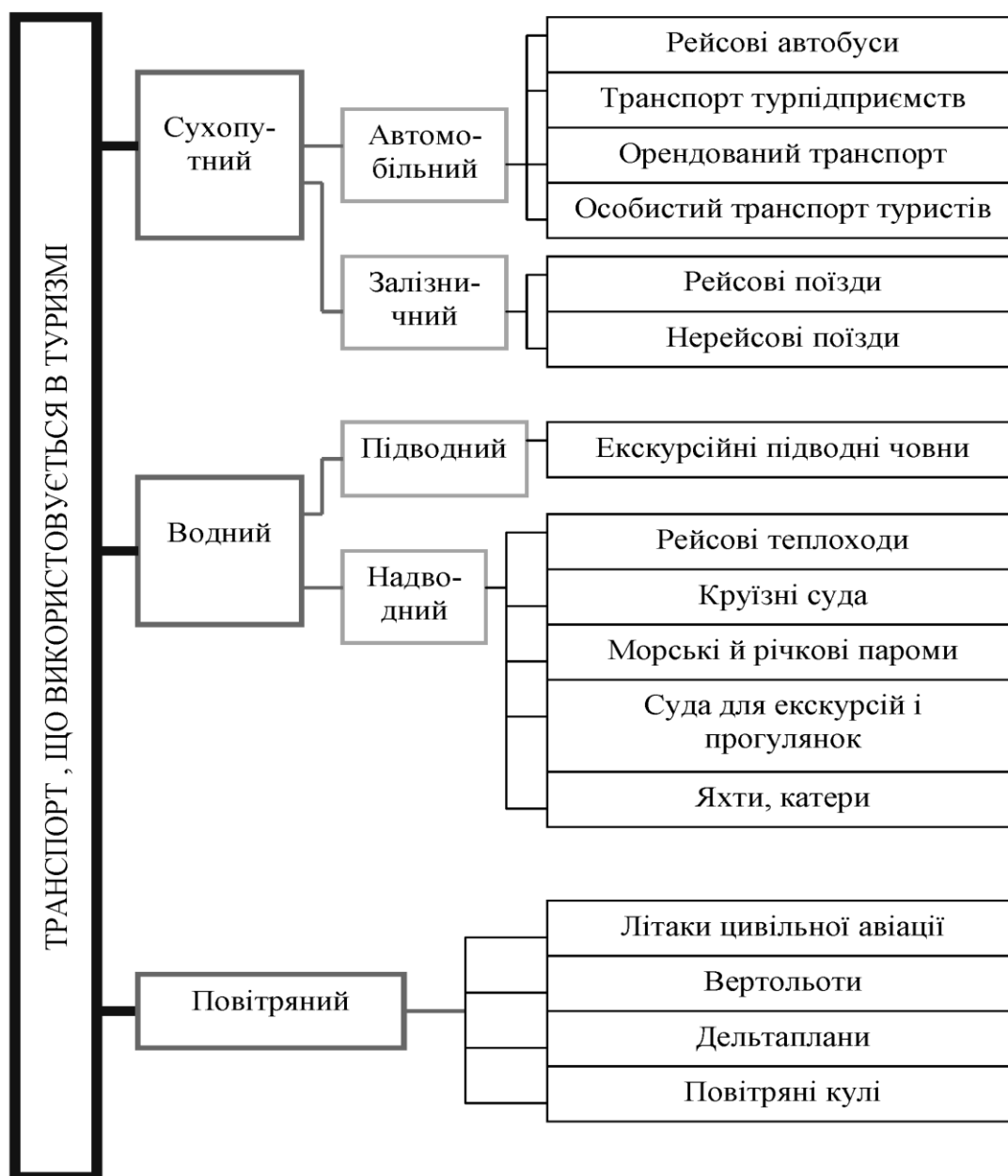
Транспортне забезпечення в туризмі включає:

– туристичні перевезення, що входять в основний комплекс туру: доставка туристів від місця їх постійного мешкання до місця призначення (відпочинку) і назад;

– трансфер – зустріч та супровід туриста до певного пункту, перевезення туриста в межах туристичного центру;

– транспортне обслуговування програмних заходів: екскурсійне обслуговування, переміщення за маршрутом, огляд місцевості.

Основними видами транспорту в туризмі в даний час є: авіаційний, автобусний й автомобільний, морський та річковий, залізничний (рис.1.2).



Примітка: наведено за джерелом [81, с.367]

Рис. 1.2. Класифікація транспорту, що застосовується в туризмі

Згідно з цією класифікацією, транспорт для туризму поділяється на підставі його використання:

1. Повітряний транспорт

- рейси, які відбуваються згідно з розкладом (належить до регулярних маршрутів, які виконуються за регулярним розкладом);
- рейси, що відбуваються не за розкладом (включає в основному чартерні поїздки, а також регулярні чартерні рейси, пов'язані з поїздками туристів у періоди масових відпусток);
- інші повітряні перевезення.

2. Водний транспорт. Особливістю водного транспорту є те, що в більшості випадків перелічені засоби транспорту водночас служать засобами розміщення.

- пасажирські лінії і пороми (рейси, що відбуваються згідно з розкладом);
- круїзи (обслуговується морськими та річковими суднами, призначеними для розміщення великої кількості туристів і пасажирів у курортній обстановці з метою подорожі мальовничими місцями чи до відомих курортних центрів);
- інші водні перевезення (включає в основному орендовані судна з екіпажем чи без нього).

3. Сухопутний транспорт

- залізничний транспорт (пасажирські та туристичні перевезення на міжміському та міжнародному залізничних маршрутах);
- автобуси (пасажирські та туристичні перевезення на міжміському та міжнародному маршрутах);
- приватні автотранспортні засоби, прокат автотранспортних засобів, транспорт туристичних підприємств [180].

При плануванні подорожі враховуються такі фактори, як швидкість доставки до цілі подорожі, безпека, вартість переїзду, комфортність, можливість перевезення багажу, зупинки, широкого обзору під час поїздки, умови для сну і відпочинку, харчування, рівень шуму, наявність несприятливих екологічних чинників. За оцінкою І. М. Школи, чим сприятливіші показники має набір таких факторів, тим вища вартість транспортної подорожі (табл. 1.1). Однак, жодний вид транспорту не задовольняє такому набору вимог повністю.

Оцінка привабливості основних транспортних засобів для міжнародних туристичних подорожей за десятибальною шкалою

Критерії оцінки	Види транспортних засобів					
	Річкові судна	Морські судна	Залізничні вагони	Автобуси	Легкові автомобілі	Літаки
1. Безпека руху	7	5	6	4	5	7
2. Екологічна безпека	6	6	7	5	6	8
3. Вартість перевезення	8	6	9	8	2	1
4. Експлуатаційна швидкість	1	2	6	4	6	10
5. Мобільність	1	1	1	8	10	5
6. Можливість зупинки на шляху прямування за бажанням туристів	2	1	1	8	10	1
7. Можливість довготривалого життєзабезпечення в дорозі	8	10	5	3	2	5
8. Ємність	7	10	6	4	1	7
9. Питомі капіталовитрати	2	1	5	8	10	2
10. Рівень комфорту	8	10	2	4	6	6
Всього балів	50	52	48	56	58	52

Примітка: наведено за джерелом [137, с.266]

Аналізуючи дані таблиці, слід зазначити, що рейтинг перерахованих транспортних засобів з десяти основних вимог відрізняється не суттєво. Тут певну роль відіграє вплив взаємно протилежних факторів (вартості, експлуатаційної швидкості, ємності, капітальних витрат тощо). При цьому низькі пасажиропотоки пояснюються у даному випадку не їх рейтингом, а недостатнім розвитком маршрутної мережі й незначною кількістю транспортних засобів [137, с.267].

Для перевезення туристів під час подорожі можуть бути використані різні види транспорту та проходити при їх комбінованому використанні: залізничний + автобус, авіаційний + автобус тощо. Кожен з них має свої особливості щодо умов використання у туристичних перевезеннях, техніко-економічні

особливості, специфічну матеріальну базу, різні можливості для перевезення туристів, що позначиться на організаційних умовах туру і на якості турпродукту. Види транспорту дуже різняться за своїми характеристиками. Кожен з них має як безсумнівні переваги, так і очевидні недоліки, що і необхідно враховувати при виборі транспортних засобів для подорожування.

При внутрішньому туризмі найбільшу популярність мають автобусні і залізничні перевезення.

Найбільш мобільні види транспорту – автобус і легковий автомобіль – використовуються як на самостійних та групових маршрутах, так і у вигляді трансферного транспорту для доставки туристів з аеропорту/вокзалу в готель і назад. Автобусний та автомобільний транспорт можна з повним правом назвати транспортом загального застосування, так як він використовується повсюдно: від трансферів і екскурсій, внутрішньо маршрутних перевезень автобусами до оренди малолітражних автомобілів туристами для власного користування на відпочинку (табл.1.2).

Таблиця 1.2.

Переваги та недоліки автомобільного та автобусного транспорту

№	ПЕРЕВАГИ	НЕДОЛІКИ
1	Можливість доставки пасажирів „від житла до житла ” без пересадок при перевезеннях і переміщенні від «житла» до місця відпочинку (країна-місто-готель)	Невисокий рівень комфортного життєзабезпечення під час тривалих подорожей
2	Можливість використання в будь-яких видах сполучення	Низький рівень безпеки руху і висока аварійність
3	Висока маневреність, завдяки якій швидко здійснюється передислокація транспортних засобів	Велика забрудненість навколишнього середовища (приблизно 80% забруднень від усіх видів транспорту)
4	Більша швидкість перевезень в порівнянні з водним і залізничним транспортом	Велика трудомісткість та низький рівень продуктивності праці внаслідок невеликої пасажиромісткості транспортного засобу
5	Менші в порівнянні із іншими видами транспорту капіталовкладення при малих пасажиропотоках і невеликих відстанях перевезень	Висока собівартість перевезень на великих відстанях
6	Можливість зупинок в дорозі	

Примітка: складено автором на основі: [15, с. 138-140; 69; 19].

Автобуси і автомобілі – транспорт місцевого, внутрішньо-регіонального та міжнародного значення. Особливою популярністю користуються автобусні екскурсійно-пізнавальні тури з відвідуванням кількох міст і визначних місць. Для туристів зручно, якщо вони можуть роз'їжджати по маршруту і в межах міста на своєму транспорті. Автобусні подорожі завдяки своїй економічності, доступності широким верствам населення є найбільш масовим видом туристичних перевезень, який необхідно розвивати, щоб мати тенденції до нарощування обсягів та збільшення державного бюджету країни.

Характерні техніко-економічні особливості пасажирського авто транспорту визначають і його роль в системі транспортного обслуговування туристів, а саме :

- здійснення групових та індивідуальних перевезень туристів на короткі і середні відстані;
- транспортне обслуговування різних видів туризму як у внутрішньому так і міжнародному сполученнях;
- здійснення туристичних подорожей в автономному режимі (автобусні круїзи) або у комбінації з іншими видами туристичного транспорту;
- організація трансферу: доставка туристів від місця прибуття, розташованого в країні перебування (аеропорт, порт, залізнична станція), до місця розміщення (готель), де вони проживатимуть, й назад [192, с. 372].

Існує два типи автотуризму: індивідуальний та організований. При індивідуальному типі в період подорожі турист не гарантований в наданні ночівлі та харчування, так як це не було обумовлено з туристичним агенством. Організований – це поїздка, при використанні послуг туристичних агентств, однієї або декількох машин по точному графіку з повним комплексом обслуговування під час зупинок. Турагенства займаються розвитком маршрутів поїздки, відбору та бронюванням готелів, кемпінгів, хостелів і забезпеченням віз.

На сьогоднішній день у світовій туристичній практиці склались різні види автотуризму. У систематизованому вигляді вони показані у таблиці 1.3.

Найпоширеніші види автотуризму

№	Види автотуризму	Організація подорожі
1	Караванінг	Вид автомобільного туризму, при якому як засіб розміщення використовується автомобіль з причепом типа «будинок на колесах» з повним комплектом життєзабезпечення
2	Джип-тур (джипінг)	Екстремальний вид туризму. Складні маршрути, що проходять по диких місцях
3	Експедиція	У сучасному світі експедиції часто являють собою чітко сплановані маршрути до легендарними місцями
4	Сафарі	Авто тур, з метою полювання або спостереження за тваринами

Примітка: розроблено автором

Головний конкурент автобусів в групових пасажирських перевезеннях – залізниця. Залізничні подорожі – достатньо популярний вид відпочинку за кордоном.

Пасажирський залізничний транспорт:

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

В цілому можна стверджувати, що пасажирський залізничний транспорт гарантує регулярність і системність транспортних зв'язків, але в той же час він пов'язаний за часом і за місцем з основними елементами своєї стаціонарної технічної бази.

Перевагою залізничних перевезень є також більш низькі тарифи і (в зарубіжних країнах) розгалужена система знижок, проїзних квитків що, дозволяють подорожувати за значно нижчими цінами (табл. 1.4).

Таблиця 1.4.

Переваги та недоліки залізничного транспорту

№	ПЕРЕВАГИ	НЕДОЛІКИ
1	Можливість прокладення колії на будь-якій суходутній місцевості, а за допомогою мостів, тунелів та паромів здійснення залізничного зв'язку і з розділеними, у тому числі острівними територіями	Велика питома вага (близько половини загальних витрат щодо експлуатації) умовно-постійних витрат (утримання та ремонт будівель, споруд, різних пристроїв, адміністративного персоналу та інше), що обмежує можливості управління доходами і витратами
2	Можливість перевезень великої кількості пасажирів і висока пропускна і провізна спроможність залізничних ліній, що обчислюється десятками мільйонами пасажирів на рік в кожному напрямку	Висока вартість споруд, пристроїв, рухомого складу при повільній віддачі капітальних вкладень (великий строк окупності – 6-10 років)
3	Регулярність перевезень незалежно від кліматичних умов, пори року і часу доби (вдень і вночі)	
4	Ресурсозбереженість	
5	Велика ефективність при масових перевезеннях пасажирів на середні та далекі відстані, особливо маршрутами	
6	Відносно невисока собівартість перевезень пасажирів	
7	Високий рівень безпеки руху	
8	Більш низький рівень заподіяної шкоди навколишньому середовищу	

Примітка: складено автором на основі джерел [45; 156]

Залізничний транспорт, незважаючи на недоліки щодо якості обслуговування є найбільш безпечним і високо економічним видом транспорту.

Проте ні автобусні, ні залізничні перевезення не конкурують з авіацією на далеких відстанях. В останні роки збільшився відсоток туристів, які користуються авіатранспортом, що пов'язано з розвитком таких видів туризму, як шоп-тури і бізнес-тури, де визначальним фактором є швидкість доставки. Зараз у світі налічується понад 1300 авіакомпаній. В середньому в рік на авіарейсах перевозиться близько 1,5 млрд осіб. Міжнародні повітряні сполучення забезпечують зараз понад 470 перевізників, близько 250 з них

здійснюють міжнародні регулярні авіарейси. В обслуговуванні міжнародних повітряних сполучень беруть участь понад 1 тис. аеропортів світу, близько 650 з них обслуговують міжнародні регулярні авіаперевезення. Найбільшими авіакомпаніями за кількістю перевезень вважаються американські «Delta Air lines», «Pan Amerikan», «United», французька «Air France», німецька «Lufthansa», британська «British Airways», російський «Аерофлот». Авіація загального призначення включає всі нерегулярні цивільні польоти, як приватні та комерційні, може включати в себе: бізнес-рейси, чартерні рейси, приватну авіацію, льотну підготовку, повітроплавання, парашутизм, дельтапланеризм, аерофотозйомку, санітарну авіацію, поліцію повітряного патрулювання та службу боротьби з лісовими пожежами тощо [156].

Повітряний транспорт швидко та динамічно розвивається в світовому господарстві і з кожним роком займає все більш міцні позиції в загальносвітовій транспортній системі. На даний час основна частка в загальній структурі транспортних послуг належить авіаційному транспорту. Найбільша кількість туристів, особливо подорожуючих на далекі відстані, користуються послугами авіації. Найбільш масові потоки туристів, подорожуючих з курортною, діловою, розважальною, пізнавальною цілями, складають індивідуальні туристи. І саме вони найчастіше користуються авіаційним транспортом (табл. 1.5).

Таблиця 1.5.

Переваги та недоліки повітряного транспорту

№	ПЕРЕВАГИ	НЕДОЛІКИ
1	Висока швидкість і малі терміни перевезень пасажирів	Залежність від погодних умов
2	Велика дальність польотів без пересадок через спрямлення повітряних маршрутів	Висока собівартість (в декілька разів більша, ніж на інших видах транспорту) перевезень пасажирів
3	Комфортність, сервіс на авіарейсах у даний час має привабливий для туристів вигляд	
4	Авіаційні компанії виплачують туристським агентствам комісійні за кожне заброньоване в літаку місце, мотивуючи їх тим самим вибирати авіаперевезення	

Примітка: складено автором на основі джерел [45]; [76, с.198]; [82, с.203]

Темпи зростання популярності авіатранспорту вищі, ніж автотранспорту, що обумовлюється все більшим розширенням географії подорожей та існуючою стійкою тенденцією до скорочення термінів подорожі на користь їх частоти (зростання короткострокових турів на далекі відстані). Все це викликає пильну увагу туристичного бізнесу до авіаційних перевезень.

Особливості пасажирського водного транспорту визначають його функції в системі сучасного туризму. У теперішній час переважну частину пасажирів морських і річкових суден складають туристи. Це підтверджується даними спеціальних досліджень: 70-80% людей, що обирають морський пасажирський транспорт як засіб пересування, подорожують саме з туристичною метою [16, с. 129]. Зазначений факт пояснюється тим, що в останні десятиріччя водний пасажирський транспорт поступився своїм місцем у конкурентній боротьбі з автомобільним і авіаційним видами транспорту. В наш час туристичні подорожі водним транспортом здійснюються як на регулярних пасажирських і паромних лініях, так і за окремими маршрутами на спеціально найнятих круїзних судах.

Плавальний склад пасажирського водного транспорту включає різні за видами, потужністю, місткістю і функціональним призначенням транспортні засоби. За функціональним призначенням засоби водних пасажирських перевезень можна класифікувати таким чином:

- пасажирські лайнери регулярних ліній каботажного плавання – у межах прибережних територіальних вод держави;
- пасажирські лайнери регулярних ліній міжнародних рейсів між портами різних держав або між портами однієї держави, але із заходом у порт іноземної держави;
- пасажирські лайнери регулярних трансокеанських ліній;
- круїзні судна – *cruises ships*, що здійснюють 5-15-денні й більш тривалі рейси із заходом у кілька портів різних держав із короткочасною стоянкою (1-2 дні);
- пороми – *ferry*, що здійснюють регулярні вантажопасажирські перевезення, призначені для перевезення пасажирів і автотранспорту;

- судна для перевезення спеціальних категорій пасажирів, наприклад, учасників фестивалів, олімпіад, дослідників, прочан – special trade passenger ship. Їхнє устаткування й експлуатація регулюються спеціальними вимогами Special Trade Passenger Ships Agreement;
- високошвидкісні судна – fast ferry – для пасажирських паромних перевезень – вітрильні, екскурсійні судна, яхти;
- круїзери й моторні човни всіх типів;
- спеціальні екскурсійні судна, у тому числі із прозорим дном, і туристичні підводні човни [17, с. 63-64].

Водний транспорт, річковий і морський, самі по собі вже викликають образ туристично-круїзного обслуговування і використовуються в туризмі достатньо активно. Водні подорожі мають ряд як переваг, так і недоліків в порівнянні з іншими видами транспорту.

Найбільш поширений вид водних подорожей — круїзи. Морські круїзи – один з найбільш комфортабельних, а тому і найбільш дорогих видів відпочинку (табл. 1.6).

Таблиця 1.6.

Переваги та недоліки морського транспорту

№	ПЕРЕВАГИ	НЕДОЛІКИ
1	Можливість проведення масових перевезень пасажирів(морські круїзи);у тому числі міжконтинентальних, міжбасейнового і внутрібасейнових (каботажних) перевезень пасажирів	Обмеженість в обслуговуванні територій держави (лише тих, які мають вихід до морських берегів);
2	Необмеженість провізної і пропускнуої спроможності	Великі капітальні вкладення в порти і транспортний флот
3	Високий рівень комфорту; можливість повноцінного відпочинку; повний комплекс життєзабезпечення.	Синдром «замкнутого простору»; схильність до «морської хвороби» частини людей
4	Можливість реалізації різних видів і цілей туризму (розважальний, пізнавальний, бізнес, учбовий)	Залежність роботи від метеорологічних і кліматичних умов (від вітрів, течій, штормів, тривалості навігаційного періоду)
5		В ряді випадків високі тарифи

Примітка: складено автором на основі джерел [6, с. 458-459]; [82.с 203-204]

Основною проблемою морського транспорту є зростання питомої ваги суден, технічний стан яких не відповідає сучасним вимогам, що призводить до конфліктів, катастроф, загострення екологічної ситуації в морській акваторії і портових містах.

Річковий транспорт як галузь національної економіки є одним із найважливіших видів транспорту, який у взаємодії з залізничним та іншими видами транспорту задовольняє потреби населення в пересуванні по внутрішніх водних шляхах (табл. 1.7).

Річкові подорожі завдяки наявності берегового обзору більш інформативні, до того ж є можливість значної кількості стоянок. Особливої уваги під час подорожей по воді вимагає планування і організація програми відпочинку на зупинках, розваг та заходів, які дозволяють подолати відчуття ізольованості під час вимушеного тривалого просторового обмеження на плавальному засобі.

Таблиця 1.7.

Переваги та недоліки річкового транспорту

№	ПЕРЕВАГИ	НЕДОЛІКИ
1	Висока провізна і пропускна спроможність глибоких рік	Нерегулярність (сезонність) роботи флоту протягом року через замерзання рік в зимовий період
2	Забезпечення масових перевезень пасажирів під час навігаційного періоду(екскурсійні пороми, прогулочні теплоходи);	Менша в порівнянні із залізничним і морським транспортом швидкість перевезень; часто більша довжина маршруту перевезень; затримка перевезень через шлюзування
3	Невеликі питомі капіталовкладення, витрати метала і палива через невелику величину питомого опору руху (особливо при русі за течією ріки).	Залежність роботи флоту від географії розміщення судноплавних рік; можливість перевезення значної частини пасажирів лише в меридіональному напрямку течії рік

Примітка: розроблено автором на основі джерел [82, с 203-204]; [17, с. 60-61]

Зазначені переваги і недоліки пасажирського водного транспорту визначають можливості його ефективної експлуатації переважно на великих відстанях. При цьому фахівці відзначають поступову втрату водним транспортом типово транспортних функцій. Сьогодні споживачами його послуг є переважно особи, які подорожують з туристичними цілями – для розваг,

атракцій, «колекціонування» вражень. На сучасному етапі розвитку пасажирський водний транспорт все більше утверджує себе як спеціалізована ланка в системі туристичного обслуговування. Він приваблює людей, головним чином, комфортом, а також на тих напрямках подорожування, де використання інших транспортних засобів є дорожчим або пов'язано з будь-якими незручностями.

У структурі світової транспортної системи різні види транспорту мають свою специфіку функціонування, особливо сьогодні, коли зростають вимоги щодо якості послуг, забезпечення максимальної швидкості та зручності перевезень за умови мінімального використання відповідних ресурсів. На потенціал окремих видів світового транспорту поряд із внутрішніми інфраструктурними чинниками, що визначаються кількісними та якісними характеристиками транспортної мережі й рухомих транспортних засобів, найбільш вагомий вплив справляє стан, тенденції, динаміка і структура розвитку міжнародного туризму.

Завдяки розвитку транспорту розширюються межі міжнародних відносин, збільшуються обсяги світової торгівлі, залучаються в міжнародні, економічні, науково-технічні та культурні відносини, нові території, країни й народи. Транспорт сприяє процесам інтернаціоналізації та глобалізації міжнародних економічних відносин. Транспортні послуги в туризмі є невід'ємною складовою здійснення подорожі, умовою розвитку туризму і належать до основних послуг туристичної галузі. Якість, обсяг та характер транспортних послуг в туризмі залежать від рівня розвитку транспортного комплексу і стану транспортної інфраструктури, як невід'ємних складових господарського комплексу країни. Наявність сучасних транспортних засобів, їх технічні характеристики (швидкість, надійність, комфортабельність) впливають не тільки на попит, а й визначають споживацькі уподобання, гарантуючи якість обслуговування. Таким чином, розвинений транспортний комплекс дає можливість урізноманітнити транспортні послуги, зробити їх взаємозамінними і тим самим впливає на зростання загальної рухомості населення і розвиток туризму [7, с.27-28]. Туризм, в свою чергу, забезпечує пасажирському транспорту обсяги

діяльності, своєю ритмічністю визначаючи ритмічність його роботи, а структура туристичного попиту впливає на географію перевезень та організаційні форми діяльності.

1.2. Транспортна інфраструктура міжнародного туризму.

Якість, обсяг та характер транспортних послуг в туризмі залежать від рівня розвитку транспортного комплексу і стану транспортної інфраструктури країни. Стан транспортної інфраструктури характеризується густотою транспортної мережі, її технічним станом і відповідністю середньосвітовим стандартам, формуванням транспортних магістралей з розвиненою інфраструктурно-логістичною системою, здатною опрацювати зростаючий транспортний потік з мінімальними витратами часу. Наявність сучасних транспортних засобів, їх технічні характеристики (швидкість, надійність, комфортабельність) впливають не тільки на попит, а й визначають споживацькі уподобання, гарантуючи якість обслуговування.

Термін «інфраструктура» (від лат. *infra* – під, нижче і *structure* – побудова, розміщення) уперше став застосовуватись в дослідженнях західних економістів. Є кілька варіантів пояснення походження цього терміна. Згідно одного з них, виникнення інфраструктури пов'язане з будівельним виробництвом, тобто вона ототожнювалася з фундаментом будь-якої будови, інший – пов'язує походження терміна з військовим профілем дій, як комплекс споруд і комунікацій, що забезпечує успішні військові операції. У 40-і роки минулого століття під інфраструктурою стали розуміти сукупність галузей, що сприяють нормальному функціонуванню матеріального виробництва [8, с. 39].

В словнику сучасної економіки під інфраструктурою розуміють сукупність галузей ринкової економіки, від функціонування яких залежить рівень активної виробничої діяльності в країні (транспорт, зв'язок, енергетика, а також освіта, наука, охорона здоров'я та ін.) [133, с.93].

Хронологія перших спроб використання терміна «інфраструктура» в економічній літературі не визначена. У низці праць зазначається повоєнний

період – кінець 1940-х рр., у деяких дослідженнях стверджується, що термін «інфраструктура» в економічну науку у 1955 р. ввів австрійський економіст П. Розенштейн-Родан. Він включав в інфраструктуру «базові галузі економіки (енергетику, транспорт, зв'язок), розвиток яких передують більш швидкоокупних і прямопродуктивних інвестицій». На його думку, інвестиції в інфраструктуру повинні сприяти зростанню національного доходу, який в подальшому повинен стимулювати зростання якості послуг [176, с. 32].

П. Самуельсон [110], застосував поняття «інфраструктура» до всіх умов навколишнього суспільного середовища, необхідного для того, щоб розвивалась приватна індустрія, відзначаючи, що «державі свідомо йде на інвестиції в інфраструктуру, оскільки збільшення суспільного капіталу створює наявні вигоди власникам приватного капіталу».

Посилення уваги науковців до проблем розвитку інфраструктури зумовлена тим, що інфраструктура стає складовою частиною відтворювального процесу, використовує значну частину капіталу і трудових ресурсів. По-друге, прискорення інтеграційних процесів у світовому господарстві підвищує навантаження на галузі економіки, що обслуговують суспільне виробництво, створює матеріальні умови для нормальної життєдіяльності населення, функціонування суспільних і міжнародних відносин. По-третє, у теоретичному аспекті питання інфраструктури є поки що малодослідженими. Зміст поняття «інфраструктура» залишається нечітко визначеним і дискусійним. Можна стверджувати, що серед економістів немає однаковості поглядів щодо місця і ролі інфраструктури в системі суспільного виробництва, групування її елементів, слабо досліджено зв'язки між елементами інфраструктури. Розглянемо найбільш поширені погляди щодо визначення інфраструктури.

Інфраструктура – це основні фізичні та організаційні структури або послуги і засоби необхідні для функціонування підприємств та суспільства в цілому. Послуги інфраструктури відіграють свого роду роль, яка зв'язує різні сектори туристичної галузі та транспортних послуг [160].

Термін інфраструктура зазвичай відноситься до технічної структури, що підтримує розвиток суспільства, до якої, в свою чергу, включається

будівництво доріг, каналів, портів, летовищ, об'єкти водопостачання, каналізації, електричних мереж, телекомунікацій тощо. Інфраструктура сприяє виробництву товарів і наданню послуг, а також функціонує для перерозподілу готової продукції на різні ринки. Від її основних соціальних послуг залежить розвиток як окремих населених пунктів, так і економіки в цілому. Основні компоненти інфраструктури, як правило, мають монополістичний характер і вимагають великих фінансових зобов'язань для їх розвитку, ремонту та заміни, щоб сформувати взаємопов'язані, залежні системи, які забезпечують необхідні товари і послуги для суспільства сприяючи економічну ефективність та заохочення вищого рівня життя [153, с. 30].

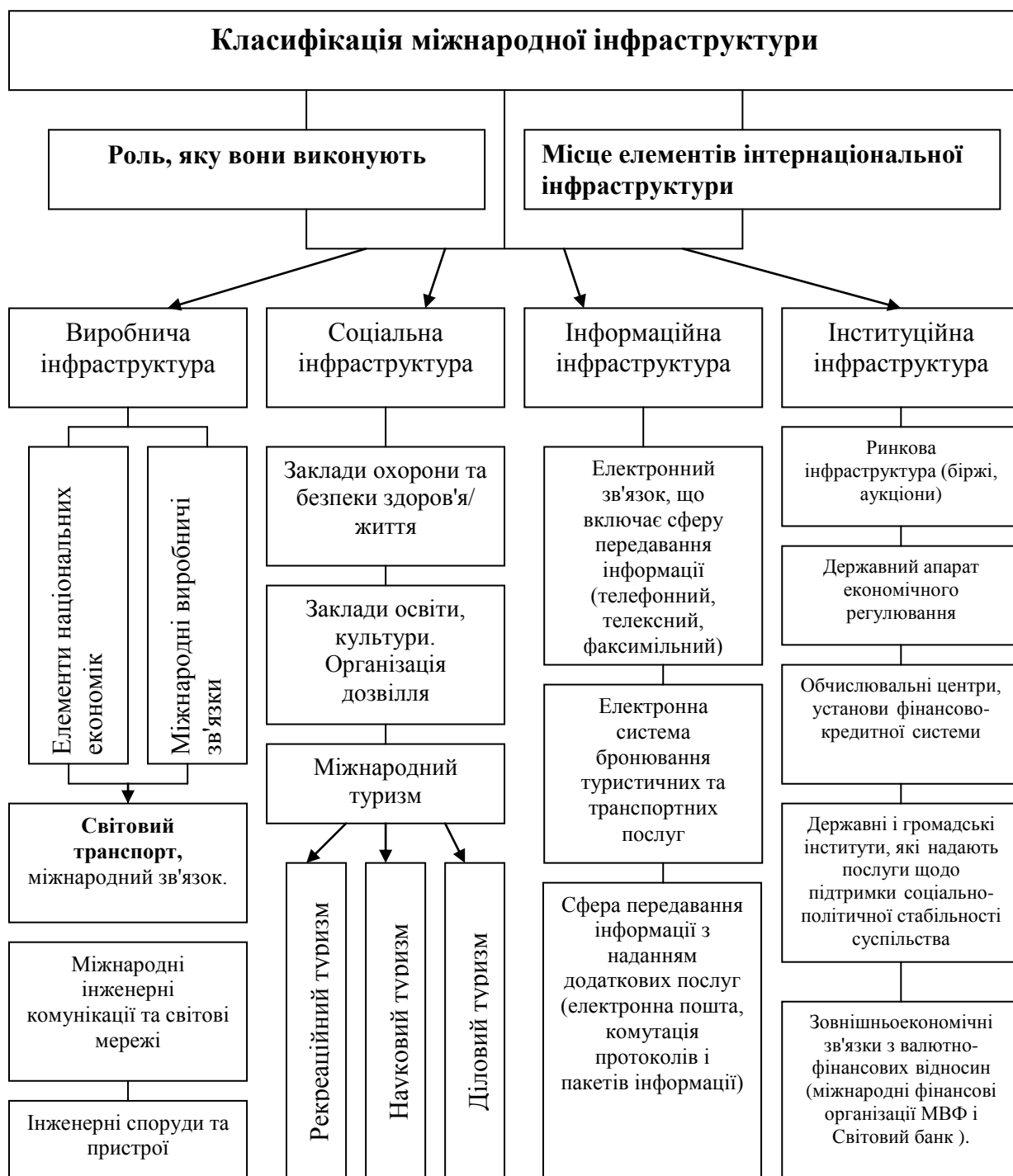
Інфраструктура – сукупність галузей, підприємств і організацій, що входять в ці галузі, видів їх діяльності, що обслуговують економіку, виробництво та створюють умови для нормального функціонування у наданні послуг та обігу товарів, а також життєдіяльності людей (транспорт, зв'язок, комунальне господарство, загальна і професійна освіта, охорона здоров'я та ін.) [65].

Узагальнюючи визначення, відмітимо, що інфраструктура – це сукупність складових частин якого-небудь об'єкту, які мають підпорядкований допоміжний характер та забезпечують умови для нормальної діяльності об'єкту в цілому.

Виробнича інфраструктура за масштабами та обсягом функцій є найбільшою. Вона охоплює елементи національних економік та міжнародні виробничі зв'язки, що забезпечують функціонування матеріального виробництва і створюють умови для руху товарів та послуг до споживачів. Серед елементів виробничої інфраструктури провідне місце посідає світовий транспорт. У сучасних умовах характерні передусім інтермодальні перевезення, в яких беруть участь два і більше видів транспорту. Такі перевезення характеризуються високими якісними стандартами на всіх ділянках шляху.

Інфраструктурні галузі посідають важливе місце у структурі світової економіки. Залежно від функцій розрізняють виробничу, соціальну,

інституційну, інформаційну інфраструктури на інтернаціональному рівні (рис. 1.3).



Примітка: розроблено автором

Рис. 1.3. Класифікація міжнародної інфраструктури

Соціальна інфраструктура безпосередньо пов'язана із створенням загальних умов для забезпечення нормальної життєдіяльності людей. Розвиток соціальних структур – водночас результат і умова високої ефективності

економіки. Вагому роль у такому розвитку відіграють: мережа закладів охорони здоров'я, заклади освіти, пасажирський транспорт і зв'язок, культура, заклади організації дозвілля. Відповідне місце у міжнародному обміні послугами посідає освіта. Міжнародні зв'язки вищої школи дають змогу обмінюватися досвідом та інформацією, створювати інтернаціональні робочі колективи. З туризмом пов'язаний і експорт-імпорт послуг по лінії культури і мистецтва.

Всебічне переплетіння національних економік потребує створення міжнародних інституцій, які здійснювали б регулювання світогосподарських процесів. Сукупність таких елементів створює інституційну інфраструктуру. Зовнішньоекономічні зв'язки потребують валютно-фінансових відносин. Вони регулюються міжнародними фінансовими організаціями, такими як МВФ і Світовий банк. Елементи міжнародної валютно-фінансової та кредитної інфраструктури істотно впливають на розвиток економічних процесів у всьому світі їх роль пов'язана з розширенням сфери грошового обігу, операцій з нерухомістю, кредитним обслуговуванням великого і малого бізнесу, централізацією банківського капіталу й активізацією банківської діяльності.

До інформаційної інфраструктури можна віднести такі основні сфери: електронний зв'язок, що включає сферу передавання інформації без зміни її змісту і форми (телефонний, телексий, факсимільний тощо), і сферу передавання інформації з наданням додаткових послуг (електронна пошта, комутація протоколів і пакетів інформації та ін.). Новітні інформаційні й телекомунікаційні технології стали визначальним фактором зростання ефективності та конкурентоспроможності, банківських операцій, страхування, ділових послуг, розробки програмного забезпечення, авіап перевезення і туризму інформаційні технології у поєднанні з дальнім зв'язком зумовили виникнення нових послуг (послуги «телематики»), роль яких дедалі зростає в організації регулювання послуг, розширенні можливостей їх надання. Така технологія дає змогу розвивати не лише традиційні, а й нові послуги, а також розширювати торгівлю ними.

Зростання ролі інфраструктури в туризмі потребує подальшого підвищення економічної ефективності всіх її галузей, і насамперед

транспортних. В таблиці 1.8 наведені результати аналізу теоретико-методичних підходів до вивчення даного поняття.

Таблиця 1.8

**Теоретико-методичні підходи до визначення поняття
«транспортна інфраструктура»**

№	Визначення поняття «транспортна інфраструктура»	Автор, джерело
1	<i>Транспортна інфраструктура</i> – це транспортні підприємства, транспортні засоби керування, єдина транспортна система, яка забезпечує узгоджений розвиток і функціонування всіх видів транспорту з метою максимального задоволення транспортних потреб при мінімальних витратах.	Н. А. Троїцкая [116]
2	До складу даного поняття (<i>транспортна інфраструктура</i> – авт.) належать морський, річковий, автомобільний, залізничний, повітряний транспорт із відповідними об'єктами – портами, дорогами, аеропортами, вокзалами, складськими приміщеннями та іншими допоміжними об'єктами.	Н. О. Іксарова [43]
3	<i>Транспортна інфраструктура</i> – сукупність матеріальних, кадрових, організаційних, фінансово-економічних і нормативно-правових умов, які сформовані в країні з метою забезпечення сталого та якісного перевезення пасажирів в усіх сферах суспільного відтворювального процесу.	М.А. Потеева [83]
4	<i>Транспортна інфраструктура</i> – сукупність транспортних шляхів та пунктів усіх видів транспорту і допоміжного обладнання спрямованого на безпосереднє обслуговування шляхів та транспортних пунктів.	О. Є. Соколова [111]
5	<i>Транспортна інфраструктура</i> – це структурні компоненти та транспортні засоби, які призначені для переміщення людей і вантажів; діяльність, яка створює рух і є частиною організації транспортного процесу.	Г. Нюхен [158, с. 20]

Примітка: складено автором на основі джерел [43; 83; 111; 116; 158]

Узагальнюючи наукові підходи до визначення поняття «транспортна інфраструктура», можна дійти висновку, що транспортна інфраструктура туризму – це сукупність шляхів сполучення (доріг, залізничних колій, повітряних коридорів, водних (морських та річкових) шляхів, мостів, тунелів,

каналів), а також транспортних вузлів та терміналів, де відбувається пересадка пасажирів з одного виду транспорту на інший (наприклад, аеропорти, залізничні станції, автобусні зупинки), комплекс будівель, споруд, транспортних комунікацій, інформаційних систем обслуговування, транспортних підприємств та обслуговуючих об'єктів, що надають транспортні послуги.

До складу транспортної інфраструктури входять:

- комплекс постійних (нерухомих) будівель, споруд, пристроїв, пристосувань, призначених для здійснення транспортної діяльності;
- транспортні комунікації;
- обслуговуючі об'єкти;
- технічні засоби обслуговування користувачів транспортних засобів;
- інформаційно-обчислювальні системи управління перевізними процесами та системи управління транспортними потоками;
- персонал, що працює в транспортній галузі.

У кожній країні транспортна інфраструктура має свою національну специфіку. Однак узяті разом, в переплетенні та взаємодії, насамперед у міжнародних сполученнях, вони створюють світову транспортну систему, яка є важливою складовою світового господарства. В країнах та регіонах світу транспортна інфраструктура має певні відмінності, спричинені характером соціально-економічного ладу, рівнем розвитку продуктивних сил, економіко-географічними особливостями країн та регіонів тощо.

Найвищий рівень розвитку транспортної інфраструктури мають країни північноамериканського типу (США, Канада, Австралія). Для них характерні мережі високоякісних автомобільних шляхів та залізниць, добре оснащені аеропорти та сучасні морські порти. Тут однаково високий рівень розвитку всіх видів транспорту, але ключовими в пасажирських перевезеннях є повітряний (на далекі відстані) та автомобільний (регіональні перевезення).

Транспортна інфраструктура європейського типу (Західна та Центральна Європа, Японія) має найгустішу у світі мережу всіх видів транспорту, особливо автошляхів та залізниць. Залізниці на основних напрямках електрифіковані; на

швидкісних магістралях пасажирські поїзди розвивають швидкість понад 200 км/год. Обсяги роботи залізничного, автомобільного, водного (річкового та каботажного морського) транспорту пропорційні, але а у пасажирських перевезеннях більше значення має залізничний транспорт. Повітряний транспорт забезпечує зовнішні пасажирські перевезення.

Транспортна інфраструктура країн СНД сформувалася за часів СРСР і поки що зберігає певні риси єдності, її просторовий каркас утворює мережа залізниць, і на окремих напрямках водні комунікації. Споконвічна проблема цього регіону, зокрема Росії, та країн Центральної Азії – недостатній розвиток автомобільних шляхів і низька їх якість. У більшості районів Сибіру можна дістатися до місця тільки літаком або водою. У пасажирських перевезеннях на далекі відстані залізниця і повітряному транспорту, а в приміських – залізниця і автомобільному. Велику комерційну роботу виконує морський флот.

Транспортна інфраструктура азіатського типу (всі країни Азії крім Японії та «далекосхідних тигрів») характеризується наступним: основну транспортну роботу тут виконують залізниця, однак, на Близькому Сході дедалі більшого значення набуває автомобільний транспорт, а в приморських районах, особливо в Південно-Східній Азії, зберігає значення каботажне судноплавство. Найгустіша мережа транспортних шляхів і найбільші розміри перевезень характерні для східних районів Китаю, Індії, Пакистану, Туреччини.

Транспортна інфраструктура Латинської Америки в різних її частинах неоднаково розвинута. Сталі мережі комунікацій мають тільки Бразилія, Мексика, Аргентина, Чилі, острови Вест-Індії. Транспортна інфраструктура Африки, як і Латинської Америки, також значно диференційована. Цілком сталі транспортні системи в північній та південній частині континенту, тропічна Африка все ще залишається важкодоступним регіоном. У багатьох містах основою транспортних зв'язків є річки або ґрунтові дороги, залізниць мало або немає зовсім [20].

Ю. В. Шишков зазначає, що «на основі науково технічного прогресу в останнє десятиріччя суттєво покращилась міжнародна транспортна

інфраструктура завдяки розвитку нових поколінь авіаційного, автомобільного, водного та залізничного транспорту» [138, 35].

Інфраструктура водного транспорту складається з двох основних елементів: морських і річкових портів і флоту. Порти призначені для організації посадки й висадки пасажирів, нагляду за плаванням, оформлення документації. Для забезпечення цієї мети вони мають у своєму підпорядкуванні необхідні засоби – пасажирські причали, вокзали, різні служби, що забезпечують прийом, стоянку, відправлення суден, навантаження й вивантаження багажу, постачання суден, обслуговування пасажирів. У будівлі пасажирського вокзалу здійснюються всі види операцій по відправленню суден в рейс та їх зустрічі з плавання, в тому числі забезпечення технологічних умов і можливостей для швидкого і ефективного проведення прикордонного, митного і санітарного контролю.

Розташування різних приміщень пасажирського вокзалу повинно забезпечити оптимальні умови для комплексного обслуговування подорожуючих. Важливу роль відіграє тут наявність правильної технологічної схеми, яка має забезпечити послідовність всіх операцій з обслуговування пасажирів: надання інформації, реєстрація пасажирів, приймання багажу, митна і паспортна перевірка, швидка і безпечна посадка.

Особливості пасажирського водного транспорту визначають його функції в системі сучасного туризму. У теперішній час переважну частину пасажирів морських і річкових суден складають туристи. Це підтверджується даними спеціальних досліджень: 70-80% людей, що обирають морський пасажирський транспорт як засіб пересування, подорожують саме з туристичною метою [16, с. 129].

Провідну роль у світовому судноплавстві відіграє басейн Атлантичного океану, на який припадає 1/2 (разом із Середземномор'ям майже 3/5) світових морських перевезень. Інтенсивно використовується Середземне море, на берегах якого розташовані порти Південної Європи, Північної Африки і Близького Сходу. В Середземний басейн через Босфор і Дарданелли мають вихід і кораблі України. На басейн Тихого океану припадає приблизно 1/4

світових морських перевезень. Найгустіша мережа морських шляхів сполучає порти Японії, Республіки Корея, Сінгапура, а також Китаю. В Індійському океані, на який припадає менш як 1/6 перевезень, основними є шляхи з Перської затоки в Європу та Японію і морські шляхи, що ідуть вздовж південного узбережжя Азії. Широко розвинене паромне сполучення у Балтійському басейні між Фінляндією, Швецією й Німеччиною, поромами Естонії, Латвії та Литви. Незамерзаючий водний простір Балтійського моря дозволяє організовувати постійне паромне повідомлення протягом року. Активні паромні перевезення здійснюються на лініях Гельсінкі й Турку (Фінляндія) – Стокгольм (Швеція) – Травемюнде, Росток (Німеччина). Саме на цих напрямках має місце стійкий пасажиропотік з платоспроможним попитом [17,с. 67].

Система повітряного транспорту охоплює понад 1300 авіатранспортних компаній і понад 40 тисяч цивільних аеропортів. У системі міжнародних повітряних сполучень беруть участь практично всі держави світу. Експерти зазначають, що «світовий повітряний транспорт належить до найбільш динамічних галузей світового господарства, середньорічні темпи приросту якого, як правило, у два рази перевищують аналогічні показники в інших сферах економіки» [84, с. 10].

Авіаційна інфраструктура – це сукупність елементів (суб'єктів) системи, діючих і взаємодіючих для задоволення потреб суспільства в авіаційних роботах та перевезеннях. Суб'єктами авіаційно-транспортної системи є повітряні судна з їх екіпажами, авіакомпанії, аеродроми і аеропорти, організації з технічного обслуговування повітряних суден, обслуговування повітряного руху, авіаційна адміністрація та установи з нагляду за безпекою польотів [85].

До технічних засобів повітряного транспорту належать: аеропорти, аеровокзали, аеродроми, парк літаків (флот), засоби управління повітряним рухом, технічні бази і ремонтні заводи.

Аеропорт – це підприємство повітряного транспорту, яке здійснює прийом та відправлення пасажирів, багажу, вантажів, організацію і обслуговування польоту повітряних суден. Для виконання своїх функцій

аеропорт має аеродром, аеровокзал, різні наземні споруди і обладнання. В залежності від категорій обслуговування повітряних ліній аеропорти поділяються на внутрішні і міжнародні. Аеропорт внутрішній – призначений для обслуговування рейсів повітряних суден в межах території однієї держави. Міжнародний аеропорт – призначений для прийому і відправки повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, в якому здійснюється митний, прикордонний, санітарно-карантинний та інший контроль (рис 1. 4).

АЕРОПОРТ Комплекс будівель і споруд, призначених для прийому і відправки повітряних суден і обслуговування повітряних перевезень. Функції: - обслуговування пасажирських перевезень, вантажів і пошти; - забезпечення польотів суден повітряних іноземних і національних авіакомпаній; - забезпечення регулярності і безпеки польотів; - метеоспостереження; - забезпечення роботи засобів зв'язку і сигналізації; - здійснення технічного обслуговування повітряних суден і їх заправка; - оперативне приготування і подача комплектів харчування на авіалайнери.	
<p style="text-align: center;">АЕРОДРОМ</p> Комплекс інженерних споруд і будівель призначений і спеціально обладнаний для зльоту, посадки, руління, стоянки і обслуговування повітряних суден. Функції: - керівництво зльотом і посадкою авіалайнерів; - здійснення технічного обслуговування літаків; - забезпечення безпеки польотів світовими і електронними засобами навігації.	<p style="text-align: center;">АЕРОВОКЗАЛ</p> Комплекс будівель призначений для обслуговування пасажирів. Функції: - прийом, розміщення, реєстрація і відправка пасажирів і багажу; - забезпечення відпочинку пасажирів у залах очікування; - продаж авіаквитків у касових залах; - надання послуг камери схову багажу; - послуги ресторанів, барів, магазинів

Примітка: побудовано автором за [17,с. 22].

Рис. 1.4. Розподіл функцій між аеропортом, аеровокзалом і аеродромом.

У аеровокзалі розміщуються зали прибуття, реєстрації і відправки пасажирів і багажу, зали очікування для різних класів обслуговування. Це складний комплекс технічних і інших служб, що забезпечують діяльність

аеропорту. У міжнародних аеропортах в аеровокзалі розміщуються митні, санітарні і прикордонні служби, касові зали, адміністрація, страхові компанії, магазини duty free, ресторани, бари, камери схову багажу. Конструкція будівель забезпечує паркову одночасно великої кількості авіалайнерів і проходження пасажирів по спеціальних переходах безпосередньо в літак.

В аеровокзалах передбачаються спеціальні зали для зустрічаючих (meeting point). Всі публічні приміщення аеропорту і терміналів оснащені єдиною мережею аудіо- і відеоінформації.

За характером потоку пасажирів аеровокзали діляться на міжнародні, внутрішні і місцеві.

Залежно від умов експлуатації, пропускної спроможності і з метою уніфікації технологічних процесів аеровокзали поділяються на:

- малі – з пропускною спроможністю – 50-400 пасажирів в годину,
- середні – з пропускною спроможністю – 400-800 пасажирів в годину,
- великі – з пропускною спроможністю – 800-1500 пасажирів в годину.

В світі нараховується близько 1000 міжнародних аеропортів. Близько 50 з них мають найвищу пропускну здатність – понад 10 млн пасажирів на рік, а 20 – понад 30 млн пасажирів на рік. Більшість з них знаходяться в США – це, зокрема, Chicago-O'Hare International Airport (Чикаго), Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport (Атланта), Los Angeles International Airport (Лос-Анджелес), Dallas-Fort Worth International Airport (Даллас), San Francisco International Airport (Сан-Франциско), John F. Kennedy International Airport (Нью-Йорк). Серед найбільших аеропортів Європи – Heathrow (Лондон, Великобританія), Frankfurt (Німеччина), Paris Charles de Gaulle (Франція), Schiphol (Амстердам, Нідерланди), Barajas (Мадрид, Іспанія) та інші. В Азії – це Токуо (Японія) і Кімпо (Південна Корея) [1].

Повітряний транспорт має винятково велике значення в міжнародних пасажирських перевезеннях, а також у країнах з великою територією (Росія, США, Канада, Китай). Особливо великий обсяг роботи виконують авіакомпанії США (1/2 пасажироперевезень світу), а також Росії, Японії, Великобританії, Франції, ФРН, Австралії, Канади, Сінгапура.

Основне завдання аеропорту – позаміське обслуговування населення та створення умов для пересадки з одного виду транспорту на інший: з залізничного чи автомобільного – на повітряний і навпаки. Проте, організація авіа перельотів влаштована таким чином, що процедура проходження реєстрації, здачі багажу і посадки в літак є досить тривалою, в ході якої у пасажирів з'являється вільний час, який можна використовувати по-різному. Великі аеропорти притягають торгівлю, тут зручно розвивати промисловість (немає проблем з постачанням), комфортні зони відпочинку, заклади харчування та розміщення. Сучасний аеропорт представляє собою своєрідний набір варіантів цікавого і корисного проведення часу, організованого за принципом «співробітники аеропорту працюють, пасажири відпочивають». Для сучасної архітектури аеровокзальний комплекс – новий тип об'єкта, який поєднує транспортні, торгові та розважальні функції, і оснащений безліччю комунікацій, а також обладнанням, що забезпечує безпеку і комфорт пасажирів. Вмістити все це в логічно чітку просторову структуру і яскравий архітектурний образ є завданням, гідним кращих проектувальників. Деякі аеропорти на сьогоднішній день є найвідомішими архітектурними спорудами світу, багато комплексів вже стали визнаними пам'ятками країн, в яких вони побудовані.

Рейтинг найбільших аеропортів опублікувала Міжнародна рада аеропортів, проаналізувавши дані 900 летовищ по всьому світу [142]. До 10 найбільших аеропортів світу віднесено: Hartsfield-Jackson Atlanta International Airport (ATL) Атланта, Chicago O'Hare International Airport (ORD) Чикаго, Heathrow (LHR) Лондон, Haneda (HND) Токіо, Los Angeles International Airport (LAX) Лос-Анджелес, Dallas Fort Worth International Airport (DFW) Далас, Charles de Gaulle (CDG) Париж, Rhein-Main (FRA) Франкфурт, Mc Carran International Airport (LAS) Лас-Вегас, Schiphol (AMS) Амстердам.

Міжнародний Хартсфілд – Джексон в Атланті, відомий як Аеропорт Атланти або просто Аеропорт Хартсфілд, найзавантаженіший аеропорт в світі по кількості пасажирів і літаків, що приземляються і злітають. Аеропорт розташований в семи милях (11 км) від центру Атланти, в штаті Джорджія. В аеропорту 180 воріт, авіакомпанії здійснюють рейси в 261 напрямі, включаючи

83 міжнародні напрями (це 54 країни світу). Хартсфілд-Джексон – один з декількох аеропортів, які можуть виконати одночасне потрійне приземлення. Аеропорт Атланти є третім аеропортом світу за займаною площею (5.8 мільйона квадратних футів), після аеропорту Гонконгу і Суварнабхумі [112].

Міжнародний аеропорт Чикаго О'Хара, розташований в північно-західному узбережжі США в Чикаго, штат Ілінойс, в 17 милях від Петлі Чикаго. Аеропортом О'Хара керує відділ авіації міста Чикаго. До 2005 року, аеропорт був найзавантаженішим в світі по кількості зльотів і посадок літаків. У тому ж 2005 року, через встановлених федеральними властями обмежень, покликаних зменшити затримки рейсів з аеропорту О'Хара, Аеропорт Атланти став найзавантаженішим аеропортом світу. Аеропорт Чикаго найбільша база United Airlines (чия штаб-квартира знаходиться в Чикаго), і друга за величиною база American Airlines (після аеропорту Далласа – Форт-Уерт) [112].

London Heathrow Airport найбільший міжнародний аеропорт Лондона обслужив у 2010 році 67 мільйонів осіб. На сьогоднішній день в аеропорту функціонують 5 пасажирських терміналів і один вантажний. Хітроу розташований 24 км на захід від центру Лондону. Аеропорт обслуговує майже 69 млн пасажирів щорічно. Понад 90 авіакомпаній використовують послуги аеропорту, за більш ніж 170 пунктів призначення по всьому світу. З моменту свого створення на початку 20 століття, Хітроу продовжує рости і розвиватися у розмірах, пропонуючи більше рейсів і більше простору. В аеропорту Хітроу розташовані: банки, банкомати, ресторани, кафе, duty free, інтернет, пункти прокату авто, пункти само-реєстрації і онлайн реєстрації. Крім лідируючих позицій щодо пасажиропотоку, Хітроу вважається найкращим аеропортом для шопінгу та отримав престижну туристичну нагороду Business Traveller Awards. Авіакомпанії, що користуються послугами Хітроу British Airways, Olympic Air, Iberia, Cyprus Airways, Air France, Alitalia, Люфтганза (Lufthansa), Аерофлот (Aeroflot) та інші [2].

Narita International Airport (Tokyo) – аеропорт Азії Міжнародний Аеропорт Наріта, аеропорт, розташований в Наріте, в Японії, в східній частині Великої області Токіо. Наріта є головними повітряними воротами в Японію для

міжнародних пасажирів, а також є головним сполучним пунктом для повітряного руху між Азією і Америками. Це – другий найбільший зайнятий пасажирський аеропорт в Японії, самий зайнятий центр авіафрахта в Японії, і п'ятий аеропорт в списку найбільш зайнятих центрів авіафрахта в світі. Наріта служить головним міжнародним центром Japan Airlines і All Nippon Airways. У Аеропорту Наріта є два окремих термінали з окремими підземними вокзалами. Зв'язок між терміналами здійснюється за допомогою автобусів і поїздів. На території аеропорту розташоване: інформаційне туристичне бюро, обмін валюти, 16 банків, 2 поштових відділення, доставка багажу, ресторани і кафе, магазини duty free, оренда мобільного зв'язку [170].

Міжнародний аеропорт Франкфурт-на-Майні (також відомий як Рейн-Майнський Аеропорт) – міжнародний аеропорт Німеччини, найбільший у країні, третій за величиною пасажиропотоку в Європі і восьмий – у всьому світі, займає лідируючу позицію за кількістю пасажирозезень в Європі. Аеропорт був заснований в 1936 році і на даний момент має два пасажирські термінали – Термінал 1 (поділяється на зали А, В і С) і Термінал 2 (поділяється на зали D і E). У міжнародному аеропорту Франкфурт-на-Майні доступні наступні послуги: паркінг; медпункт; магазини, Duty Free; ресторани, кафе, бари; банківські установи; туристичні бюро; камери схову; упаковка багажу, багажні візки; wellness-центр; оглядові тераси; конференц-центри, бізнес-зал; wi-fi інтернет; готелі (Sheraton Frankfurt Hotel & Towers 5 *, Steigenberger Airport Hotel 5 *, Park Inn Frankfurt Airport 4 *, InterCity Hotel 4 *) каплиця; стоматологічна клініка; пральня тощо. Аеропорт Франкфурта пропонує різні екскурсійні тури по самому аеропорту, від 45-хвилинної програми для "спонтанних" туристів до 2х-годинної екскурсії "Airport by night", на яку потрібно записуватися заздалегідь. Відвідувачам пропонують ознайомитись з історією аеропорту, подивитися роботу різних служб повітряної пристані світового значення, в тому числі і пожежної команди. Побувати в безпосередній близькості від злітно-посадочної смуги і спостерігати взліт і посадки (якщо пощастить, побачити найбільший пасажирський лайнер A380), відвідати

довколишній музей дирижабля (Zeppelin-Museum). Вартість такої розваги від 6 до 25 євро залежно від програми [154].

В останні роки (2000-2011 рр.) ринок міжнародних авіаційних пасажирських перевезень розвивався досить динамічно (за винятком кризового 2009 року) (табл.1.9).

Таблиця 1.9.

Ріст пасажирських перевезень в аеропортах у 2011 році в порівнянні з 2010 роком показано у таблиці (за групами, у відсотках)

Групи	Аеропорти	Відсотки (%)
Група № 1	Париж	+2,9%
	Франкфурт	+4,3%
	Мюнхен	+5,2%
	Берлін	+6,3%
	Барселона	+6,3%
Група № 2	Стокгольм	+7,9%
	Будапешт	+ 8,1%
	Осло	+8,4%
	Гран-Канарія	+9,2%
Група № 3	Ізмір	+11,8%
	Тенеріфе	+13,7%
	м. Москва Шереметьєво	+18,1%
	Стамбул	+18,7%
Група № 4	Анталья	+21,8%
	Бургас	+ 28,3%
	Венеція	+36,5%
	Таллінн	+39,3%
	Вільнюс	+53,2%

Примітка: розроблено автором на основі джерела :[142]

Суттєвими факторами, які позитивно впливають на показники діяльності авіапідприємств, є подальше розширення маршрутної мережі та збільшення інтенсивності польотів на опанованих напрямках водночас з оновленням парку повітряних суден. Поряд з цим на сьогодні значної уваги потребують заходи з підвищення безпеки польотів та покращення якості обслуговування.

Інфраструктура пасажирського автомобільного транспорту складається з двох основних елементів: стаціонарних споруд і пересувного складу. До стаціонарної частини інфраструктури автомобільного транспорту відносяться:

автомобільні дороги; споруди дорожньої та авто сервісної служби; автопавільйони, автостанції, автовокзали.

Автомобільні дороги – це комплекс інженерних споруд, що забезпечує можливість безперервного руху автомобілів із розрахунковими швидкостями, а також обслуговування водіїв, пасажирів і рухомого складу.

До об'єктів дорожнього сервісу, призначених для надання послуг перевізникам, водіям і пасажирам, належать: стоянки, мийки, автозаправні станції; мотелі, кемпінги, магазини, пункти харчування, зв'язку і медичної допомоги.

З метою створення необхідних умов для перевезення пасажирів і туристів автомобільні лінії пасажирських сполучень обладнуються автовокзалами, пасажирськими станціями, автопавільйонами.

Автовокзали призначені для обслуговування пасажирів міжміських сполучень, їх будують на кінцевих пунктах автомобільних ліній і великих транспортних вузлах. Основними функціями автовокзалів є:

- обслуговування пасажирів під час перебування на автовокзалі;
- диспетчерське керівництво рухом транспортних засобів;
- управління пасажиропотоками на території автовокзалу;
- комерційні операції і контроль;
- операції технічного обслуговування;
- облік і аналіз перевезень пасажирів;
- організація побуту і відпочинку.

Пасажирські автостанції призначені для обслуговування пасажирів та туристів міжміських і приміських сполучень на кінцевих і транзитних пунктах зупинки маршрутів. До автостанцій належать лінійні споруди на автобусних маршрутах для приймання і відправлення автобусів, посадки-висадки пасажирів, також обслуговування і розміщення персоналу автомобільного транспорту [17, с. 79-80].

У 1986 р. в країнах Європи у зв'язку із загостренням конкуренції між залізничними і автобусними компаніями було створено об'єднання автобусних перевізників – Рада "Євроліній" ("Eurolines"), куди увійшли 33 європейських

партнера. Сьогодні "Eurolines" – одна з провідних компаній на ринку. Вона обслуговує більше 250 маршрутів по всій Європі, і в неї входять 35 європейських автобусних компаній [149]. Підписання Шенгенської угоди дало новий поштовх до розвитку автобусних перевезень, дозволивши спростити багато формальностей. Відзначаючи позитиви інфраструктури автомобільного транспорту, зауважимо, що поки що автомобільний транспорт – найбільш аварійний в порівнянні з іншими засобами пересування і перевезень. Попри це пасажирооборот автобусних ліній світу перевищує пасажирооборот залізничного транспорту.

Інфраструктура пасажирського залізничного транспорту складається з двох основних елементів: комплексу стаціонарних споруд і рухомого складу. Їх розмежування здійснюється на основі різниці у функціях, які вони виконують при транспортному обслуговуванні подорожуючих. Стаціонарна (нерухома) частина призначена для обслуговування пасажирів перед і після подорожі, а також збереження, технічної підтримки і ремонту рухомого складу. Рухомий склад безпосередньо здійснює перевізну роботу, тобто просторове переміщення людей.

Стаціонарна база пасажирського залізничного транспорту може бути згрупована за такими складовими:

- 1) залізничні колії і споруди, які до неї належать;
- 2) пасажирський комплекс;
- 3) допоміжні об'єкти.

Залізнична колія – це технічна споруда, яка у відповідності з експлуатаційними особливостями залізничного транспорту забезпечує необхідне матеріальне середовище для пересування транспортних засобів.

Пасажирський комплекс включає залізничні вокзали і пасажирські станції.

Вокзали – це пасажирські будівлі, призначені для обслуговування пасажирів. Приміщення вокзалів поділяються на: операційні (вестибюль, довідкове бюро, касовий зал, приміщення для прийому і видачі багажу); приміщення очікування і культурно-побутового обслуговування (зали

очікування, ресторани, буфети і кімнати відпочинку) та адміністративно-службові приміщення.

Залежно від можливої кількості обслуговуючих пасажирів вокзали поділяються на:

- малі – (25-200 пасажирів в добу);
- середні – (201-700 пасажирів в добу);
- великі – (701-1000 пасажирів в добу);
- особливо великі – (понад 1700 пасажирів в добу) [6, с.263].

У країнах ЄС залізниці об'єднані в єдину систему Rail System of the European Community, яка дозволяє організувати перевезення пасажирів на великій території європейського континенту від Великобританії до Греції.

Загальна довжина автомобільних, залізничних, водних (без морських), повітряних шляхів становить близько 30 млн умовних кілометрів. Найбільша щільність транспортної мережі сформувалася в Північній Америці (США, Мексика, Канада), в Європі, включаючи і райони Центральної та Східної Європи, в Східній Азії (особливо в Японії та Східному Китаї), на півострові Індостан (Індія, Пакистан) та на півдні і сході Південної Америки.

Найвищий рівень розвитку мають регіональні транспортні системи північно-американського типу (Канада, Австралія). Для них характерні мережі високоякісних автомобільних шляхів та залізниць, добре оснащені аеропорти та сучасні морські порти. Тут однаково високий рівень розвитку всіх видів транспорту, але ключовими в пасажирських перевезеннях є повітряний (на далекі відстані) та автомобільний (регіональні перевезення).

Ефективна транспортна інфраструктура це ключовий компонент, що безпосередньо впливає на конкурентоспроможність міжнародних подорожей та індустрії туризму. Транспортна інфраструктура виступає, об'єктом глобальної виробничої інфраструктури і тим самим забезпечує подальше поглиблення інтеграції між національними народногосподарськими комплексами, створює умови ефективного функціонування наднаціонального відтворювального процесу [164, с. 29]. Разом з тим, у розвитку транспортних систем світу виникають проблеми, пов'язані з домінуванням сучасних об'єктів транспортної

інфраструктури та необхідності модернізації традиційних видів транспорту щодо вимог сучасних глобалізаційних процесів.

Перехід до інформаційно-технологічної моделі світового господарства потребує якісного розвитку наявних та створення нових об'єктів і ланок інфраструктури, яким були би притаманні внутрішня єдність і спільне функціональне призначення. Зростання ролі інфраструктури в туризмі потребує подальшого підвищення економічної ефективності всіх її галузей, і насамперед транспортних.

1.3. Організація надання транспортних послуг в міжнародному туризмі.

Визначальну роль для формування і розвитку транспортної інфраструктури в міжнародному туризмі відіграє організація надання транспортних послуг.

В міру розвитку та розширення міжнародного туризму зростає й попит на транспортні послуги і є одним з основних видів послуг в туризмі і, відповідно, невід'ємною частиною туристичного продукту. На них припадає і основна частка в структурі ціни туру. Залежно від тривалості, дальності подорожі, вона (в більшості випадків) коливається від 20 до 60 %. Транспортні послуги – це сфера здійснення перевезень пасажирів, багажу, технічного обслуговування, допоміжних та інших видів робіт (послуг), пов'язаних із перевезеннями. Вони існують в єдності з туристичним ринком і є одним з його різновидів, що розвивається відповідно до загальних законів туристичного ринку.

Послуги міжнародного туризму займають значне місце в структурі комерційних послуг. ЮНВТО прогнозує, що до 2020 р. щорічно подорожуватимуть світом більше 1,56 млрд осіб. Туризм приносить у бюджет держав у вигляді податкових надходжень і забезпечує більше 11% міжнародних інвестицій [69].

Аналіз робіт таких відомих вітчизняних та зарубіжних спеціалістів, як В. Г. Герасименко [17], М.Б. Биржакова [6], О. Я. Осипової [79], П. О. Яновського

[141] та інших, дає змогу запропонувати види транспортних послуг: за видом споживача, за характером діяльності та за ознакою взаємозв'язку (рис. 1.5).

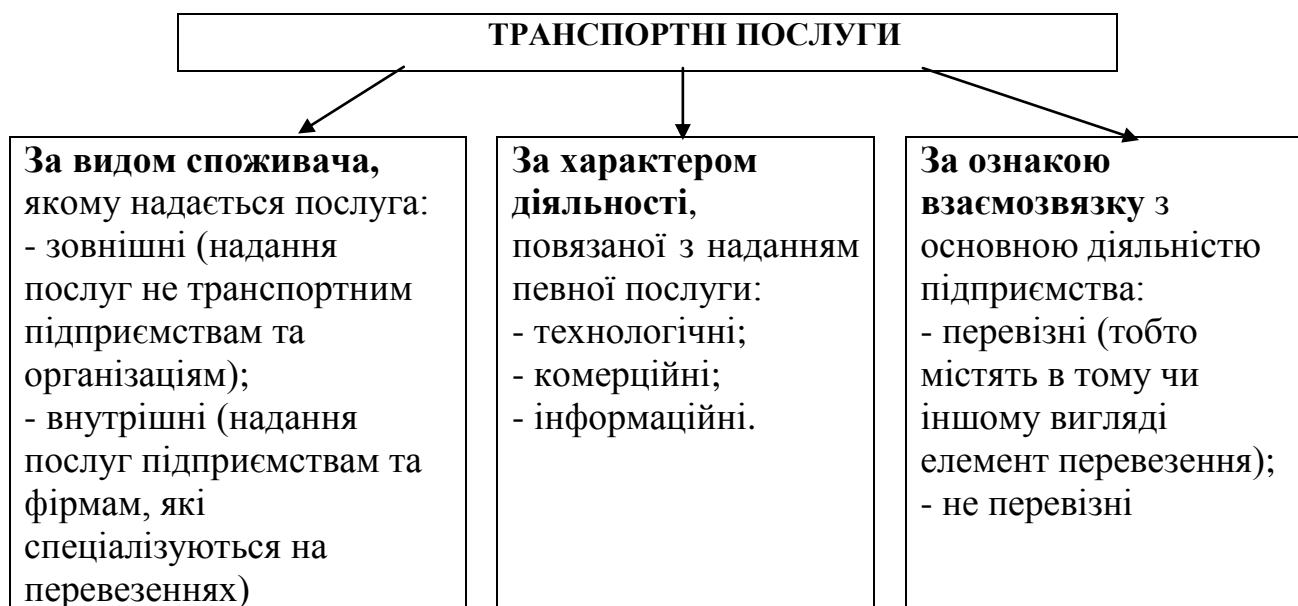


Рис.1.5. Види транспортних послуг

Визначальним елементом транспортного ринку є клієнт (турист), який диктує транспортному підприємству умови транспортного обслуговування. Найголовніші критерії, які визначають поведінку споживача послуг перевезення: швидкість доставки; якість, комфортність та мобільність перевезень; цінова політика; географія обслуговування; наявність спеціалізованого рухомого складу. Коли споживач оцінює якість послуг, він порівнює фактичні величини параметрів якості з тими, які очікував, і якщо вони збігаються чи є близькими, то якість вважається задовільною.

Споживчі очікування туриста транспортних послуг ґрунтуються на таких параметрах:

- мовних комунікаціях (чутках), тобто на інформації про послуги, яку споживачі послуг передають один одному;
- власних потребах (власних уявленнях клієнта щодо якості, його запитах);
- минулому досвіді, тобто на подібних послугах, що надавалися йому в минулому;

- зовнішніх комунікаціях, які надходять через засоби масової інформації: радіо, телебачення, пресу.

В цілому транспортні туристичні послуги можна класифікувати за основними ознаками (табл. 1.10.).

Таблиця 1.10.

Класифікація транспортних послуг

За характером використання транспортних засобів	- автомобільний (індивідуальний); - автобусний; - авіаційний (рейсовий і чартерний); - залізничний; - теплохідний (морський, річковий, круїзний).
За видом споживача, якому надається послуга	- зовнішні (надання послуг не транспортним підприємствам та організаціям); - внутрішні (надання послуг підприємствам та фірмам, які спеціалізуються на перевезеннях).
За характером організації	- регламентована (планова); - самодіяльна: організована, неорганізована.
За сезонністю	- цілорічний; - сезонний.
За тривалістю	- вихідного дня; - багатоденний (довготривалий).
За територіальною ознакою	- приміська (місцева); - внутрірайонна (загальнодержавна); - міжнародна.
За схемою маршруту	- лінійний; - радіальний; - кільцевий; - комбінований.
За видом транспорту	- власність фірми; - орендований; - громадський; - приватний.
За способом пересування	- авіаційний; - автобусний; - залізничний; - водний; - комбінований.

Примітка: розроблено автором

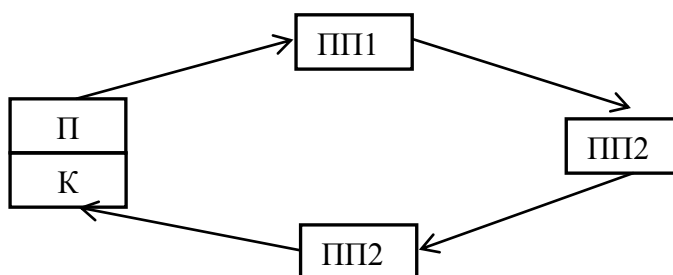
В контексті розвитку туризму важливою є організація, розробка та дослідження транспортних туристських маршрутів. Вибір пунктів по маршруту узгоджується з програмою відповідно до виду відпочинку, виду транспорту, терміну та класу обслуговування.

За визначенням, що міститься в економічній літературі, маршрут – це розроблений туроператором шлях проходження туристської групи, що включає перелік всіх географічних пунктів і місць, що послідовно відвідуються групою під час подорожі [73, с. 65].

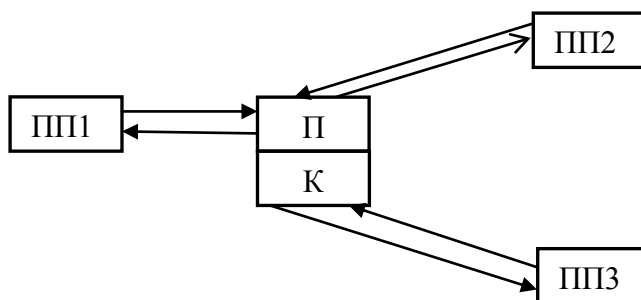
За схемою маршрути можуть бути лінійні, кільцеві, радіальні та комбіновані (рис.1.6).



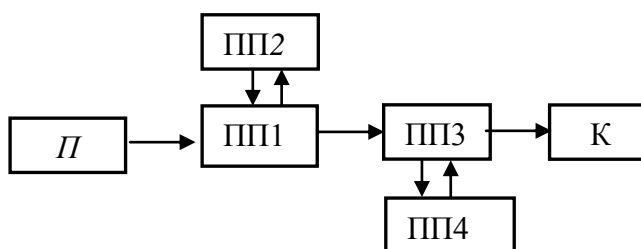
Лінійний маршрут



Кільцевий маршрут



Радіальний маршрут



Комбінований маршрут

Примітка: побудовано за джерелом [64, с 35-36].

Рис. 1.6. Схеми маршрутів

де П – початок маршруту; К – кінець маршруту; ПП1, ПП2, ПП3, ПП4 – пункти перебування.

Вибір пунктів по маршруту узгоджується з програмою відповідно до виду туризму, терміну та класу обслуговування.

Маршрут кільцевий – шлях подорожі, який починається і закінчується в тому самому пункті перебування.

Маршрут лінійний – шлях пересування, початок і закінчення якого припадають на різні пункти перебування чи відпочинку.

Маршрут радіальний – шлях подорожі, під час якого туристи перебувають в місці відпочинку (у готелі), реалізуючи програму чи екскурсії з одного туристичного центру. Радіальний маршрут зазвичай визначається туристичною путівкою і передбачає комплексне обслуговування туристів.

Маршрут комбінований – тур, який передбачає поєднання елементів лінійного, кільцевого і радіального маршрутів у тій чи іншій комбінації або різних транспортних засобів, надання транспортних послуг на окремих ділянках подорожі.

Розробка маршрутів для наземного і повітряного транспорту необхідна для того, щоб зв'язати існуючі центри або відкрити нові області туризму. В менш розвинених регіонах це є важливими механізмом для розвитку туристичних перевезень. Туристичний маршрут вимагає чіткого планування і співпраці між туристичними та транспортними підприємствами, для створення мережі туристичних заходів, атракцій і допоміжних послуг, щоб забезпечити максимальний соціально-економічний ефект [184].

Основи організації транспортних послуг включають в себе наступні складові:

1) візи. Згідно Віденської конвенції про консульські стосунки видача віз знаходиться в компетенції консульських установ і дипломатичних представництв відповідної держави. Отримання віз не може бути гарантоване, тому претендент візи приймає на себе ризик відмови у видачі візи і ризик зміни термінів видачі віз. Терміни оформлення віз встановлюються консульськими установами, по розсуду консульських установ можлива зміна таких термінів, у тому числі і для окремих претендентів. В цілях ухвалення рішення про можливість видачі віз консульська установа має право направити запит в

компетентний орган держави, що представляється. Напрям запиту може збільшити термін оформлення візи. Консульська установа має право запросити претендента візи на співбесіду, тягар викликаних цим витрат лягає на туриста або іншого замовника [86, с.12];

2) страхування туристів. Може здійснюватися безпосередньо страховою компанією або оформлятися від імені і за дорученням страхової компанії туроператором. На підтвердження укладення договору страхування туристові видається страхове свідоцтво або інший документ. При настанні страхового випадку медичні витрати оплачуються страховою компанією згідно умовам страхування. За бажанням турист може застрахувати свої ризики, пов'язані з неможливістю зробити поїздку унаслідок хвороби або відмови консульської установи у видачі візи;

3) спосіб пересування та вид транспорту. Транспортна компанія, що виконує міжнародні перевезення туристів, зобов'язана мати транспортну ліцензію і міжнародний допуск. При перетині державних кордонів усі види транспорту проходять документальний контроль. При проходженні по маршруту пріоритетною є безпека пасажирів, дотримання правил дорожнього руху і міжнародних правил праці і відпочинку водіїв;

4) засоби розміщення. Від відстані туристичного центру залежить термін поїздки у транспортному засобі. Засоби розміщення характеризуються великою різноманітністю за видами й типами. У залежності від призначення вони поділяються на такі: готелі, мотелі, ротелі, ботелі, флотелі, кемпінги, флайтелі, туристичні котеджі, шале, бунгало, турбази. Готелі та мотелі належать до основних засобів розміщення, а решта до додаткових;

5) знижки. В межах національних перевезень або окремих транспортних компаній встановлені різні пільги для туристів: сезонні, корпоративні, для пасажирів з дітьми, групові, для щойно одружених тощо. Особливою популярністю у туристів користуються пільгові карти IAPA (International Airline Passengers Association) (Міжнародна асоціація авіапасажирів) - найстаріша і найбільша в світі асоціація, головна мета якої забезпечити часто подорожуючим бізнесменам та туристам високий рівень комфорту та безпеки

під час поїздок, а також знижки та привілеї. Асоціація IARA представляє інтереси пасажирів вже більше 45 років, з нею співпрацюють провідні авіакомпанії, готелі та ресторани по всьому світу [161], ETN – (European Travel Network) (Європейська мережа туризму) – система, що дає можливість власнику ETN CARD користатися послугами в більш ніж 12 000 готелях, ресторанах, автомобільних фірмах і авіакомпаніях, туристичних агенствах, магазинах у 185 країнах світу, включаючи Україну, зі знижкою від 10% до 50% . У перелік послуг, наданих по пільгових тарифах власникам ETN в усьому світі, входить можливість оренди автомобіля в мережі Budget Rent a Car. У 1996 році European Travel Network розпочав розширення мережі обслуговування ETN CARD підприємствами України. Тепер у власників карток є можливість одержувати знижки не лише за кордоном, але і на місцях постійного проживання. Сьогодні ETN CARD в Україні обслуговують більше 1000 підприємств у містах Київ, Вінниця, Львів, Сімферополь, Севастополь і Луганськ [150]. Власникам таких карт забезпечені пільги на авіаквитки деяких авіакомпаній (DELTA, SAS), пільги з оплати готелю (від 10 до 40%) у 4000 кращих готелів світу, пільги з оплати автомобіля, взятого напрокат (до 30%), поновлення загублених перевізних документів, надання VIP залів в аеропортах, страхування.

Дослідження засвідчує, що можливі три напрямки удосконалення в сфері організації транспортних послуг:

- 1) пристосування асортименту запропонованих послуг до специфічних потреб клієнтів;
- 2) активне формування попиту на послуги транспорту з метою прибуткової реалізації новітніх видів;
- 3) забезпечення в системі організації подорожі взаємодію різних видів транспорту.

Синергетичного ефекту в системі транспортного обслуговування туристів можна досягти лише при ретельній координації та узгодженості розкладів відправлення літаків, потягів та інших транспортних засобів, при злагодженій організації задачі багажу й контролю за його пересуванням під час всієї

подорожі, а також при дотриманні інтегрованих міжнародних стандартів резервування місць й простоті пересадок. Реалізації цих вимог сприяє підвищенню якості послуг, залученню іноземних інвестицій.

Туристична транспортна подорож, як правило, реалізується за допомогою декількох видів транспорту: залізничний + автобусний (легковий автомобіль), авіаційний + автобусний, авіаційний + легковий автомобіль (мікроавтобус, автобус) тощо.

Автопослуги, які використовуються в туристичному обслуговуванні, об'єднують три основні напрямки:

- 1) організація автобусних подорожей;
- 2) організація подорожей на власному транспорті туристів;
- 3) прокат автомобілів.

Автобус і легковий автомобіль використовуються на самостійному маршруті, у вигляді трансферного транспорту по доставці туристів з аеропорту (вокзалу) у готель і назад, для екскурсій, для оренди малолітражних автомобілів туристами для особистого використання на відпочинку. Завдяки своїй економічності, доступності широким верствам населення, автобусні подорожі є найбільш масовим видом туристичних перевезень, який постійно розвивається і має тенденції до нарощування обсягів. Розвиток автомобільного транспорту зумовив зростання ролі автобусного сполучення в організації туристичних подорожей. В більшості випадків автобус є власністю туристичної фірми, яка повинна мати ліцензію на здійснення міжнародних транспортних перевезень. Якщо на балансі турфірми немає власного автобуса, можна організовувати транспортні подорожі разом з автотранспортними підприємствами на основі разових, сезонних, або річних договорів оренди.

Умови надання транспортних послуг в туризмі передбачають певні вимоги до персоналу. На туристичні маршрути допускаються водії, які пройшли відповідне стажування, медогляд і відповідний інструктаж. Водію категорично забороняється розмовляти з пасажиром під час руху, втручатися в роботу гіда чи екскурсовода, довільно змінювати маршрут, провозити в автобусі сторонніх осіб [87].

Послуги на транспортні подорожі на міжнародних маршрутах мають свою специфіку. Відкриття регулярних міжнародних маршрутів регламентується двосторонніми урядовими угодами, а транзит через треті країни вимагає дозволу комітету по транспорту Європейської економічної комісії ООН. Нерегулярні перевезення регламентуються двосторонніми угодами країн. Крім того, для спрощення договорів на міжнародні туристичні перевезення прийнято Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (в рамках Женевської конвенції від 1 березня 1973 р.), Гаагську декларацію про туризм (1989 р.), Шенгенську угоду для членів ЄС (1985 р.) [9, с. 94].

Поширеною послугою для туристів, які перебувають в стаціонарних місцях відпочинку, є прокат автомобілів. Прокат (або оренда) автомобілів – поширена послуга серед туристів, особливо на стаціонарних і курортних турах. У будь-якому туристичному або курортному центрі працює безліч автопрокатних контор – від великих до найменших. Провідною фірмою з прокату автомашин у світі є фірма «HERTZ». Конкуруюча з нею «AVIS» в середині 90-х рр. була названа англійським журналом «Institutional Investor» кращою в світі фірмою, яка здає автомобілі на прокат. Для оренди автомобіля туристу потрібно, щоб його вік був не менше 21 року і не перевищував 70 років, пред'явлення паспорта і водійського посвідчення (міжнародне – international driver's license). У деяких країнах обслуговування клієнта проводиться лише за наявності кредитної карти, в більшості ж країн оплата за послуги проводиться готівкою.

У вартість орендної плати повинно входити наступне:

- необмежений пробіг автомобіля;
- доставка клієнту автомобіля в межах міста;
- ремонт або заміна автомобіля в разі технічної несправності, крім ушкодження покриття і вітрового скла;
- повна страховка на випадок ДТП, що сталася не з вини клієнта;

- страховка, що покриває збиток, нанесений автомобілю в ДТП з вини клієнта, понад певної суми (але якщо на момент ДТП водій був у стані алкогольного сп'яніння, страховка не виплачується);

- страховка пасажирів (крім водія) від нещасних випадків (себе водій може застрахувати за додаткову плату);

Оренду автомобіля в місці відпочинку можна замовити ще під час купівлі туру у своїй агентстві, включивши її в пакет послуг.

Дослідження показують, що із зростанням повітряних подорожей, все більше відпочиваючих, туристів висувають вимогу винайняти автомобіль на прокат. Така послуга підвищує мобільність, можливість зменшити незручності, які існують при користуванні таксі та громадським транспортом. Оренду автомобіля можна замовити ще під час придбання туру в туристичному агентстві, включивши її в пакет послуг. Економіка індустрії прокату автомобілей значно відрізняється від економіки інших видів транспорту. На ринок можуть виходити малі компанії, оскільки немає потреби у великому початковому капіталі. Більшість компаній, що починають займатися прокатом автомобілей, стають частиною ланцюга. Вони відраховують процент від прибутку головній компанії за користування відомим ім'ям. Компанії з прокату автомобілів менш ризикові, ніж інші транспортні фірми. При скороченні попиту вони можуть продати свої автомобілі. Індустрія прокату автомобілів значною мірою орієнтуються на ділових людей, але ринок відпочинку постійно зростає. Збільшується популярність пакетів «переліт/автомобіль». Стимулює популярність таких пакетів зниження тарифів на авіапереліт і прокат автомобіля. Пропонуються і пакети «потяг/автомобіль». Великі прокатні фірми мають філії в містах і передмістях, але більша частина їх діяльності концентрується в аеропортах.

Авіап перевезення сьогодні виконують більше однієї третини всіх перевезень міжнародних туристів у світі. Субринок авіаційних перевезень складається з двох самостійних сегментів: регулярних і чартерних перевезень. Чартерні (на орендованих літаках) перевезення відіграють вирішальну роль у розвитку масового туризму. Вони мають переваги перед регулярними

перевезеннями не тільки в силу більш низьких тарифів, а й тому, що можуть забезпечити міжнародні перевезення безпосередньо з найближчого до місця проживання аеропорту (чи до місця початку туристичного маршруту за кордон), що веде до зниження вартості турпоїздки в цілому, а також до економії часу.

У зв'язку з появою в Україні великої кількості незалежних авіакомпаній, що виконують міжнародні перевезення з різних міст нашої країни, використання чартерних рейсів при прийомі іноземних туристів стає досить перспективним напрямом діяльності українських туристичних фірм.

Авіачартер – це оренда турфірмою літака конкретної авіакомпанії на певний строк (один рейс, місяць, сезон або цілорічно). Турфірма пропонує авіакомпанії зручний для туристів графік перевезення, а також бере на себе ризик заповнення літака туди і назад. Досить часто організація обслуговування за популярними турами дозволяє туристичним підприємствам на партнерських умовах спільно орендувати повітряний засіб. В такому випадку, кожна турфірма має відповідну чартерну квоту – можливість і зобов'язання продати певну кількість місць. Чартерні перевезення організовують крупні фірми-туроператори або асоціації не великих турагенцій, які можуть повністю викупити орендовані місця. Вони можуть здавати їх в суборенду дрібнішим фірмам. Ціна чартерного перевезення може бути значно нижчою, ніж рейсового, і залежить від орендної плати за літак, коефіцієнту завантаження літака, кількості рейсів та ін. В ціну чартерного перевезення включаються два порожні перельоти: перший, – коли літак повертається порожнім після відправки першої групи туристів, і другий, – коли порожній літак відправляється за останньою в сезоні групою [88, с. 92].

Здійснення чартерного перевезення потребує значної підготовчої роботи:

- планування маршруту;
- заповнення порожніх перельотів;
- отримання дозволів на повітряний коридор;

– забезпечення мінімально допустимої стоянки в аеропорту прибуття і відправлення тощо.

Турист може скористатися послугами авіакомпанії напряму, замовивши квиток за обраним маршрутом, або через посередників – туристичні фірми, які включають таку послугу в турпакет, тур. В останньому випадку всі претензії по даній послугі мають пред'являтися тому посереднику, з яким укладено прямий договір на придбання путівки (туру).

Перевезення українських туристів на міжнародних авіалініях з пункту виїзду з України, до першого пункту обслуговування в країні перебування і назад, повинна повністю забезпечувати туристична фірма. На туристичну фірму покладаються ряд завдань: планування перевезень; бронювання місць; забезпечення страховки; паспортна і візова підтримка; видача туристам проїзних документів; забезпечення трансферу.

При виборі конкретного авіаперевізника слід враховувати:

- вид перевезень (індивідуально, групою, бізнес-тур тощо);
- кількість туристів на день початку та закінчення туру;
- наявність вільних місць на даний маршрут в потрібному класі;
- наявність пільгових тарифів та знижок.

Авіаквиток є доказом контракту між перевізником та пасажиром на здійснення авіаперевезення. Авіаквиток є іменним і має всі необхідні атрибути – найменування авіакомпанії (перевізника), посадочний купон, польотні купони і пасажирський купон. В квитку може бути зазначено декілька осіб (наприклад, членів сім'ї). Крім того, квитки можуть бути груповими (для туристів).

Останні роки в Україні впроваджена система Billing and Settlement Plan (BSP) – електронного квитка (e-ticket), що є надзвичайно актуальним, оскільки існує досить жорстка директива від Міжнародної асоціації повітряного транспорту – IATA. Переваги впровадження електронного квитка є очевидними. По-перше, собівартість електронного квитка складає 1 долар, а традиційного паперового – 10 доларів. По-друге, застосування даної системи значно спрощує процедуру придбання авіаквитків. Пасажири, що віддали перевагу електронному квитку, позбавлені від незручностей пов'язаних із

використання паперових документів. Для авіакомпаній застосування електронних квитків значно скоротить витрати і час на управління паперовими потоками (оформлення квитків, реєстрацію, звітність), підвищить контрольованість процесу продажу перевезень [1].

Важливим фактором, який визначає організацію надання транспортних послуг в міжнародному туризмі є тарифна політика. В світі не існує єдиних тарифів на міжнародні перевезення. Це стосується і національних перевізників, які працюють на внутрішніх маршрутах.

Узагальнено можна виділити наступні тарифи:

1) базові — встановлюються Правилами перевізника або іншими нормативними актами, передбачають переліт «туди-назад» і змінюються залежно від сезону. Квитки, куплені за базовими тарифами, підлягають обміну і поверненню практично без обмежень. В рамках базових тарифів затверджується система знижок і пільг;

2) спеціальні тарифи діють на всіх авіакомпаніях і регламентуються міжнародною Конвенцією. До спеціальних тарифів належать: молодіжні, пенсійні, групові, туристські тощо;

3) рекламні тарифи встановлюються кожною авіакомпанією в рамках внутрішніх Правил — рекламні перельоти, безкоштовні або пільгові польоти пасажирів, які налітали на літаках даної авіакомпанії певну кількість годин або миль (кілометрів) тощо.

Проведений аналіз дозволяє виокремити такі види знижок при наданні транспортних послуг в туризмі:

- від базового тарифу за умови придбання квитків «туди» і «назад»;
- групам туристів від 10 чол.;
- студентам, пенсіонерам, учням;
- багатодітним матерям;
- супроводжуваним дітей-інвалідів у віці до 16 років;
- для дітей у віці до 2 років без надання окремого місця і права на безкоштовне перевезення багажу; для дітей у віці від 2 до 12 років з правом на власне місце і на безкоштовне перевезення багажу;

– сімейна знижка;

– агентська знижка для туристичних фірм; для працівників авіакомпанії.

Рівень сервісу і комфорту обслуговування під час подорожі залежить від класу авіакомпанії, напрямку, традицій перевізника, тарифів, тривалості польоту тощо. В сучасних умовах гострої конкурентної боротьби авіакомпанії все більше уваги приділяють вдосконаленню елементів комфорту під час перельоту, урізноманітнюють умови маркетингових програм – Qualiflyer, Mile and More (у взаємодії з іншими авіакомпаніями, готельними ланцюгами, компаніями з оренди автомобілів тощо), спрямованих на залучення більшої кількості пасажирів до повторного звернення і постійного користування їх послугами [196, с. 379].

Залізничний туризм – подорож, яка здійснюється по залізниці на спеціалізованому залізничному транспортному засобі, фізичними особами тривалістю від двадцяти чотирьох годин до одного року, або менше двадцяти чотирьох годин, але з ночівлею, в оздоровчих, пізнавальних, професійно-ділових, релігійних і іншій цілях, не пов'язана з оплачуваною діяльністю [42, с. 69].

Залізничний транспорт використовується як засіб транспортування туристів в курортну місцевість, а також як окремий вид туризму. По багатьох країнах проходять туристичні панорамні залізничні маршрути. «Андалузський експрес» – популярний залізничний маршрут по Іспанії, «Орієнт експрес» – за маршрутом від Москви до Пекіна, «Східний експрес» курсує між Лондоном і Стамбулом. Залізничні туристичні маршрути прокладені в багатьох країнах. Багато таких маршрутів, наприклад, у Швейцарії.

Сьогодні залізничний транспорт зберігає свою популярність при проведенні туристичних подорожей в Західній Європі. Серед туристів Європи великою популярністю користуються нічні експresi: Відень-Венеція, Відень-Гамбург, Відень-Цюріх, Брюссель-Лондон, Париж-Лондон (через Ла-Манш). Але залізничне сполучення розглядається насамперед як спосіб доставки туристів до місця відпочинку. У цьому випадку, на відміну від туристичних поїздів, поїздка організується в стандартних залізничних вагонах.

Залізниця зобов'язана перевозити туристів найкоротшим шляхом, з мінімальною кількістю пересадок. За критерієм дальності, перевезення пасажирів на залізничному транспорті поділяються на:

- дальні — перевезення здійснюється в межах двох і більше залізниць;
- місцеві — в межах однієї дороги;
- приміські — на відстані до 150 км.

Специфікою подорожей залізницею за кордоном є поділ вагонів на класи (перший, другий, туристський), а купе – на чоловічі, жіночі та сімейні, для курців та некурців, люкс, одно-, дво-, трьо-, чотиримістні і туристичні (до 6 місць). Перевезення туристів може організовуватися на спеціалізованих туристичних потягах, в яких надається повний комплекс послуг (проживання, харчування, дозвілля та ін.), за винятком екскурсійного обслуговування. Таке перевезення, в тому числі і на дальні відстані, реалізується без пересадок, в режимі спеціального графіка. Як правило, рух такого потяга здійснюється вночі, а вдень проводяться екскурсії по завчасно розробленому плану.

За кордоном також широко використовується система чартерних туристичних потягів (Charter coach). В складі такого потяга є додаткові вантажні платформи для перевезення особистих автомобілів туристів. Туристичні потяги за звичай обладнуються вагонами з широким обзором, низьким рівнем шуму і вібрацій, зручними меблями, кондиціонерами, телефонами та іншими атрибутами комфорту [79, с. 264-265].

В багатьох країнах Європи курсують спеціальні екскурсійні потяги (Panoramic), розклад яких узгоджується з розкладом морських та річкових суден, що дає можливість поєднувати сухопутну подорож з морською (річковою), як, наприклад, маршрут «Нічний паром» (Night Ferry) – Лондон-Дувр-Дюнкерк-Париж .

На туристичні потяги оформлюються індивідуальні (іменні) та групові квитки, у вартість яких включаються: право на спальне місце; право перевезення багажу; страховка (якщо з пасажиром через вину залізниці відбувся нещасний випадок, він має право на отримання страхової виплати (страховий внесок входить у вартість квитка); комісійний збір за послуги

попереднього продажу (замовлення квитків); збір за доставку квитків (при необхідності); місцеві збори.

Залізниця надає пасажиру ряд пільг:

- безкоштовне перевезення багажу, вага якого регламентується правилами перевезення;
- безкоштовне перевезення однієї дитини віком до 5 років, якщо вона не займає окремого місця;
- пільгові тарифи для дітей віком до 12 років;
- знижки для студентів, пенсіонерів, інвалідів;
- сезонні тарифи і пільги [172].

Система пільг і знижок є важливим стимулом для розвитку туризму в цілому, а також подорожей залізницею. У Великобританії залізницею можна перевозити безкоштовно чотирьох дітей у віці до 5 років, а для дітей віком від 5 до 16 років діє 50%-на знижка. В Німеччині молодь (від 12 до 26 років) отримує знижку по шкільних або студентських квитках у вагоні другого класу. Туристам при реалізації залізничних турів у великі міста (Лондон, Стокгольм) продаються пільгові квитки на всі види міського транспорту (common carrier). Значні пільги надаються туристам на залізницях Австрії. Тут продається відкритий квиток, який дійсний 15, 30 і 60 діб, вартістю на 20% нижче, ніж квиток з фіксованою датою [177].

Дуже поширеною в останні роки стає співпраця залізничних компаній з підприємствами по оренді автомобілів, автобусними та готельними підприємствами, що дозволяє більш гнучко реагувати на потреби туристів та організаторів подорожей.

Не менш популярним видом пересування стає подорож по воді. Морський та річковий вид транспорту став особливо привабливим у зв'язку із зростанням популярності морських і річкових круїзів. Організацією морських і річкових подорожей та круїзів займаються спеціалізовані туристичні компанії і бюро, більшість з яких створюється при пароплавствах або комерційних судноплавних компаніях. Круїзний туризм відноситься до спеціальних видів туризму, оскільки є достатньо трудомістким, капіталомістким видом туризму,

що поєднує в собі декілька видів туризму: рекреаційний, спортивний, лікувально оздоровчий, пізнавальний. Під круїзом слід розуміти подорож на водних видах транспорту, що включає берегові екскурсії, огляд визначних пам'яток портових міст, а також різноманітні розваги на борту морських і річкових лайнерів.

У вартість стандартного круїзу входить: (як правило) подорож на лайнері; розміщення в каюті вибраної категорії; цілодобове харчування на борту (за винятком алкоголю); розважальні програми на борту; програми для дітей і дитяче меню; цілодобове обслуговування в каютах і послуги стюарда; щовечірні музичні шоу – програми, жива музика, дискотеки; користування додатковими послугами; портові збори. Додатково оплачується: візова підтримка (якщо потрібно); сервісний збір; екскурсії на березі; додаткові послуги на борту судна [118].

В світі налічується більше 150 морських круїзних компаній – грецьких, італійських, іспанських, американських, данських, норвезьких. До найбільш відомих перевізників у сфері морських круїзів належать Carnival Cruise Lines, Celebrate Cruises, Royal Caribbean International, Princess Cruises, Costa Cruises, Norwegian Cruise Lines. З кожним роком число круїзних компаній збільшується, оскільки збільшується число туристів, що виявляють цікавість до круїзів. У 1980 р. налічувалося 1,5 млн туристів морських круїзів, в 1993 р. – 4,5 млн, в 1996 р. – 6,5 млн, в 2003 р. – 9 млн, в 2006 р. ця цифра досягла 12 млн туристів. Відбувається не тільки кількісне, але і якісне зростання морських круїзних перевезень і судів. Круїзні судна, як і готелі, оцінюються по цілому ряду критеріїв, після чого їм привласнюється певна кількість зірок. Використовуються наступні критерії: судно і його оснащення, стан кают, живлення, обслуговування, розважальні програми, асортимент додаткових послуг на борту [117].

Морські круїзні судна за якістю обслуговування і рівнем комфорту класифікуються на стандартні (2*, 4*), преміум (5*, 5*+) та люкс (6*).

По тривалості круїзні маршрути класифікуються:

– короткострокові (від кількох годин до кількох діб);

- середньострокові (від 5 до 13 діб);
- довгострокові (до 2 місяців) [10 ,с.80-81].

Каюти на морських круїзних судах відрізняються великою різноманітністю за площею, інтер'єром, набором зручностей, що, природно, відбивається на ціні.

Узагальнення дозволяє запропонувати загальну класифікацію кают:

1) економічні або внутрішні каюти (з штучним освітленням – комфортабельні каюти, обладнані двома ліжками, із звичайними зручностями, туалетом, телевізором, телефоном.);

2) стандартні (з вікнами, обладнані двома ліжками, із звичайними зручностями, туалетом, телевізором, телефоном);

3) сімейні (каюти великого розміру з вікнами, розраховані на розміщення 6 чоловік із зручностями, туалетом, ванною кімнатою, телевізором, телефоном);

4) преміум або каюти класу люкс:

– королівські апартаменти: окрема спальня з двоспальним ліжком, індивідуальна веранда, дві ванні кімнати, джакузі, всі зручності, вітальня з диваном, рояль, холодильник, міні бар, їдальня;

– Owner's Suite ліжко великого розміру, індивідуальна веранда, окрема вітальня з диваном, холодильник, міні бар;

– Royal Family Suite дві спальні з ліжками, вітальня з диваном, індивідуальна веранда, холодильник, дві ванні кімнати;

– Superior Suite два ліжка, індивідуальна веранда, ванна кімната, крісла, диван, холодильник.

Як правило, круїзний тур організовується за системою "все включено", яка розповсюджується на харчування, користування додатковими послугами і інвентарем, розважальну програму. Однією з переваг круїзних турів є їх безвізовість. Пасажири можуть знаходитися в портах і здійснювати екскурсії протягом 48-72 години без візи. Найбільший недолік круїзів – їх досить висока ціна. Але останнім часом з'явилися бюджетні круїзні компанії.

За дослідженнями міжнародних туристичних компаній, принята наступна цінова класифікація круїзних маршрутів:

- економічні (40-120 дол. на людину в добу);
- класичні (100-200 дол. на людину в добу);
- преміум (150-400 дол. на людину в добу);
- люкс (700-1000 дол. на людину в добу);
- ексклюзивні (більше 1000 дол. на людину в добу) [183, с. 370].

Основні води морських круїзів – Карибський басейн і Середземне море. Головною перевагою Карибського басейну є те, що круїзи можна проводити круглий рік. Тривалість круїзних маршрутів коливається в середньому від 3 днів до 2 тижнів, маршрути класифікуються по наступних напрямках: Західні Каріби, Східні Каріби, Південні Каріби. Класичні морські круїзи – це Середземне море. Круїзні маршрути охоплюють відразу кілька європейських країн – Іспанія, Франція, Італія, Греція – і країн Північної Африки – Марокко, Туніс, Єгипет. Великою популярністю користуються круїзи уздовж берегів Британії, Скандинавії і Росії. Деякі круїзні компанії організують кругосвітні подорожі тривалістю більш 120- 140 днів [175].

Круїзи по внутрішніх водних артеріях (річкам, озерам, каналам) прийнято називати річковими круїзами. Подорожі по річках і озерах найбільш розвинені в державах, багатих судноплавними річками. Річкові круїзи можуть проводитися в одному напрямі або мати кільцевий маршрут.

Річкові круїзні маршрути залежно від умов перевезень, їх тривалості і протяжності, якості послуг, що надаються, підрозділяються на:

- 1) транспортні маршрути забезпечують транспортне повідомлення між окремими населеними пунктами і працюють, як правило, за заздалегідь опублікованим розкладом;
- 2) туристські перевезення, що організуються за традиційними і спеціальними маршрутами тривалістю більше 24 годин;
- 3) екскурсійні прогулянкові маршрути здійснюють перевезення екскурсантів тривалістю менше 24 годин, як правило, це внутрішньоміські і приміські річкові маршрути.

Річний круїзний туризм найбільшою мірою розвинений в європейських країнах (Франція, Німеччина, Румунія, Угорщина, Італія). Популярні круїзні

маршрути по Луарі, Рейну, Роне, Сіні, Ельбі. Судна, вживані на річкових маршрутах в Європі, відносяться до преміум класу.

Вартість круїзів визначається: величиною фрахту; рівнем комфортабельності судна; зборами за прохід каналів; експлуатаційними витратами; вартістю берегових послуг; податками [185].

Розвиток туризму сприяє інтенсивному розвитку і транспортних послуг. Підвищення мобільності населення зумовлює значне зростання послуг із перевезень пасажирів.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

1. Проведений аналіз, теоретичних основ та концептуальних засад розвитку транспортної інфраструктури в міжнародному туризмі, дозволяє зробити висновок про те, що розвиток транспорту послужив передумовою розвитку туризму і виконує регулюючий вплив на ступінь задоволення потреб населення в туризмі. Транспорт є найважливішим складовим елементом туристичної індустрії, невід'ємною частиною туристичного продукту, а транспортне обслуговування – це складний технологічний процес. З розвитком туризму транспортні шляхи будуть постійно розширюватися, транспорт у свою чергу, дозволяє розширювати географію подорожей.

2. На основі дослідження встановлено та обґрунтовано переваги та недоліки різних видів транспорту. При виборі транспортного засобу споживач керується об'єктивними (вартість, швидкість, комфортність) і суб'єктивними чинниками (обмеження, пов'язані зі станом здоров'я, упередженість щодо певних видів транспорту, наприклад, повітряного або водного тощо). Головне, що визначає переваги в такому випадку, є час, відстань і зручність її долання. Зазначені параметри визначають вартість транспортної послуги, її частку в загальній вартості тура. Види транспорту дуже різняться за своїми характеристиками. Кожен з них має свої особливості з огляду на використання в туристичних перевезеннях, що відбивається на організаційних умовах туру і якості послуг.

3. Для більш повного задоволення потреб туристів, забезпечення при організації подорожі необхідна координація кількох видів транспорту, оскільки жоден з існуючих видів транспорту не може задовольнити всі вимоги пасажирів до транспортного перевезення. По суті, будь який процес перевезення пасажирів має інтермодальний характер, тобто при перевезенні залучають декілька видів транспорту. Єдиний вид транспорту, який може обійтись без застосування іншого транспорту, є автомобільний, оскільки відповідає вимозі перевезення «від дверей до дверей». Але неможливість використання автомобільного транспорту при перевезенні на великі відстані вимагає залучення до перевезення туристів інших видів транспорту: авіаційного, водного та залізничного.

4. Транспортна інфраструктура – це сукупність шляхів сполучення, а також транспортних вузлів та терміналів, де відбувається пересадка пасажирів з одного виду транспорту на інший, комплекс будівель, споруд, транспортних комунікацій, інформаційних систем обслуговування, транспортних підприємств та обслуговуючих об'єктів, що надають транспортні послуги. Основною рисою інфраструктури є, по-перше, матеріальна складова, яка являє собою виробничі фонди підприємств сфери послуг, по-друге, об'єкти інфраструктури: дороги, залізничні колії, повітряні коридори, водні (морські та річкові) шляхи, мости, тунелі, канали).

5. Ознаками класифікації транспортної інфраструктури є теоретичні положення економічної науки про функціональний зміст праці та його результатів у вигляді послуг (наприклад обслуговування в аеропортах, на залізничних станціях, автобусних зупинках), при споживанні яких користувачі задовольняють свої інтереси та потреби.

6. Основні положення цього розділу були викладені в [45; 46; 48; 53].

РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ОСОБЛИВОСТЕЙ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

2.1. Методичні аспекти дослідження транспортної інфраструктури в Україні в контексті попиту на послуги міжнародного туризму.

Метою роботи є поглиблення науково-методичних положень та розробка практичних рекомендацій щодо визначення стратегії транспортної інфраструктури України, підвищення якості перевезень туристів та інтеграції транспортних мереж України в систему міжнародного туризму .

Для досягнення необхідного результату наведемо структурно-логічну схему дослідження, в якій буде продемонстровано весь комплекс та послідовність заходів, які здійснені на шляху до поставленої мети (рис. 2.1).

Так в першому розділі, розглянуто теоретичні основи розвитку транспортної інфраструктури в системі міжнародного туризму. При цьому досягнуто завдання: дослідження вітчизняних та зарубіжних наукових розробок в галузі транспортного обслуговування туристів та систематизація переваг та недоліків пасажирських видів транспорту для визначення пріоритетів їх в системі туристичної інфраструктури.

В другій ж частині роботи передбачений аналіз особливостей та тенденцій розвитку транспортної інфраструктури України з огляду на визначення напрямків інтеграції у світовий ринок туристичних послуг.

Для досягнення зазначених завдань, в роботі використовується методи економічного аналізу. Загалом, метод економічного аналізу – це системне, комплексне та безперервне вивчення, оцінка та узагальнення впливу факторів на результати діяльності будь-якого економічного об'єкта шляхом опрацювання спеціальними прийомами відповідної інформації з метою обґрунтування і прийняття оптимальних управлінських рішень для підвищення ефективності виробництва.



2.1. Структурно-логічна схема дисертаційного дослідження

В теоретичній частині роботи проведений теоретичний аналіз розвитку туризму і пов'язаного із ним транспортного обслуговування та їх роль у забезпеченні якості та ефективності транспортного обслуговування туристів. Удосконалена класифікація елементів туристичної інфраструктури як комплексу підприємств туріндустрії і взаємопов'язаних з нею установ та об'єктів, що забезпечують матеріальні та соціально-культурні умови відтворення туристичного продукту та на основі цього обґрунтований тісний зв'язок транспорту і туризму як взаємозумовлений процес. Загальноприйнятим є факт, що сучасний туризм досягнув значного рівня розвитку багато в чому завдяки використанню транспорту; подано різноманітні трактування даного поняття вітчизняними та зарубіжними вченими. На основі дослідження встановлено та обґрунтовано переваги та недоліки різних видів транспорту для визначення пріоритетів їх в системі туристичної інфраструктури.

В теоретичній частині використовуються методи: теоретичний метод, індукції (метод єдиної подібності та метод єдиної відмінності) і дедукції для одержання часткових висновків на основі знання загальних положень, методи пізнання та системного аналізу.

Аналітична частина складатиметься із чотирьох частин. У параграфі 2.2, передбачено здійснення загальної оцінки транспортної інфраструктури України як одного з вирішальних чинників розвитку туристичного сектору країни.

У параграфі 2.3, буде зроблена спроба, виявити динаміку та атрактори потоків капіталу в вітчизняну транспортну інфраструктуру; проаналізовано інвестиційну діяльність в сфері створення та розвитку транспортної інфраструктури України. Оскільки на сьогодні проблема залучення іноземних інвестицій є надзвичайно актуальною для України як країни з ринковою економікою, урядом активно вживаються заходи для збільшення надходжень інвестицій із-за кордону шляхом формування сприятливого інвестиційного клімату всередині країни та підвищення інвестиційної привабливості України для інвесторів, що обумовили необхідність оцінки результативності цієї діяльності.

У параграфі 2.4 буде акцентовано увагу на значимості інституційного середовища транспортної інфраструктури України. Транспортна інфраструктура в умовах ринкової економіки не може розвиватися без участі держави, лише на основі приватних інвестицій. Водночас роль держави у створенні сучасного механізму регулювання галузі транспорту в умовах глобалізації має бути істотною і повинна бути спрямована на вирішення стратегічних завдань транспортного забезпечення розвитку туризму.

Здійснення загальної оцінки транспортної інфраструктури України як одного з вирішальних чинників розвитку туристичного сектору країни відбуватиметься за схемою, представленою на рис. 2.2. Так, в розрізі усіх чотирьох типів транспорту, наводиться характеристика основних маршрутів пасажирських перевезень, протяжності транспортних шляхів, основних наявних об'єктів інфраструктури, обсягів пасажирських перевезень та суб'єктів транспортного забезпечення.



Рис. 2.2. Схема аналізу транспортної інфраструктури України

В основному, в параграфі 2.2 використовуватимуться наступні традиційні методи економічного аналізу: порівняння, деталізації, статистичні методи,

методи географічних досліджень. Серед статистичних методів буде використано метод середніх величин, метод відносних величин, метод групування, індексний метод. Метод географічних досліджень та картографія відобразить схематичне зображення проходження міжнародних транспортних коридорів та автошляхів територією України.

Порівняння – це науковий метод пізнання, у процесі якого невідоме (досліджуване) явище, предмети зіставляють із уже відомими, раніше для виявлення загальних ознак або відмінностей між ними. Порівняльний аналіз може бути: горизонтальним (використовується для визначення абсолютних і відносних відхилень фактичного рівня показників від базового та оцінки відхилень), вертикальним (застосовується для вивчення структури економічних явищ та процесів шляхом розрахунку питомої ваги складових у загальному цілому, співвідношення складових цілого між собою, а також впливу факторів на рівень результатних показників шляхом порівняння їх розмірів до і після зміни відповідного фактора), трендовим (застосовується при дослідженні рядів динаміки, тобто при вивченні темпів зростання і приросту показників за ряд років до рівня базисного року).

В другому розділі буде використано вертикальний порівняльний метод для дослідження структури пасажирських перевезень в розрізі транспортних засобів, аналізу часток прямих іноземних інвестицій в транспортну інфраструктуру тощо. Горизонтальне порівняння – при зіставленні рівня розвитку транспортної інфраструктури України та європейських країн.

У середній величині знаходять відображення загальні, характерні, типові ознаки досліджуваних явищ за відповідною ознакою. За допомогою відносних величин можна глибше зрозуміти суть і характер відхилень від базових показників. Суть методу групування – поділ загального числа сукупності об'єктів на якісні однорідні групи за відповідними ознаками з метою вивчення її структури або взаємозв'язку між компонентами. Індексний метод базується на відносних показниках.

Особливе місце відводиться індексним методам.

Для оцінювання ступеню використання шляхів сполучення використовують термін «експлуатаційна довжина мережі», що є сукупною протяжністю всіх шляхів, які пов'язують населені пункти, туристичні об'єкти країни.

Як правило, для визначення густоти автомобільних шляхів використовують відношення загальної автомобільної мережі до площі території. Аналогічно можна розрахувати забезпеченість регіону залізничними шляхами.

Густота мережі (ГМ) відображає транспортну забезпеченість території і визначається відношенням протяжності мережі до площі території:

$$ГМ = L / S, \quad (2.1)$$

де L – протяжність мережі,

S – площа території.

Густоту автомобільних чи залізничних шляхів можна оцінити, порівнюючи їх довжину з чисельністю населення:

$$ГМ = L / P, \quad (2.2)$$

де P – чисельність населення, *10 тис. осіб*.

Використання коефіцієнтів, для обчислення яких застосовують такі чинники як чисельність населення, слід за умови порівняння з іншими коефіцієнтами, де цей фактор не використовується, оскільки демографічна ситуація змінюється. Чисельність населення змінюється навіть на протязі одного дня, а довжинна шляхів майже не змінна протягом року.

Для оцінки забезпеченості регіону транспортною мережею може використовуватися коефіцієнт Енгеля (K_E), який визначається наступним чином:

$$K_E = L / \sqrt{S * P}, \quad (2.3)$$

де L – довжина транспортної мережі, км;

S – площа території, км²;

P – чисельність населення, чол.

Для визначення комплексного показника густоти мережі різних видів транспорту Л. І. Василевський запропонував експлуатаційну довжину шляхів

сполучення враховувати в приведених кілометрах $L_{км}$, а площу території тільки за обжитими районами, S_o :

$$ГМ = L / \sqrt{S_o} * P * Q, \quad (2.4)$$

де Q – кількість пасажирів, *тис.чол.*

Оскільки різні види транспорту мають різні шляхи, то для вирахування загальної густоти доріг необхідно їх усі перевести в умовні одиниці. Коефіцієнти приведення шляхів сполучення різних видів транспорту до 1 км з урахуванням порівняльних рівнів їх провізної та пропускної спроможності такі: для автомагістралей – 0,45, для автодоріг зі звичайним твердим покриттям – 0,15, для судноплавних частин річок – 0,25 [89, с 82].

Цей показник має недоліки, оскільки не враховує всіх чинників, наприклад того, що залізничні колії можуть бути різними.

На всіх видах транспорту використовуються показники, що характеризують економічну ефективність (якість) роботи.

Обсяг перевезення пасажирів зазвичай визначається за формулою:

$$a_1 + a_2 + \dots + a_n = \Sigma a, \quad (2.5)$$

де a_1, a_2, \dots, a_n – число відправлених (перевезених) пасажирів відповідно з 1-го, 2-го, ... n-го пунктів.

Пасажирооборот визначається як сума добутків числа пасажирів на відповідну відстань їх перевезення і визначається за формулою

$$a_1 l_1 + a_2 l_2 + \dots + a_n l_n = \Sigma a l, \quad (2.6)$$

де – l_1, l_2, \dots, l_n відповідна дальність перевезення кожної групи пасажирів.

У пасажирському русі головним показником вважається пасажирообіг. Слід зауважити, що спроби оцінити пасажирську роботу транспорту одним із названих показників навряд чи продуктивно, зважаючи на специфіку транспорту, досить докладно висвітленою вище.

При плануванні, аналізі та врахуванні пасажирської роботи транспорту часто використовується показник середньої дальності перевезення пасажирів, яка визначається за аналогічною формулою:

$$L_{ср.п} = \Sigma a l / \Sigma a, \quad (2.7)$$

Цей показник обчислюється в цілому по загальному потоку пасажирів та по окремих повідомленням.

Важливим якісним показником перевізної роботи для кожного виду транспорту є швидкість доставки пасажирів на всьому шляху їх проходження від пункту першого відправлення до пункту призначення. Якщо відомі середня дальність перевезення одного пасажирів і середній час, витрачений на перевезення пасажирів від пункту відправлення до пункту призначення, то швидкість доставки визначиться за формулою:

$$U_{\text{дост.}} = I_{\text{ср.}} / t_{\text{ср.}}, \quad (2.8)$$

Швидкість доставки пасажирів може бути визначена за формулою:

$$U_{\text{дост.}} = \sum p_l / \sum p_t \quad \text{та} \quad U_{\text{дост.}} = \sum a_l / \sum a_t, \quad (2.9)$$

де p_l і a_l – пасажирооборот: p_t і a_t сумарний час в пасажиро-годинах, витрачений на перевезення пасажирів на всьому шляху прямування.

Підраховується і аналізується безпосередньо час або строки доставки, однак періодичний облік швидкості і часу доставки проводиться тільки в рамках кожного окремого виду транспорту. Для пасажирів, які користуються декількома видами транспорту, облік швидкості і часу доставки здійснюється в порядку разових обстежень.

Темпи розвитку транспорту повинні відповідати економічному розвитку і в міру цього змінюватись, відповідно до динаміки, попиту на перевезення.

В рамках здійснення аналізу інвестиційної діяльності в сфері створення та розвитку транспортної інфраструктури України передбачено оцінку загальної інвестиційної привабливості України відповідно до класифікації провідних рейтингових агенцій. Аналіз розпочнеться із дослідження загального обсягу інвестицій у транспорт та транспортні послуги за допомогою традиційних методів горизонтального та трендового порівняння, дескриптивного аналізу. Далі, завдяки методу аналітичного групування, здійснюватиметься спроба виділити найбільших світових інвесторів у транспортну галузь.

Здійснення аналізу інвестиційних пріоритетів вітчизняної транспортної галузі характеризується: реалізація інвестиційних проектів за рахунок коштів державного, місцевого бюджетів, а також іноземних інвестицій та кредитів;

впровадження передового досвіду інших країн у сфері інвестиційної діяльності; імплементація механізму державно-приватного партнерства на основі використання концесій; виконання заходів державних та регіональних цільових програм; впровадження заходів з розвитку інвестиційної інфраструктури – систематичних семінарів, виставок, форумів, «круглих столів», презентацій інвестиційних проектів, зустрічей з інвесторами.

Реалізація концептуальних засад впровадження концесійного механізму державно-приватного партнерства спричинить розширення джерел фінансування розбудови транспортної інфраструктури, підвищення якості транспортних послуг, покращання використання потенціалу міжнародних транспортних коридорів та активізації туризму.

У підрозділі 2.4 проаналізується існуюча законодавча і нормативна база як транспортної так і туристичної галузей, розглядатиметься механізм взаємодії із регулятивними суб'єктами управління, будуть наведені найбільш істотні державні цільові програми, що дозволить в кінцевому рахунку окреслити і діагностувати моделі участі держави у розвитку транспортної інфраструктури (рис. 2.3).



Рис. 2.3. Схема аналізу системи державного регулювання транспортної інфраструктури в Україні

Інституційне середовище у розвитку транспортної інфраструктури має забезпечувати: додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів організацій транспорту і споживачів транспортних послуг; створення сприятливих умов для розвитку підприємств транспорту; обмеження

монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорону навколишнього середовища від шкідливого впливу транспорту; своєчасне, повне та якісне задоволення потреб туристів в перевезеннях; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту.

Дослідження, проведене в другому розділі, логічно приводить до визначення варіантів вирішення головного завдання третього розділу – визначити стратегічні орієнтири України у формуванні та розширенні ринку транспортних послуг у сфері міжнародного туризму, запропонувати способи вдосконалення транспортного обслуговування туристів та методи підвищення якості послуг транспортної інфраструктури.

Дослідження має надати змогу виявити шляхи розвитку транспортної інфраструктури та якості транспортних послуг, що дозволить зробити наукові висновки про можливі способи стимулювання активізації туристичних потоків до України.

Логічна схема даної залежності наведена на рисунку 2.4.



Рис. 2.4. Розвиток транспортної інфраструктури та якості транспортних послуг

Розробка організаційно-економічного комплексу по удосконаленні якості транспортного обслуговування дозволить визначити напрями покращення транспортного обслуговування туристів, основну концепцію управління перевезеннями туристів, визначити нові науково-прикладні задачі, а постановка цих задач, у свою чергу, сформулює напрями вдосконалення роботи всіх ланок системи індустрії туризму і відпочинку та прискорення інтеграції України в міжнародну транспорту систему.

2.2. Оцінка розвитку транспортної інфраструктури в Україні в контексті міжнародного туризму.

Взаємодія транспортного комплексу з туристичним взаємовигідна. З одного боку, за даними Міністерства економіки України, 80-90% доходу від пасажирських перевезень на транспорті отримується в туристичному бізнесі, з іншого – завдяки транспорту до обслуговування туристів залучаються периферійні ділянки рекреаційного простору.

Удосконалення транспортної інфраструктури та зменшення витрат на перевезення дозволяє інтенсифікувати торговельно-економічне співробітництво між географічно віддаленими регіонами та веде до зниження витрат просторової організації міжнародних господарських систем. Національна мережа міжнародних транспортних коридорів як складова частина системи транс'європейських коридорів надає можливість українським об'єктам туристичних відвідувань прилучитися до мережі туристичних маршрутів, що створює умови для комплексної розбудови туристичної інфраструктури. Наявність розвинутої туристичної інфраструктури забезпечує ефективне функціонування цієї мережі, сприяє повноцінному використанню туристичного потенціалу. Торгівля транспортними послугами охоплює практично всі країни; у процесі поглиблення інтеграції України у світову економіку не можна недооцінювати роль вітчизняного транспорту [46, с. 38].

Вигідне географічне розташування України обумовлює проходження її територією чотирьох Пан'європейських транспортних коридорів (табл. 2.1), шести коридорів Організації співробітництва залізниць та транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія [71].

Таблиця 2.1.

Міжнародні транспортні коридори України

Транспортні коридори	Маршрут	Країни учасниці	Протяжність
1. Пан-європейський транспортний коридор №3	Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ	Німеччина, Польща, Україна	1640 км
2. Пан-європейський транспортний коридор №5	Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів	Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна	1595 км
3. Пан-європейський транспортний коридор №7	Дунайський (водний)	Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна	1600 км
4. Пан-європейський транспортний коридор №9	Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ(Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдив – Бухарест – Александрополіс (з 4-ма відгал.)	Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція	3400 км

Примітка: систематизовано автором на основі даних Міністерства

Інфраструктури України [71].

Міжнародний транспортний коридор (МТК) – це комплекс наземних та водних транспортних магістралей з відповідною інфраструктурою на визначеному напрямку, включаючи допоміжні споруди, під'їзні шляхи, прикордонні переходи, сервісні пункти, вантажні та пасажирські термінали, устаткування для управління рухом, організаційно-технічних заходів, законодавчих та нормативних актів, які забезпечують перевезення вантажів та пасажирів [71].

На рис. 2.5. подано схему проходження деяких стратегічно важливих транспортних коридорів територією України.

- Центральна Європа - країни СНД;
- Південна Європа, Близький Схід, Африка - країни СНД;

- Скандинавія, Балтика - Близький Схід, Закавказзя, Центральна Азія;
- Північна Європа - Середня Азія, Китай, Далекий Схід.



Примітка: побудовано автором

Рис. 2.5. Схема стратегічно важливих транспортних коридорів, що проходять територією України

Україна володіє широкою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіатранспорту. За довжиною мережі залізниць посідає друге місце у Європі (21,7 тис. км). Довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро становить майже 2,2 тис. км, вздовж них розташовано 10 річкових портів. Авіаційний транспорт представлений інфраструктурою 33 аеропортів, з яких 17 міжнародних. Загальна мережа автодоріг загального користування становить 169,5 тис. км, з яких 165,8 тис. км - з твердим покриттям [11, с .569-570].

Варто зазначити, що транспорт виконує різні функції у підсистемах світового господарства при реалізації зовнішньоторгових зв'язків. Тому всі види транспорту (табл. 2.2) та усі ланки транспортного процесу в їх взаємодії

на національному, міжнародному, міжконтинентальному та глобальному рівнях складають світову транспортну систему.

Таблиця 2.2.

Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту (млн)

Рік	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний (автобуси)	Авіаційний
2005	445	11	2	3837	4
2006	448	11	2	3988	4
2007	447	8	2	4173	5
2008	445	7	2	4369	6
2009	426	6	2	4014	5
2010	427	7	1	3726	6
2011	430	7	1	3612	8

Примітка: складено автором за даними Державної служби статистики України

Транспортні шляхи України повинні відповідати міжнародним вимогам та надавати можливість здійснювати перевезення швидко, безпечно, надійно, комфортно (табл.2.3). Саме вони є першою ланкою туристичного потоку іноземних громадян в Україну. Взаємодія двох галузей – транспорту і туризму – може посприяти у короткі терміни вирішити більшість проблем, зокрема розбудови туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі транспортних коридорів із залученням приватного капіталу (національного і закордонного).

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)
2005	22,0	2,2	165,0
2006	21,9	2,2	165,2
2007	21,9	2,2	165,6
2008	21,7	2,2	165,8
2009	21,7	2,2	165,8
2010	21,7	2,2	165,8
2011	21,6	2,1	166,0

Примітка: складено автором за даними Державної служби статистики України

Найгустіша мережа залізничних магістралей характерна для Донбасу, Придніпров'я, правобережного лісостепу та західних територій України. Серед внутрішньодержавних залізниць найбільше значення мають лінії Донбас – Кривий Ріг, Київ – Харків, Київ – Львів, Київ – Одеса, Харків – Севастополь [126].

Загальна довжина судноплавних шляхів в Україні до 2,3 тис. кілометрів. Майже за всіма показниками перевезень пасажирів цей вид транспорту знаходиться на останньому місці. Основну роль у перевезеннях пасажирів відіграє Дніпровський басейн. По Дніпру та його найбільших притоках – Прип'яті та Десні – здійснюється понад 90 % усіх перевезень річкового транспорту в країні. Найбільші порти на Дніпрі – Київ, Дніпропетровськ і Запоріжжя [128].

Щодо мережевої забезпеченості України, то загальна довжина автодоріг в Україні становить близько 170 тис. км, у тому числі, з твердим покриттям – понад 97 %. Найбільшу довжину автодоріг мають Харківська (9571 км), Вінницька (9523 км), Дніпропетровська (9187), Полтавська (8852), Київська (8530 км) та Житомирська (8522 км) області. Найменшу – Чернівецька (2874 км), Закарпатська (3330 км) та Івано-Франківська (4189 км). Найвищою щільністю автодоріг вирізняються Донецька, Луганська, Дніпропетровська, Львівська, Івано-Франківська, Київська області [129].

На основі статистичних даних: відправлення пасажирів та довжини шляхів сполучення, наводимо дані пасажирообороту (табл. 2.4.).

Таблиця 2.4.

Пасажирооборот транспорту загального користування (млрд пас.км)

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Залізничний	52,7	53,2	53,1	53,1	48,3	50,2	50,6
Автомобільний	52,5	54,0	56,1	61,3	55,2	52,0	51,5
Водний	0,1	0,1	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Авіаційний	6,1	8,3	9,3	10,8	9,0	11,0	13,8

Примітка: розраховано на основі даних Державної служби статистики України

Аналіз динаміки обсягів перевезень за видами транспорту дозволив констатувати, що найважливішим видом транспорту для перевезення пасажирів є автомобільний. Цей вид транспорту забезпечує функціонування та територіальну організацію всіх галузей національного господарства і, насамперед, туристичного комплексу, який займає важливе місце в економіці України. Розвиток ринкових форм та науково-технічного прогресу підіймає нові проблеми щодо організації перевезень, структурних перетворень і технічної політики в автотранспортному господарстві.

Для використання наявного в Україні транзитного потенціалу та розвитку в'їзного туризму надзвичайно важливе значення мають територіальні та районні дороги. У переважній своїй більшості вони не відповідають сучасним вимогам як по технічному стану, так і по рівню облаштованості. У першу чергу, така ситуація пояснюється браком коштів, що виділяються на будівництво, ремонт та утримання автодоріг. Обсяг видатків з державного та місцевого бюджетів на утримання автомобільних доріг за 2009-2010 рр. становив лише 35% від потреби. За підрахунками Уряду, в Україні на утримання одного км² автодороги витрачається 5 тис. дол. США, тоді як в сусідній Росії – 12,2, а в країнах Євросоюзу – в десятки разів більше. Яскравим прикладом тут є досвід Республіки Польща, котра активно займається облаштуванням автомобільних шляхів, особливо, місцевого значення (табл. 2.5).

Таблиця 2.5.

Порівняння транспортної забезпеченості деяких країн Європи

Країна	Площа, тис. км	Довжина автошляхів, тис. км	Щільність автошляхів, км/тис. км ²	Довжина залізниць, тис. км	Щільність залізниць, км/тис. км ²
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

Примітка: складено за джерелом [186].

Автомобільний транспорт – найбільш популярний в туристичних перевезеннях. Не зважаючи на певні незручності та стабільно високий рівень аварійності, щорічно у міжнародному сполученні ним перевозиться близько 2 млн пасажирів. Завдяки своїй доступності широким верствам населення, універсальності застосування, розвиненій комунікаційній мережі найчастіше в туристичних перевезеннях використовуються автобуси. Найбільш популярними в даних перевезеннях є спеціально обладнані автобуси іноземного виробництва, хоча в Україні є можливість налагодити на Львівському автобусному заводі серійний випуск вітчизняних автобусів туристичного класу, розрахованих на тривалі подорожі та обладнаних належним чином.

Проте, ці дороги не відповідають європейським стандартам по багатьох критеріях: зокрема, по швидкості пересування, наявності комплексних пунктів сервісного обслуговування, технічної та медичної допомоги, оснащеності телекомунікаційними засобами. Лише 2,5 тис.км доріг державного значення побудовані за параметрами першої категорії, яка передбачає наявність чотирьох і більше смуг руху та пересування на високій швидкості [21].

Найбільше доріг першої категорії в Київській області – 404 км, значно поступаються їй Дніпропетровська – 277 км, Донецька – 246 км, Житомирська – 232 км – області. А деякі регіони практично не мають доріг такої якості: в Кіровоградській області їх довжина становить 1 км, в Сумській – 4 км, Чернівецькій – 16 км і Закарпатській – 17 км. На протязі 2011 року в Україні збудовано та відремонтовано понад 1700 км доріг загального користування, а у 2009 році було відкрито рух лише на 92 км автодоріг, в 2010 – на 973 км [119].

Головним конкурентом автомобільного транспорту в групових перевезеннях, який лідирує за перевезеннями іноземних туристів, є залізничний транспорт. Залізниці України з урахуванням геополітичних умов мають один з найбільших у Європі потенціал транзитності.

Територією України проходять три залізничні міжнародні пан'європейські транспортні коридори (МТК) – № 3, 5, 9 і п'ять коридорів Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) – № 3, 5, 7, 8, 10. Через українські порти Ізмаїл

і Рені здійснюється взаємодія з панєвропейським коридором № 7, який проходить по р. Дунай.

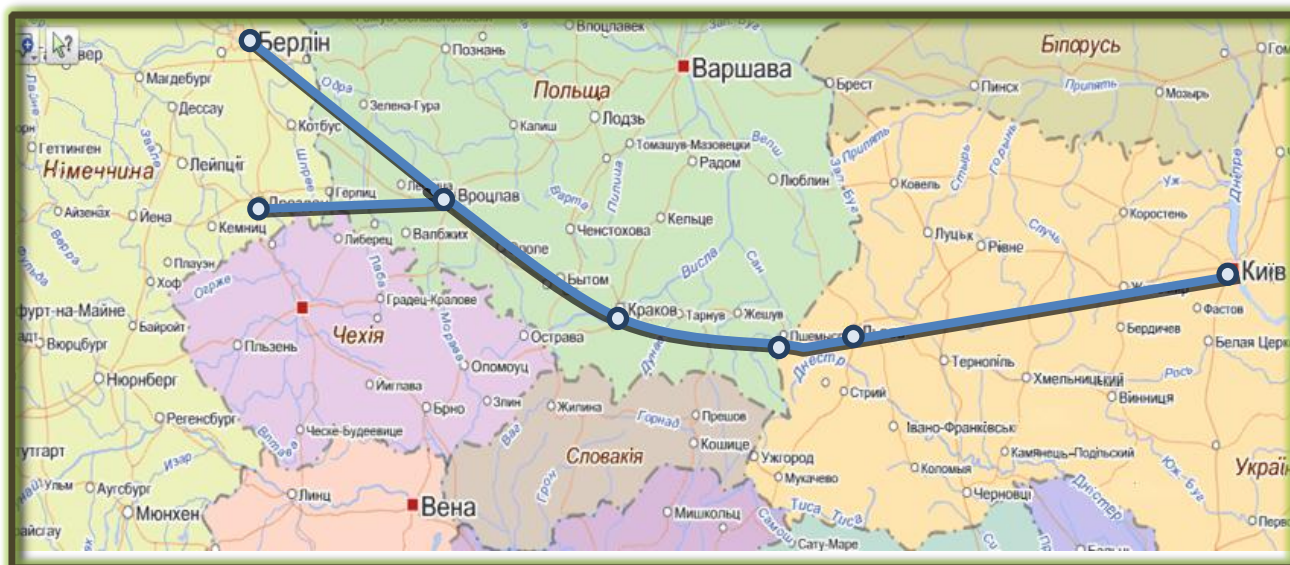
Пан-європейський транспортний коридор №9 проходить маршрутом: Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ(Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдів – Бухарест – Александрополіс (з 4-ма відгал.), через країни: Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція. Протяжність основного ходу – 3400 км., в тому числі по території України залізничного – 1496 км (рис. 2. 7)



Рис. 2.7. Пан-європейський транспортний коридор №9.

Пан-європейський транспортний коридор №3 проходить маршрутом через Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ, охоплює наступні країни

учасниці: Німеччина, Польща, Україна. Протяжність транспортного коридору становить 1640 км (рис. 2.8).



Примітка: побудовано автором

Рис. 2.8. Пан-європейський транспортний коридор №3

Пан-європейський транспортний коридор №5 проходить маршрутом: Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів. За даним маршрутом залучені такі країни: Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна. Протяжність – 1595 км., в тому числі по Україні залізничний – 266 км (рис. 2.9).



Примітка: побудовано автором

Рис. 2.9. Пан-європейський транспортний коридор №5

Залізниці України взаємодіють із залізницями 7 сусідніх країн через 56 пунктів перетину кордону та з 13 основними морськими портами Чорного та Азовського морів та р. Дунай [126], що можна розглядати як вагомий потенціал перевезень туристів і фактор розвитку міжнародного туризму.

Найважливішими залізничними магістралями України є: Київ-Москва, Москва-Харків-Севастополь, Харків-Донецьк-Ростов, Донбас-Кривий Ріг, Київ-Сімферополь, Київ-Харків, Київ-Одеса, Одеса-Львів, Київ-Львів-Чоп, Київ-Ковель-Брест. Найбільш напруженими за обсягами перевезення пасажирів є залізничні напрямки Донбас-Кривий Ріг, Київ-Фастів-Козятин, Жмеринка-Львів, Львів-Чоп, Донбас-Харків.

Практика свідчить, що залізницею користуються туристи, що подорожують відстанню від 500 до 1000 км. Тобто в зону впливу потрапляють центральноєвропейська частина Росії, Білорусь, Балтійські країни, Польща, Чехія, Словаччина, Угорщина, Румунія, Сербія, Болгарія, Молдова. Більшість з них – країни, з якими ведеться активний туристичний обмін. Проте, перешкодою більш інтенсивного використання залізниці у туристичному обміні з країнами Східної Європи є неоднакова ширина залізничної колії в Україні та в європейських країнах (1520 та 1435 мм відповідно). На західних кордонах країни функціонує 14 спеціально обладнаних станцій та 8 пунктів перестановки вагонів на євроколію. Ця процедура подовжує час перебування в дорозі, що іноді стає основною причиною обмеження використання залізничного транспорту в туристичній сфері.

Модернізація залізничного транспорту передбачає збереження і реконструкцію існуючої та будівництво нової залізничної мережі з можливою швидкістю руху до 300 км/год. Такі магістралі спеціалізуються на пасажирських перевезеннях, у тому числі, міжнародних. В системі українських залізниць йде удосконалення та розширення можливостей створеної системи бронювання та продажу залізничних квитків через мережу Інтернет: на розробку програмного забезпечення, формування фінансової звітності за результатами оформлення проїзду у міжнародному сполученні, розробку автоматизованих робочих місць (АРМів), ведення нормативно-довідкової

інформації згідно з тарифом «Схід-Захід» та розробку програмного забезпечення повернення платежів у міжнародному сполученні. Це підвищить швидкість та якість продажу квитків, тим самим забезпечивши підвищення кількості подорожуючих, що буде економічно стимулювати розвиток та розширення транспортної інфраструктури [47].

Перевагами водних видів транспорту (морського, річкового) в Україні у обслуговуванні туристичних перевезень є: значна місткість суден, можливість організації повноцінного харчування і відпочинку туристів, високий рівень комфорту, можливість реалізації різних видів і цілей туризму (пізнавальний, навчальний, бізнес-туризм та ін.) Популярності водних видів транспорту у туристичних перевезеннях сприяє також той факт, що поблизу великих водних магістралей і зручних бухт зосереджений значний соціально-культурний рекреаційний потенціал. Це закладає передумови розвитку круїзного туризму, коли транспортний засіб стає одночасно місцем розміщення, харчування і відпочинку.

Однак, проведений аналіз засвідчує, що в Україні, до недоліків водного виду транспорту, слід віднести застарілу матеріально-технічну базу, значний ступінь фізичного та морального зносу суден. Це стримує розвиток даних видів транспорту.

Велике значення для розвитку туризму в Україні має морський транспорт. Вихід до Чорного та Азовського морів, наявність розвиненої суднобудівної промисловості утвердили її як морську державу. Найбільшими морськими портами України є Одеса, Іллічівськ, Південний, Херсон, Керч, Маріуполь. Міжнародні пасажирські перевезення за допомогою морських суден, а це від 300 до 500 тис. осіб на рік, здійснюються в АР Крим, Запорізькій, Миколаївській та Одеській областях, містах Севастополь та Київ.

Морська інфраструктура України є частиною морської інфраструктури Азовсько-Чорноморського басейну, який оточують шість держав. Морська інфраструктура причорноморських держав є частиною міжнародних транспортних коридорів в Азовсько-Чорноморському і Чорноморсько-Каспійському регіонах, тому її розвиток не може здійснюватися без інтеграції в

систему міжнародних транспортних коридорів [40, с. 22]. Україна залучена до Панєвропейського транспортного коридору № 7 (водного), країнами учасницями є: Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна. Протяжність транспортного коридору – 1600 км, в тому числі по території України – 70км (рис. 2.10)



Примітка: побудовано автором

Рис. 2.10. Пан-європейський транспортний коридор №7 Дунайський (водний)

По Дунаю підтримуються економічні стосунки з країнами Східної і Центральної Європи. Діють поромні переправи Іллічівськ-Варна, Іллічівськ-Поті, Одеса-Хайфа. Через канал Дунай-Майн-Рейн Україна має вихід до Північного моря. Цю можливість треба використати для розвитку річкового круїзного туризму в Україні.

Річковий транспорт не тільки не набув у країні значного розвитку, а й занепадає. Він посідає одне з останніх місць в Україні за пасажирообігом. Загальна довжина судноплавних річкових шляхів за останні роки скоротилася і становить лише 2175 км. Найбільшими річковими портами країни є Київ, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нікополь, Херсон, Ізмаїл, Рені.

Міжнародні перевезення пасажирів за допомогою річкового транспорту здійснюються лише в Одеській області (трохи більше 20 тис осіб на рік) та в м.Київ.

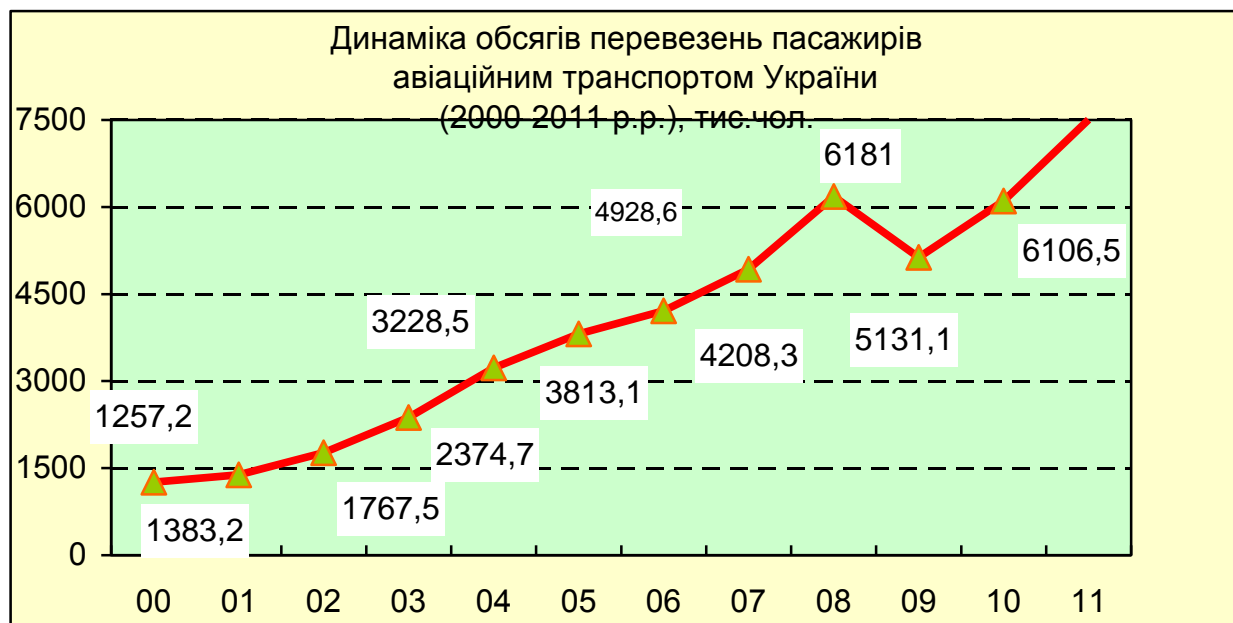
Для зміцнення позицій України на світовому ринку необхідні створення сучасної транспортної інфраструктури та докорінна організаційна перебудова всієї транспортної системи нашої країни. Вздовж транспортних коридорів, а особливо в місцях перетину магістралей та поблизу великих населених пунктів, доцільно створити заклади розміщення та харчування, атракційні зони, обслуговуючі комплекси, які б забезпечували ремонт, технічне обслуговування транспортних засобів. За умови розбудови магістралей це забезпечить розвиток транспортної інфраструктури практично на всій території України. Реалізація цього дозволить прив'язати до транспортних магістралей до 90% національних туристичних об'єктів. Існування міжнародних транспортних магістралей передбачає використання на конкретному напрямку кількох видів транспорту, а також обов'язкову наявність високо насиченої інфраструктури для їхнього обслуговування, зв'язку, сервісу. Саме наявність МТК передбачає швидке і безпечне пересування пасажирів.

Невід'ємною умовою забезпечення нормального функціонування транспортної інфраструктури та підвищення попиту пасажирських перевезень в Україні є стабільна робота авіаційного транспорту. Аналіз статистичних даних свідчить, що з кожним роком в країні збільшується показник середньої дальності перевезень, підвищується частка міжнародних і особливо міжконтинентальних повітряних сполучень, зростає частка комфортабельних літаків та літаків високого класу.

Авіаційні перевезення у світі здійснюють майже 400 авіакомпаній. Найбільш відомі серед них такі великі міжнародні авіакомпанії: AA – «American Airlines», DL – «Delta Airlines», США; AF – «Air France», Франція; BA – «British Airways», Англія; LH – «Lufthansa», Німеччина.

В Україні авіаперевезення пасажирів здійснюють транспортні засоби Державної національної авіакомпанії «Авіалінії України», а також низка інших авіакомпаній — «Аеросвіт», «Міжнародні Авіалінії України», «Українсько-

середземноморські авіалінії», «Авіаційна компанія «Роза Вітрів», «Авіалінії Візз Ейр Україна», «Київські авіалінії» [48]. В країні активно розвивається сектор міжнародних регулярних авіаційних пасажирських перевезень, де зберігаються найшвидші з-поміж всіх видів транспорту темпи зростання та висока завантаженість на багатьох рейсах (рис. 2. 11).



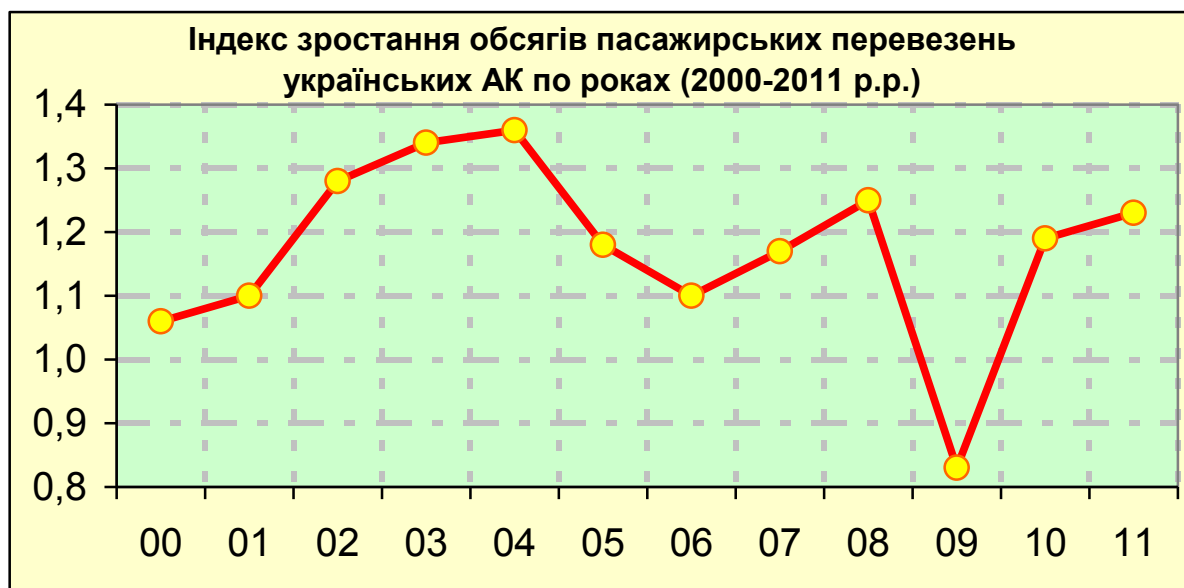
Примітка: наведено за [22].

Рис. 2.11. Динаміка обсягів перевезень пасажирів авіаційним транспортом України

Суттєвими факторами, які позитивно впливають на показники діяльності вітчизняних авіапідприємств, є подальше розширення маршрутної мережі та збільшення інтенсивності польотів на опанованих напрямках водночас з оновленням парку повітряних суден. Неабиякою мірою зростанню обсягів посприяло введення в експлуатацію в аеропортах напередодні Євро-2012 нових об'єктів і реконструкція існуючих. Поряд з цим сьогодні не значна увага приділяється заходам з підвищення безпеки польотів та покращення якості обслуговування.

Слід відмітити, що в останні роки (2000-2011 рр.) ринок авіаційних пасажирських перевезень розвивався досить динамічно (за винятком 2009 року). Поступово в цілому за 11 років обсяги пасажирських перевезень

українських авіакомпаній зросли майже в 6 разів (по відношенню до 2000 року) (рис. 2. 12).

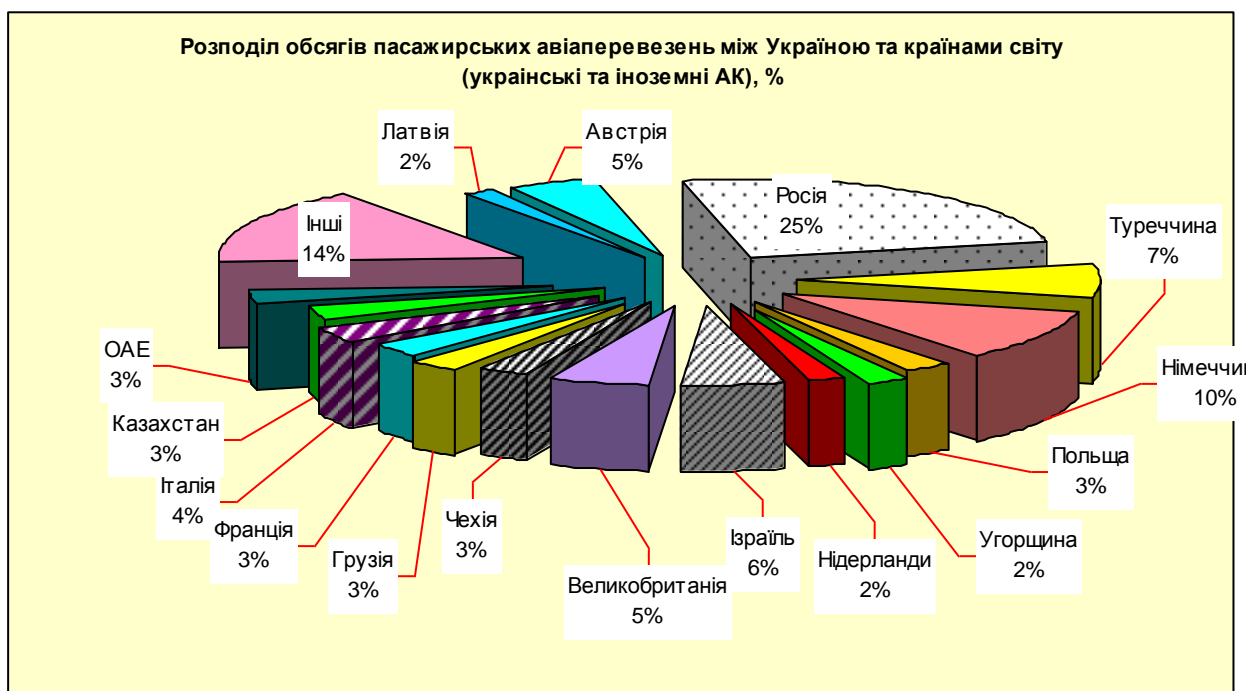


Примітка: наведено за [22].

Рис. 2.12. Індекс зростання обсягів пасажирських перевезень українських авіакомпаній

В секторі міжнародних регулярних пасажирських перевезень українськими авіакомпаніями досягнуто зростання обсягів майже на 42 відсотка, за 2011 рік перевезено 4,3 млн пасажирів. Майже 90 відсотків цих перевезень здійснено провідними вітчизняними авіакомпаніями „Аеросвіт” та „Міжнародні авіалінії України”. Загалом у 2011 році регулярні польоти між Україною та країнами світу здійснювали 9 вітчизняних авіакомпаній (до 48 країн) та 56 іноземних (з 33 країн). Упродовж року українськими авіаперевізниками було розпочато виконання польотів на регулярній основі за 13 новими міжнародними маршрутами (з Борисполя до Кракова, Новосибірська, Самарканду, Актау, Штутгарту, Бишкеку, Хошиміну, з Києва (Жуляни) до іспанських Жирони та Валенсії, з Кривого Рогу до Москви, з Івано-Франківська до Баку, Неаполю та Риму), а також відновлено виконання 4-ох (з Борисполя до Краснодару, Самари, Костаная та з Одеси до Єревану). Що стосується іноземних перевізників регулярні польоти до нашої країни виконують 10 нових іноземних авіакомпаній – російські «Avianova», «VIM

Airlines», «Kontinent» та «Air Bashkortostan», таджицька авіакомпанія «Somon Air», італійська «Wind Jet», «Skywings Airlines» з Греції, «Cimber Sterling» з Данії, турецька «Onur Air», а також «Flydubai» (OAE). Слід зазначити, що на міжнародних регулярних лініях між Україною та країнами світу вітчизняним авіакомпаніям вдалось перевезти більше пасажирів, ніж іноземним [22] (рис. 2.13).



Примітка: побудовано автором за [22]

Рис. 2.13. Розподіл обсягів пасажирських авіаперевезень між Україною та країнами світу.

Водночас треба відзначити, що на сьогодні тільки 25 з 42 українських аеропортів обслуговують комерційні рейси. 95 відсотків пасажиропотоків сконцентровані у 8 стратегічних аеропортах, тобто тих, які є пріоритетними, стратегічними та дійсно мають майбутню перспективу. Мова йде про аеропорти: «Бориспіль», «Київ» (Жуляни), «Львів», «Донецьк», «Дніпропетровськ», «Сімферополь», «Одеса» та «Харків».

“АероСвіт” обслуговує понад 60 міжнародних повітряних ліній, включаючи 5 трансконтинентальних – до Нью-Йорка, Торонто, Пекіна, Делі та Бангкока, а також забезпечує доставку пасажирів у найбільші адміністративні

центри України – Дніпропетровськ, Донецьк, Запоріжжя, Івано-Франківськ, Львів, Одесу, Сімферополь, Харків [3].

Враховуючи швидкі темпи зростання авіаперевезень та потенційні перспективи стратегічних аеропортів, насамперед їх транзитні можливості, все більш актуальним стає питання приведення цих аеропортів до вимог міжнародних стандартів.

Аеропорти, які не відносяться до стратегічних, виконують значно менший обсяг робіт з обслуговування авіаційних перевезень. Попри великі перспективи розвитку стратегічних аеропортів, нестратегічні аеропорти, не мають можливості розвиватися за власні кошти, а їх сертифікаційна придатність підтримується місцевими органами влади шляхом надання пільг та дотацій [130].

Суттєвою тенденцією розвитку авіаційних пасажирських перевезень в Україні є їх активізація в середині країни. Починаючи з 2007 р. намітилась позитивна тенденція до зростання в перевезенні пасажирів авіаційним транспортом. Винятком є 2009 р., що відображає реальний економічний стан населення України, який погіршився під час фінансово-економічної кризи. Авіаційні пасажирські перевезення за 2011 р. склали 123,3 % по відношенню до 2010 р. (табл. 2.6).

Таблиця 2.6.

Порівняльна кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом України за 2007- 2011 роки

За період	Перевезено пасажирів	
	млн	у % до минулого року
Січень – листопад 2007 року	4,9	112,5
Січень - листопад 2008 року	5,8	128,2
Січень - листопад 2009 року	4,8	82,3
Січень - листопад 2010 року	5,7	117,7
Січень - листопад 2011 року	7,0	123,3

Примітка: складено автором на основі джерела [23]

У 2011 році пасажирські перевезення на регулярній основі між 11 українськими містами здійснювали 7 вітчизняних авіакомпаній. Значно збільшили регулярні перевезення у межах України авіакомпанії «Аеросвіт», «Міжнародні авіалінії України» та «Дніпроавіа». На внутрішніх маршрутах літаками цих трьох авіакомпаній – лідерів було здійснено 9,3 тис. регулярних рейсів та перевезено 421,7 тис. пасажирів [22].

Аналіз показує, що в Україні є великий потенціал, як у важливого транспортного зв'язку між сходом та заходом. Економічний ріст також очікується з встановленням більш тісних зв'язків з Європою. Спрощення візового режиму та вхід до відкритих повітряних просторів буде стимулювати конкуренцію між авіалініями та зниження вартості подорожі, а також створить більший попит на повітряні перевезення.

Проведене дослідження засвідчує, що ринок туристичного обслуговування в Україні зростає на 20-20% щорічно. Кількість пасажирів, що приїжджають в Україну, як туристи, збільшується. Суттєва частина пасажирів прибуває з Канади та США, де існують великі українські спільноти. Тільки 4% туристів виїжджають з України до інших країн, що говорить про великий потенціал до зросту, який може бути обумовлений тільки ростом ВВП [90].

2.3. Інвестиційне забезпечення розвитку транспортної інфраструктури України.

Активізація інвестиційної діяльності в національній економіці і галузі найбільш актуальна і вельми важко вирішувана макроекономічна і мікроекономічна проблема, особливо в галузях із значною державною присутністю, до яких, без сумніву, відноситься і транспорт. Вигідне географічне розташування дозволяє Україні отримувати більше переваг у разі забезпечення динамічного розвитку та реалізації потенціалу транспортної інфраструктури.

Аналіз найвідоміших підходів до оцінки інвестиційної привабливості країни показує, що міжнародні агентства як основні параметри використовують

макроекономічні показники, а саме: динаміку приросту і структуру ВВП, стан платіжного балансу країни, фінансового ринку, обслуговування внутрішнього і зовнішнього боргу. Мета таких досліджень – оцінка політичного, економічного і соціального стану країни. Серед різних міжнародних методик оцінки інвестиційної привабливості варто виділити: Moody's Investors Service, Standard & Poors Rating Services, Fitch Ratings, Heritage Foundation / Wall Street Journal, Transparency International, Euromoney, Economic Intelligence Union та інші.

За версією Economist Intelligence Unit (EIU), Україна за показниками якості бізнес-середовища посідає 75 місце серед 82 країн. Попри прогнози цієї організації щодо певного зростання рейтингу протягом 2007-2011 рр. (на 5 позицій), Україна й надалі суттєво відстає від основних конкурентів за об'ємом іноземних інвестицій на світовому ринку [77, с. 120].

Одним із впливових міжнародних рейтингів є оцінювання інвестиційної привабливості країн, розроблене Конференцією ООН з торгівлі і розвитку (UNCTAD), яке складається з рейтингів країн за показниками індексу залучення прямих іноземних інвестицій (Inward FDI Performance Index) та індексу потенціалу залучення прямих іноземних інвестицій (Inward FDI Potential Index) [168]. За результатами рейтингу ЮНКТАД щорічно публікує доповідь про міжнародні інвестиції. У доповіді за 2011 рік стверджується, що країни з ринковою економікою (до яких входить і Україна) та країни, що розвиваються, залучили прямі іноземні інвестиції (ПІІ) у розмірі більше половини глобальних потоків ПІІ. Відтік прямих іноземних інвестицій з цих країн також досяг рекордного рівня [24].

У 2010 році за підсумками Рейтингу Світового банку серед 183 країн світу Україна посіла 147 місце, а в 2011 році – 145, за рахунок підвищення рейтингу по категоріях: «реєстрація підприємств» та «отримання дозволів на будівництво», водночас відбулося зниження рейтингів по категоріях: «реєстрація власності», «доступ до кредитів», «захист прав інвесторів» та «ліквідація підприємств» [151].

Серед країн СНД у цьому рейтингу Україна знаходиться на передостанньому місці. За даними дослідження, проведеного Heritage

Foundation та Wall Street Journal, Україна посіла 164-те місце в рейтингу економічних свобод – 2011 року серед 179 країн світу, що є останнім серед 43 європейських держав. Нашу країну випередили Узбекистан (163-те місце), Білорусь (155-те), Росія (143-те). Для порівняння: у 2010 році Україна займала 162 сходинку, а в 2009-му – 152-гу. Показник для України на 0,6 пункти нижчий, ніж попереднього року, у першу чергу, через погіршення показників у категоріях “Державні витрати” та «Свобода від корупції». Втрату Україною позицій дослідники пояснюють, зокрема, зарегульованістю економіки та високим рівнем корупції [120].

У 2011 році Україна піднялась з 89-го на 82-е місце серед 142 країн у щорічному рейтингу конкурентоспроможності, розмістившись між Тринідадом і Тобаго та Намібією. Як і минулого року, перша в рейтингу – Швейцарія, за якою слідує Сінгапур, Швеція, Нідерланди, Данія, Японія і Великобританія. Для порівняння, з країн колишнього СРСР Естонія розмістилася на 33-му місці, Азербайджан – на 55-му, Латвія – на 64-му, Росія – на 66-му, Казахстан – на 72-му, Грузія – на 88-му, Молдова – на 93-му. Основними перешкодами для України на шляху підвищення конкурентоспроможності експерти визначають податкове законодавство та корупцію [157].

Важливе значення мають показники суверенного рейтингу України, що визначаються міжнародними рейтинговими агенціями. При визначенні рівня суверенного рейтингу, агентствами проводиться глибокий аналіз стану бюджетної, грошово-кредитної, банківської, валютної системи і фінансового ринку, боргової політики, рівня трансформаційних перетворень, внутрішньополітичних чинників, геополітичної ситуації в регіоні і ключових подій, які можуть вплинути на рівень кредитоспроможності в майбутньому [33, с. 58].

На нашу думку, для отримання правдивої, точної інформації щодо рівня інвестиційної привабливості країни, насамперед, необхідно активізувати діяльність організацій, що виконують функції інвестиційної оцінки економіки, з метою її спрощення. До того ж, враховуючи відсутність в Україні агентства, здатного забезпечити якісний аналіз діяльності усіх суб’єктів господарювання

на основі єдиної бази даних й уніфікованої методики, вважаємо доцільним створення великої рейтингової структури, яка не повинна залежати від впливу державних органів і зацікавлених осіб, насамперед замовників, що буде спрямовано на створення єдиної бази даних і використання уніфікованої методики оцінки інвестиційної привабливості.

Капіталовкладення в транспортну інфраструктуру туризму зростають лише за умови, що віддача на вкладені кошти перевищує обсяг інвестованого капіталу. Якщо віддача дорівнює обсягу інвестицій, то ефекту від інвестицій немає. У цьому разі і капітал, і виробництво залишаються постійними. Якщо різниця між вкладеним і отриманим капіталом є від'ємною, туристична індустрія втрачає джерела поновлення капіталу, можливості виробництва обмежуються.

Інвестиційна активність в туристичну сферу та транспортні послуги, залежить від прибутку, який інвестори одержують від своїх капіталовкладень. Реалізуючи вкладення, інвестори враховують такі чинники:

1) ступінь новизни технологій. Використання нових методів у транспортній галузі, як і в будь-якій іншій галузі, сприяє зменшенню витрат і максимізації прибутку, а запровадження нових послуг і технологій туристичного продукту вимагає нових інвестицій;

2) вартість одержання і використання капіталовкладень в економіку туризму, яка впливає на віддачу від зроблених інвестицій: низька вартість означає велику віддачу від інвестицій і великий прибуток для інвесторів;

3) вартість грошового капіталу, необхідного для придбання матеріально-речових об'єктів. Критерієм дефініції вкладення є розмір прибутку від інвестицій, який залежить від ступеня використання капіталу;

4) державна політика, яка сприяє пожвавленню інвестиційної активності транспортної галузі (пільги з податку на прибуток в турбізнесі, послуг транспортної інфраструктури, інші заохочувальні заходи).

Найбільш значимими для покращення інвестиційного потенціалу України, в якому є туристичні атрактори, є наступні фактори:

- 1) ресурсно-сировинний (забезпеченість підприємств запасами основних видів природних ресурсів, у тому числі туристично-рекреаційних та санаторно-курортних);
- 2) виробничий (виражений не тільки у формуванні системи господарюючих суб'єктів, а й у створенні системи об'єктів соціально-побутового, культурного обслуговування населення і гостей, зручної транспортної мережі, об'єктів туристичної інфраструктури);
- 3) споживчий (зростання сукупної купівельної спроможності населення, що призводить до зростання витрат на перевезення);
- 4) інфраструктурний (економіко-географічне положення і інфраструктурна облаштованість, включаючи транспортну мережу та розвинені зв'язки);
- 5) інтелектуальний (освітній і культурний рівень населення, збереження і розвиток місцевих звичаїв, місцевої культури);
- 6) інституційний (ступінь розвитку провідних інститутів ринкової економіки, якість нормативно-правової діяльності регіональних і місцевих органів влади);

Є необхідність виявлення і оцінки інвестиційних ризиків:

- 1) економічний (тенденції, темпи і перспективи економічного розвитку);
 - 2) політичний (поляризація політичних симпатій населення за результатами останніх парламентських виборів і деструктивність у можливому прояві цієї поляризації);
 - 3) соціальний (рівень соціальної напруженості, пов'язаний зі ступенем соціального захисту населення, якістю життя);
 - 4) екологічний (рівень забруднення навколишнього середовища, включаючи радіаційне);
 - 5) кримінальний (рівень злочинності з урахуванням тяжкості злочинів)
- [139].

Недолік підходу полягає в тому, що інвестиційна привабливість розглядається як даність, практично не передбачає наявності можливості активної зміни. Зазначені фактори і ризики показують, що ці можливості дуже

обмежені. Загальний обсяг прямих іноземних інвестицій у транспортну галузь України з країн світу у 2011 склав 1711202,1 тис. дол. США (табл. 2.7).

Таблиця 2.7.

Прямі іноземні інвестиції у транспортну галузь України у розрізі країн світу у 2011 році (тис.дол.) *

Країни	Усього (на початок періоду)	У відсотках до підсумку	Усього (на кінець періоду)	У відсотках до підсумку
Усього	1626484,2	100,0	1711202,1	100,0
Країни СНД				
Азербайджан	1410,9	0,1	1415,0	0,1
Білорусь	2209,0	0,1	2209,1	0,1
Казахстан	60,3	0,0	52,5	0,0
Молдова, Республіка	1136,4	0,1	1126,7	0,1
Російська Федерація	236100,6	14,5	239736,2	14,0
Країни ЄС				
Австрія	25506,0	1,6	41948,1	2,5
Бельгія	6953,6	0,4	6425,8	0,4
Болгарія	545,0	0,0	1251,2	0,1
Велика Британія	143710,2	8,8	136873,4	8,0
Греція	437,2	0,0	427,9	0,0
Данія	1292,7	0,1	1241,3	0,1
Естонія	6850,1	0,4	6387,9	0,4
Ірландія	565,3	0,0	555,6	0,0
Іспанія	1316,4	0,1	904,8	0,1
Італія	6468,2	0,4	6813,9	0,4
Кіпр	533441,5	32,8	572581,5	33,5
Латвія	9405,4	0,6	10345,8	0,6
Литва	41,4	0,0	40,1	0,0
Люксембург	1517,7	0,1	1517,7	0,1
Мальта	16452,8	1,0	24224,7	1,4
Нідерланди	79953,5	4,9	151682,4	8,9
Німеччина	76079,8	4,7	97034,2	5,7
Польща	9407,4	0,6	8902,6	0,5
Румунія	436,8	0,0	408,6	0,0
Словаччина	8905,1	0,5	8110,7	0,5
Словенія	11961,0	0,7	11904,8	0,7
Угорщина	25440,3	1,6	22749,2	1,3
Фінляндія	7689,0	0,5	7317,9	0,4
Франція	13216,7	0,8	16609,0	1,0
Чехія	3987,9	0,2	3764,3	0,2
Швеція	4759,7	0,3	5330,4	0,3

(продовження таблиці 2.7.)

Європа				
Ліхтенштейн	2208,3	0,1	2847,1	0,2
Норвегія	71248,1	4,4	90,6	0,0
Швейцарія	50255,8	3,1	47130,8	2,8
Азія				
Гонконг (КНР)	1749,6	0,1	1264,6	0,1
Ізраїль	3930,9	0,2	3886,3	0,2
Об'єднані Арабські Емірати	3481,9	0,2	3481,9	0,2
Сирійська Арабська Республіка	11009,7	0,7	11026,7	0,6
Туреччина	4650,9	0,3	10446,4	0,6
Африка				
Єгипет	1802,5	0,1	2,0	0,0
Сейшельські Острови	1193,7	0,1	1198,0	0,1
Америка				
Багамські Острови	57,5	0,0	14,4	0,0
Беліз	1149,6	0,1	2835,7	0,2
Віргінські Острови	89033,1	5,5	96677,2	5,6
Канада	7995,0	0,5	8984,3	0,5
Панама	6291,9	0,4	6471,2	0,4
США	70582,0	4,3	64973,3	3,8
Інші країни	61417,8	4,0	59322,1	3,3

Примітка: наведено за [25, с. 22]

На рішення інвестора щодо обрання країни-реципієнта інвестицій впливає ціла низка факторів, які у загальному формують інвестиційну привабливість тієї чи іншої країни у боротьбі за інвестиції. Інвестиції та інвестори мають бути захищені на законодавчому рівні, і в разі звернення до органів судової влади інвестор повинен бути впевнений у неупередженості системи, а прийняті закони – не мати зворотної чинності.

Участь України в організації ЧЄ-2012 підвищила інвестиційну привабливість країни, тому Міністерством інфраструктури було сформовано перелік 17 першочергових інвестиційних пропозицій на загальну суму 2,24 млрд. дол. США. Проводилась підготовка до проведення аукціону з метою залучення інвесторів для фінансування необхідних бізнес-проектів. Крім коштів інвесторів, до процесу підготовки були залучені й гроші світових

фінансових структур: Світового банку, Європейського банку реконструкції та розвитку, Європейського інвестиційного банку та інших. За кредитні кошти здійснювалось 20 проектів, обсяг кредитів по яких становив 4757,28 млн дол. США. Серед них завершена реалізація по 5 проектах ЄБРР на суму 344,38 млн дол. США, знаходяться в стадії реалізації 4 проекти на суму 630,4 млн дол. США, у стадії підготовки – 8 проектів на суму 3120 млн дол. США, у стадії ініціювання – 2 проекти на загальну суму 662,5 млн дол. США [121].

Таблиця 2.8.

Інвестиції у транспорт та транспортні послуги у фактичних цінах, млн грн

Види та діяльність транспорту	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Всього інвестиції у транспортні послуги (млн грн)	3790,3	3369	4955,4	7787	6972,1	9152,3	17960,8	20662,3	14795	21408,1
Залізничний транспорт	1609,0	1249,3	1704,2	1809,1	2599,8	3463,1	6683,5	8549,3	3597,3	5734,8
Автотранспорт	531,8	685,1	862,1	1299,1	1462,6	1918,0	3442,7	3831,3	1651,8	3055,1
Морський транспорт	94,4	71,9	96,4	27,6	22,5	16,9	14,6	34,3	18,3	14,6
Річковий транспорт	10,3	30,1	6,9	46,2	36,0	17,5	37,7	22,5	16,5	37,8
Авіаційний транспорт	34,7	63,5	133,9	269,2	107,0	81,5	305,0	160,1	123,9	105,5
Додаткові транспортні послуги та допоміжні операції	1510,1	1269,1	2151,9	4335,8	2744,2	3655,3	7477,3	8064,8	8787,2	12460,3

Примітка: розраховано та складено автором на основі джерела [26]

Відповідно до Концепції розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на період до 2020 р. визначено основи інвестиційної політики, яка включає механізм державно-приватного партнерства і здатна забезпечити реалізацію завдань, що виникають перед галуззю в умовах поживлення виробництва і відновлення реального сектору економіки, зростання попиту на транспортні послуги та активізації процесів інтеграції в європейську та світову

транспортні системи. Відповідно прогнозам очікується щорічне зростання попиту на транспорті послуги на 4-5%, а у перспективі до 2020 року перевезення пасажирів – у 1,3-1,5 рази [58].

В умовах посилення впливу глобалізаційних процесів на динаміку соціально-економічного зростання країн та структурні зрушення у світовій економіці, міжнародна конкурентоспроможність країн значною мірою визначається їх здатністю ефективно інтегрувати потенціал міжнародного співробітництва держави та приватного бізнесу, залучати іноземні та вітчизняні інвестиційні ресурси. Це забезпечується за умов використання різноманітних механізмів реалізації інвестиційних інтересів держави, вітчизняних та іноземних інвесторів, залучення позабюджетних інвестицій на основі використання механізмів державно-приватного партнерства, чільне місце серед яких посідає концесія, яка сприяє консолідації зусиль її учасників, розвитку довгострокових партнерських відносин держави і бізнесу [50].

Дієвим засобом підвищення ефективності функціонування державної власності є розвиток партнерських відносин держави та бізнесу, що дасть можливість залучити в державний сектор економіки додаткові ресурси, насамперед інвестиції. У такій системі відносин відбувається об'єднання ресурсів і потенціалів держави і бізнесу, спрацьовує «ефект синергії», що сприяє підвищенню ефективності використання наявних ресурсів, розподілу ризиків між державним і приватним сектором та їхній мінімізації [70, с. 9].

При використанні будь-якої з форм інвестування у розвиток транспортної галузі в Україні необхідно враховувати такі особливості:

- 1) ринково-виробнича структура деяких підприємств транспорту належить до сфери природної монополії;
- 2) транспорт має велике значення для здійснення державою своїх функцій, що помітно обмежує можливості приватизації у цій сфері;
- 3) серед підприємств транспорту наявна досить значна кількість надвеликих, технологічно неподільних господарських комплексів, функціонування та розвиток яких потребують значних капіталовкладень;

- 4) послуги транспорту належать до соціальних послуг першої необхідності, а тому потребують державного регулювання та контролю

В Україні у залученні інвестиційного капіталу у транспортну сферу (як стратегічно важливу) первинну роль має відігравати цілеспрямована політика держави щодо стимулювання інвестиційної діяльності та формування відповідного економіко-правового механізму [49].

Партнерство державного і приватного секторів набуває різноманітних форм відповідно до ступеню залучення приватного та державного секторів та відповідно до рівня ризику, який приймають на себе сторони. У першу чергу, це – контракти, які держава дає приватним компаніям: на виконання робіт та надання суспільних послуг, на поставку продукції та надання послуг для державних потреб тощо. Система короткострокових контрактів достатньо поширена в господарській практиці органів державної влади за кордоном.

Світовий досвід показує, що, як правило, держава визначає обмежену кількість сфер та форм реалізації державно-приватного партнерства (ДПП), що дозволяє ефективно використати державні ресурси і спрямувати їх на вирішення найбільш гострих проблем. В більшості випадків механізм державно-приватного партнерства використовувався в країнах Європи саме для створення інфраструктурних об'єктів. Наприклад, у Фінляндії таким чином були побудовані центральні автошляхи, в Португалії – реконструйовані аеропорти та регіональні шляхи, у Франції – оновлено мережі водопостачання та побудовані швидкісні автомагістралі. Загалом, з 1990 по 2009 рр. в Європейському Союзі було укладено більше 1300 угод з ДПП загальною вартістю капіталу, що перевищує 250 млрд. євро [18, с.32].

Одним із найбільш масштабних у Європі проектів державно-приватного партнерства є проект реконструкції та експлуатації кільцевої автомобільної дороги навколо м. Лондон М 25. Він включає роботи з розширення секції 1 (довжина 41 км), секції 4 (довжина 26 км), будівництва тунелю під р. Темза (будівництво завершено, але тунель протікає) – секція 6, а також шість контрактів на експлуатаційне утримання дороги. Загальна протяжність М 25 – 220 км. Інтенсивність руху на ній становить більше 200 тис автомобілів на

добу. Загальна вартість проекту 9 млрд євро, у тому числі на будівництво – 6,2 млрд євро.

За даними Світового банку щодо проектів ДПП в сфері інфраструктури [136] в Україні протягом 1992-2011 років було реалізовано 25 проектів, в які інвестовано 12 млн дол. США, з них близько 130 млн дол. США – в сфері транспорту (табл. 2.9.).

Таблиця 2.9.

Проекти ДПП в Україні за період 1992-2011 рр., за оцінкою Світового банку

Сфера реалізації проекту	Кількість проектів, одиниць	Обсяг інвестицій, млн дол. США
Енергетика	23	920
Телекомунікації	14	10,878
Транспорт	1	130
Водопостачання та каналізація	2	202
Всього	25	12,131

Примітка: наведено за джерелом [136]

Відповідно до затвердженої урядом України національної Транспортної стратегії до 2020 р. [59] для розбудови транспортної інфраструктури необхідно залучити понад 100 млрд. дол. США, з яких на розвиток дорожньої галузі передбачається 55 млрд. дол. США, на реформування залізничної галузі – 17 млрд. дол. США, 13 – у сферу морського та річкового транспорту, 15 – в авіацію. Значний обсяг фінансово-інвестиційних ресурсів, необхідних для модернізації та подальшої розбудови інфраструктури транспортного ринку, вимагає використання диверсифікованих форм залучення довготермінових капіталовкладень. На долю автотранспорту припадає близько 80 % пасажирських перевезень. Стан автомобільних доріг визначається в першу чергу рівнем фінансування дорожнього господарства, яке як правило залежить від можливостей держави.

Згідно з даними Державної служби статистики України, основні показники роботи підприємств автодорожнього господарства свідчать про суттєвий приріст інвестицій за 2010 р. в порівнянні з аналогічним періодом 2009 р. Проте, додаткові капіталовкладення не привели до кількісного збільшення відремонтованих шляхів. Автошляхи України практично вичерпали свій ресурс міцності. Це означає, що на їх щорічний ремонт необхідно буде витратити все більше і більше коштів, для якісного та комфортного перевезення туристів та пасажирів. Додатковим джерелом залучення грошових коштів на реалізацію дорожнього будівництва може бути концесія.

Визначення об'єктів, які надаються в концесію, та затвердження їх переліку здійснюються Кабінетом Міністрів України на підставі Державної стратегії розвитку мережі автомобільних доріг та пропозицій Верховної Ради Автономної Республіки Крим, Ради міністрів Автономної Республіки Крим, обласних, районних, Київської та Севастопольської міських рад та відповідних державних адміністрацій [34].

Зокрема, на сьогодні в Україні немає жодного діючого концесійного договору в сфері автомобільних шляхів. Було оформлено два договори концесії на будівництво автомобільних доріг:

1) у грудні 1999 р. було підписано першу в Україні концесійну угоду між Укравтодором та консорціумом «Концесійні транспортні магістралі» на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів-Краковець, яка мала стати складовою автомагістралі (Берлін-Вроцлав-Львів-Київ) третього Критського коридору. Загальна кошторисна вартість будівництва дороги становила близько 1,635 млрд грн [60]. Фінансування будівництва мало здійснюватись спільно: 60 % – за рахунок концесіонера, 40 % – за рахунок концесіодавця (Укравтодору). Завершення будівництва планувалось у 2012 р. до початку проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу Євро-2012. Проте з початку реалізації проекту станом на листопад 2008 р. вартість виконаних робіт становила 37 млн грн, з них кошти концесіонера – 7,3 млн грн, кошти Укравтодору – 29,6 млн грн [61]. Тобто приватний партнер не виконував взяті на себе інвестиційні зобов'язання;

2) у грудні 2002 р. було підписано концесійну угоду між Укравтодором та ВАТ «Виробничо-наукова компанія «Розточчя СТ» на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів-Броди. Загальна кошторисна вартість будівництва дороги становила 2,7 млрд. грн, фінансування будівництва мало здійснюватись спільно: 79 % – за рахунок концесіонера, 21 % – за рахунок Укравтодору. Станом на листопад 2008 р. концесіонером було погоджено місце розташування зазначеної автомобільної дороги та виконано проектних робіт на суму 2,4 млн грн [61].

Внаслідок фактичного невиконання умов концесійних договорів їх в судовому порядку було розірвано (договір на будівництво та експлуатацію автомобільної дороги Львів-Броди – у березні 2012 р.) з причин: 1) невідповідності умов концесійного договору умовам національного законодавства, яке сталось внаслідок змін у національному законодавстві про концесії та невиконання умов договору концесії (для договору концесії Львів-Краковець), 2) неспроможності приватного партнера виконати свої концесійні зобов'язання (для договору концесії Львів-Броди).

Водночас, потенційні можливості для запровадження концесійних проектів у сфері автомобільних доріг є доволі значними. За даними Державної служби автомобільних доріг України (Укравтодор), забезпеченість автомобільними дорогами з твердим покриттям становить 280 км на 1000 км² території (це у декілька разів менше, ніж у розвинених європейських країнах); 90 % доріг давно потребують ремонту. За розрахунками Укравтодору, у найближчі роки необхідно збудувати понад 4,5 тис. км автомобільних доріг, орієнтовна вартість цих робіт – 31,5 млрд. дол. США [21].

Річний платіж за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, розраховується після завершення календарного року експлуатації дороги і сплачується щоквартально рівними частинами у наступному за розрахунковим календарному році.

Індексована частина річного платежу за експлуатаційну готовність розраховується після завершення календарного року до 20 січня наступного за розрахунковим календарного року за формулою:

$$P_{in} = B_n * I_n, \quad (3.1)$$

де P_{in} – індексована частина річного платежу за експлуатаційну готовність за розрахунковий календарний рік експлуатації дороги, грн;

B_n – фіксована частина річного платежу за експлуатаційну готовність за розрахунковий календарний рік експлуатації дороги, грн;

I_n – індекс інфляції за фактичний період експлуатації автомобільної дороги у розрахунковому календарному році, у долях одиниці.

Розмір щоквартального платежу за експлуатаційну готовність автомобільної дороги, побудованої на умовах концесії, розраховується за наступною формулою:

$$P_{Qn} = (B_n + O_{fn} + P_{in} - F_n) / 4, \quad (3.2)$$

де P_{Qn} – розмір квартального платежу за експлуатаційну готовність автомобільної дороги за розрахунковий календарний рік експлуатації дороги, грн;

B_n – фіксована частина річного платежу за експлуатаційну готовність за розрахунковий календарний рік експлуатації дороги, грн;

O_{fn} – поточні витрати за фактичний період експлуатації автомобільної дороги у розрахунковому календарному році експлуатації дороги, грн;

F_n – штрафні санкції за недосягнення експлуатаційної готовності та якості виконання, за розрахунковий календарний рік експлуатації автомобільної дороги, грн

Використання автодорожніх концесій надає низку переваг регіональному утворенню, головна з яких полягає в тому, що регіон (як ніякий інший суб'єкт) може виступати в якості і концесіонера, і концесієдавця за узгодженням та передачею повноважень центральним органом влади або на ділянках доріг обласного підпорядкування, може брати участь в концесійних проектах на корпоративних засадах за відповідними договорами з приватним бізнесом, вітчизняними та іноземними інвесторами.

Необхідно відзначити, що найбільш проблемними щодо ефективного забезпечення перевезень автомобільними дорогами держави є ділянки доріг на міжнародних транспортних коридорах. З одного боку фінансово-економічні

можливості держави і регіону поки що є недостатніми для їх реконструкції, а з іншого – відкладення вирішення цих задач справляє негативний вплив на національну економіку і вступає в протиріччя з міжнародними тенденціями, перспективами розвитку транспортної мережі.

Одним із ключових факторів, що позитивно впливають на обсяг перевезень залізничним транспортом, є стабільність роботи туристичних фірм та підприємств.

Завдяки коштам Європейського банку реконструкції і розвитку ЄБРР вже розпочато реалізацію проекту «Розвиток залізничних шляхів України» на суму 51,88 млн дол. США, «Впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів на залізницях України» на суму 200 млн дол. США, буде реалізовано проект «Оновлення рухомого складу залізниць» загальною вартістю 125 млн дол. США під державні гарантії Уряду. По спільному проекту Укрзалізниці та Світового банку «Підвищення пропускної спроможності залізничного напрямку Знам'янка-Долинська-Миколаїв-Херсон-Джанкой» готуються необхідні документи для Кредитної та Гарантійної угод. По проекту «Будівництво залізнично-автомобільного мостового переходу через Дніпро в м. Києві на залізничній ділянці Київ – Московський – Дарниця», кредит на 700 млн дол. США був наданий Дойче Банком АГ (Deutsche Bank), а загальна вартість проекту – 9,2 млрд. грн [121].

Зростаючі вимоги щодо якості транспортного обслуговування вимагають підвищення ефективності використання залізничного транспорту України, нарощування техніко-експлуатаційних можливостей, вдосконалення рівня сервісного обслуговування, що пов'язано з пошуком дієвих організаційно-економічних механізмів інноваційного розвитку всіх залізниць. Для діючих підприємств більш важливою проблемою є оцінка ефективності інвестування в реконструкцію і технічне переозброєння підприємств та їх фінансового забезпечення. Для оптимального функціонування інфраструктури залізничного транспорту України бюджетного фінансування недостатньо, внаслідок цього виникає потреба в залученні альтернативних джерел фінансування, одним з яких є концесія.

Міністерство інфраструктури України презентувало інвестиційні можливості розвитку портової інфраструктури, до реалізації яких планується залучити приватний бізнес [27].

У нинішніх ринкових умовах неможливо розвивати порти без залучення приватного капіталу, адже аналіз динаміки існуючих потоків засвідчує, що навіть потужні українські порти втрачають конкурентоспроможність порівняно з чорноморськими та балтійськими портами, які вже протягом десятиліть реалізують власні програми розвитку з залученням приватного капіталу. Концесія – це основний пункт стратегії розвитку українського портового господарства: держава не втрачає свою власність, концесіонер отримує гарантії та можливість прогнозованої довгострокової роботи, розвивається інфраструктура портів, зношеність якої на сьогодні складає близько 70%. При цьому переваги концесії є очевидними: це прозорість залучення коштів, ефективність управління, правовий захист інвестицій, цільовий розвиток об'єктів портової інфраструктури, а також гарантії виконання зобов'язань всіма учасниками концесійних договорів. І, на відміну від приватизації як найбільш радикального способу залучення інвесторів за умови співпраці на умовах концесії власність портів залишається за державою. З огляду на це, концесії слід розглядати як механізм розвитку портової галузі як основного можливого інструменту залучення інвестицій в море господарський комплекс України.

Необхідність державно-приватного партнерства в авіатранспортній галузі України виникає у зв'язку з різким підвищенням вимог до конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів авіаперевезень на світовому авіатранспортному ринку, політики «відкритого неба», стандартів Міжнародної торгівлі авіапослугами (ГАТС). Для виконання цих умов і вимог необхідні значні кошти для переобладнання авіаційного парку, розвитку потужностей і підвищення якості послуг авіаперевізників та аеропортів. Державний бюджет не передбачає такого інвестування, а приватизація об'єктів авіатранспортної галузі не вирішує проблеми розвитку цієї соціально важливої державної програми. А тому необхідно за допомогою різних механізмів залучати інвестиції з інших крім державного бюджету джерел.

ІКАО [162] пропонує розглядати розвиток індустрії авіаперевезень і споживчого попиту в довгостроковій перспективі та вживати заходи для забезпечення фінансової життєздатності аеропортів. Одним з найдієвіших шляхів адекватного інвестування майбутньої інфраструктури, яка забезпечить лідируючу позицію аеропортів на авіаційному ринку, може стати їх передача в концесію.

Впровадження в практику авіатранспортної діяльності концесійних відносин у сучасних умовах лібералізації авіаринку є найбільш перспективним і доцільним економічним рішенням інвестиційного забезпечення розвитку об'єктів державної власності, передусім аеропортових комплексів.

Актуальним на сьогодні для суттєвого покращення місця України у світових рейтингах і, відповідно, для підвищення своєї привабливості для іноземного інвестора є вдосконалення правової та організаційної бази для підвищення дієздатності механізмів забезпечення сприятливого інвестиційного клімату й формування основи для збереження та підвищення конкурентоспроможності туристичного ринку. Нашій країні слід активно вживати заходів для покращення бізнес-клімату, а саме: подальше вдосконалення дозвільної системи, ліцензування та технічного регулювання, державного нагляду та контролю, адміністративних послуг, започаткування та ліквідації бізнесу тощо. Україна потенційно може бути однією з провідних країн по залученню іноземних інвестицій. Цьому сприяє її величезний внутрішній ринок, порівняно кваліфікована і водночас дешева робоча сила, значний науково-технічний потенціал, великі природні ресурси та наявність інфраструктури, хоч і недостатньо розвиненої. Аналіз отриманих результатів оцінок міжнародних організацій рейтингових агентств свідчить про поступове покращення інвестиційного клімату в Україні для іноземних інвесторів з року в рік. Але існує необхідність підвищення інвестиційної привабливості України за допомогою проведення державної політики в сфері регулювання інвестиційної діяльності.

Проблеми залучення інвестиційних ресурсів у будь-яку галузь уміщують у собі цілу низку факторів, що впливають на сам процес інвестування. Одним з

найважливіших факторів у цьому процесі виступає ефективність нормативно-правового регулювання. Тому специфіка теперішньої ситуації в країні полягає в тому, що необхідні зміни потрібно провести в якомога коротші терміни, оскільки Україна повинна забезпечити сприятливий інвестиційний клімат для розвитку туризму, зокрема транспортної інфраструктури.

Напрями покращення інвестиційної привабливості країни доцільно було б доповнити такими діями:

- реалізація інвестиційних проектів за рахунок коштів державного, місцевого бюджету, а також іноземних інвестицій та кредитів;
- впровадження передового досвіду інших країн у сфері інвестиційної діяльності;
- використання механізму державно-приватного партнерства на основі використання концесій;
- виконання заходів державних та регіональних цільових програм;
- впровадження заходів з розвитку інвестиційної інфраструктури – систематичних семінарів, виставок, форумів, «круглих столів», презентацій інвестиційних проектів, зустрічей з інвесторами;
- створення центрів з проектного управління та бізнес-планування (рис. 2. 14).



Рис. 2.14. Напрями аналізу інвестиційних пріоритетів транспортної галузі України

Оцінка інвестиційного середовища розвитку транспортної інфраструктури України дозволила зробити висновок, що Україна, маючи вигідне географічне положення, розвивалася без урахування особливостей її функціонування за відсутності комплексної транспортної політики держави й дієвих механізмів управління туризмом. Однією із найважливіших проблем розвитку транспортної галузі України є відсутність суттєвої державної підтримки місцевих ініціатив у розвитку туризму, максимального ефекту в розвитку туризму можна досягти лише за умов співпраці органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, громадських організацій та підприємницьких структур.

Залучення іноземних інвестицій в транспортну галузь України позитивно вплине на транспортну забезпеченість країни, задоволення проблем економіки в перевезеннях, стимулювання економічного росту та ремонт і розширення транспортних шляхів, які ведуть до об'єктів туристичної інфраструктури.

Все це у сукупності сприятиме формуванню іміджу України як стабільної та привабливої країни для залучення інвестицій, здатної забезпечити іноземним та українським туристам сприятливе середовище для комфортного переміщення та відпочинку.

2.4. Інституційне середовище розвитку транспортної інфраструктури в Україні і світі.

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна із найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, транспортна система стає базисом для ефективного входження України у світове співтовариство. Це вимагає відповідного інституційного середовища.

Україна, перебудовуючи свою економіку на ринкових засадах, включається у світовий туристичний процес, про що свідчить зростання туристичних потоків і нарощування обсягів діяльності реформованої індустрії

туризму. У країні розвивається відповідна законодавча і нормативна база (закони України "Про туризм", "Про курорти" та інші законодавчі акти, укази Президента та постанови Кабінету Міністрів), розбудовується за світовими стандартами національна індустрія туризму, що дає певне інституційне підґрунтя для впровадження державної туристичної політики і впливу на формування національного туристичного ринку. Міжнародне визнання України як туристичної держави зафіксоване прийняттям її до складу ЮНВТО, яка нараховує зараз 139 країн-членів, та обранням першою серед країн СНД до Виконавчої Ради ЮНВТО, яка включає всього 14 країн, стратегічною метою визнано отримання асоційованого членства у Європейському Союзі.

Інституційне середовище охоплює сукупність основоположних фінансових, політичних, соціально-правових правил та організацій, що визначають форму суспільного устрою і через формальні й неформальні обмеження (норми права, правила, постанови та добровільно прийняті норми поведінки, звичаї) регулюють поведінку суб'єктів економіки, тому й впливають на розвиток економічної системи суспільства [93].

Важливим є те, що інституційне середовище формується на основі синергетичного ефекту взаємодії його складових, що дозволяє розробити й запропонувати комплекс заходів, спрямованих на покращення об'єкта дослідження. Удосконалення цих складових сприяє формуванню інституційного середовища, яке є близьким до конкурентного, тому слід проаналізувати усі складові середовища та виявити недоліки, що гальмують розвиток туризму та транспортної інфраструктури.

Інституційне забезпечення діяльності транспортної інфраструктури здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.

В більшості країн світу державна транспортна політика безпосередньо проводиться через центральні органи виконавчої влади, а також опосередковано – за допомогою правових важелів, підтримки транспортної інфраструктури і міжнародної політики.

Механізм реалізації транспортної політики держави включає:

- складання цільових програм з розвитку транспорту на рівні держави і регіонів;
- розробку конкретних заходів, спрямованих на досягнення поставленої стратегічної мети;
- державне регулювання розвитку транспортної галузі.

Державне регулювання розвитку транспортної інфраструктури, слід розглядати, як сукупність форм і методів цілеспрямованого впливу органів державної влади на розвиток транспортної системи і створення умов для ефективної співпраці органів державної влади, місцевого самоврядування та приватного сектора щодо розвитку транспорту через різні механізми: адміністративні, організаційні, економічні, правові, екологічні тощо.

Державне управління в галузі транспортної інфраструктури забезпечує:

- 1) безпечне функціонування транспорту;
- 2) своєчасне та якісне забезпечення потреб населення і подорожуючих в перевезеннях;
- 3) координацію діяльності різних видів транспорту;
- 4) захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;
- 5) додержання необхідної динаміки розвитку національної транспортної системи;
- 6) захист економічних та законних інтересів фірм та компаній транспорту та споживачів транспортних послуг;
- 7) обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- 8) охорону навколишнього середовища від шкідливого впливу транспорту [91, с. 147].

Державне управління галузі транспорту в Україні упродовж тривалого періоду здійснювало Міністерство транспорту та зв'язку України — колишній центральний орган виконавчої влади України. 9 грудня 2010 року Міністерство реорганізоване в Міністерство інфраструктури України .

Основними завданнями Міністерства інфраструктури України є:

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сферах транспорту, використання повітряного простору України, туризму, діяльності курортів, дорожнього господарства;
- формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері підготовки та реалізації в Україні інфраструктурних проектів;
- формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства.

Міністерство інфраструктури України у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, актами Президента України та Кабінету Міністрів України, іншими актами законодавства України, дорученнями Президента України [92].

Проблематика державного регулювання транспортної інфраструктури зводиться до визначення основних тенденцій розвитку транспортної галузі та впровадження відповідних кроків з інтеграції України в міжнародну транспортну систему з урахуванням її реальних можливостей.

Вироблення стратегії розвитку транспортної галузі і створення умов для її ефективного функціонування є складним завданням. Щоб успішно його виконати, уникати політичних помилок і прорахунків, доцільно скористатися досвідом інших країн.

Аналізуючи роль держави в організації й розвитку туристичної діяльності в різних країнах світу, можна виділити три типи моделей державної участі в регулюванні цієї важливої складової національної економіки [91, с.86].

Перша модель передбачає відсутність центральної державної транспортної адміністрації, вирішення усіх питань на місцях на засадах і принципах ринкової «самоорганізації». Урядові органи використовують таку модель тоді, коли туризм національній економіці взагалі не дуже потрібний, або коли позиції суб'єктів транспортного ринку є досить міцними, тобто коли вони здатні вирішувати свої проблеми без державної участі. Подібна модель управління транспортним комплексом використовується в США після того, як

1997 р. була ліквідована державна структура U.S. Travel and Tourism Administration (USTTA), що відповідала за розвиток туризму в країні [91, с.87].

Друга модель передбачає існування сильного й авторитетного центрального органу – міністерства, що контролює діяльність усіх підприємств транспортної галузі в країні. Для її реалізації потрібні відповідні умови, а саме: значні фінансові вкладення в транспортну галузь, зокрема у рекламну й маркетингову діяльність, інвестування в туристичну інфраструктуру тощо. Подібна модель організації управління транспортної інфраструктури діє в Єгипті, Мексиці, Тунісі, Туреччині та інших країнах, для яких туризм, а отже і транспортні перевезення є одним з основних джерел валютних надходжень у бюджет.

Третя модель переважає в розвинених державах світу. У країнах, де використовується така модель, питання розвитку транспортної інфраструктури в країні вирішуються в середині певного багатогалузевого міністерства на рівні відповідного галузевого підрозділу. При цьому підрозділ міністерства, що відповідає за її розвиток в країні, провадить діяльність за двома напрямками: вирішує або регламентує загальні питання державного регулювання (розробка нормативно-правової бази, координація діяльності регіональної представницької й виконавчої влади, міжнародне співробітництво на міждержавному рівні, збирання й обробка статистичної інформації) [91, с.88].

Така модель участі держави в розвитку транспортної інфраструктури отримала умовну назву "європейської". Доцільно розглянути європейську модель докладніше, оскільки вона є найбільш прийнятною для України. Центральна державна транспортна адміністрація в розвинених країнах працює в тісній взаємодії з місцевою владою й приватним бізнесом. Така схема роботи виявилася досить продуктивною для співробітництва та взаємодії адміністративних органів різних рівнів державного та регіонального управління, а також для залучення фінансових коштів приватного сектора з метою виконання відповідних державних завдань.

Варіанти реалізації третьої моделі управління туристичним сектором розглянемо на прикладі європейських країн: Франції, Іспанії, Великобританії та

Італії, на частку яких, за даними ЮНВТО, припадає близько 1/3 світових туристичних прибутків.

У Франції питання регулювання транспорту належать до компетенції Міністерства транспорту та суспільних робіт, у структурі якого функціонують державний секретаріат з питань транспортного забезпечення та управління туризму. Ці органи відповідають за управління та регулювання галузі, інвестування й міжнародні відносини. Крім того, існує ще ціла низка органів, що беруть участь в управлінні: Рада з туризму при міністерстві транспорту та суспільних робіт, французьке агентство транспортного інжинірингу, національне агентство з питань відпускних подорожей [122, с.84].

На регіональному рівні діють представники центральної виконавчої влади, що вирішують питання розвитку туристичної сфери та підпорядковані безпосередньо префектам. Діяльність цих представників спрямована на координацію регіональних ініціатив, оскільки повноваження місцевої влади в галузі транспорту досить широкі.

Просуванням образу Франції як туристичного центру та розвинутої транспортної інфраструктури на міжнародному ринку займається асоціація "Maison de la France", створена в 1987 р. на підставі угоди про партнерство між місцевими адміністраціями, транспортними підприємствами, адміністраціями об'єктів екскурсійного показу. На сьогодні асоціація налічує близько 800 членів. Діяльність асоціації на 60% фінансується з держбюджету [122, с.81].

В Іспанії питання туризму координує державний секретаріат з питань транспорту, туризму та малого бізнесу, підлеглий Міністерству економіки. Крім держсекретаріату, міністерству підпорядковуються: центральна дирекція з туризму (адміністративні питання, розробка загальних напрямів державної політики у транспортній галузі); готельна мережа "Paradores" (83 готелі, розміщені в будинках, що становлять історичну цінність); два виставково-конгресних центри (в Мадриді й Малазії) та іспанський інститут туризму "Turespasa" [122, с.85]. Повноваження самого Міністерства економіки невеликі. Такі важливі функції, як ліцензування, сертифікація послуг, розробка стратегії розвитку транспортної інфраструктури є перевагою місцевої влади. З метою

координації їх діяльності в країні створена рада з розвитку транспорту, до складу якої входять представники державних органів влади всіх рівнів і представники приватного бізнесу.

Оцінюючи досвід інституційного забезпечення розвитку транспортної інфраструктури Франції, вважаємо, що Україні слід перейняти в майбутньому досвід співробітництва Міністерства економіки цієї країни із представниками приватного сектора, що здійснюється за ініціативами приватного партнерства для впровадження в організацію питань залучення іноземних інвестицій.

У Великобританії сферу туризму очолює Міністерство культури, засобів масової інформації та спорту, якому підпорядковується орган, що безпосередньо координує діяльність у галузі туризму та транспортного перевезення туристів — "VisitBritain". Він займається залученням іноземних туристів у Великобританію, розвитком внутрішнього перевезення, а також консультує уряд й інші державні установи. "VisitBritain", окрім традиційної діяльності на іноземних ринках надає платні консалтингові послуги, організовує виставки та семінари, здійснює різні проекти за участю іноземного капіталу, складає маршрути, видає та розповсюджує путівники та іншу рекламно-інформаційну продукцію [169].

Важливою складовою державного регулювання туристичної сфери Великобританії є регіональні туристичні ради (РТР). Вони зазвичай координують свою діяльність на місцевому рівні з органами місцевого самоврядування, а на регіональному та міжрегіональному рівні співпрацюють з агентствами регіонального розвитку. Фінансування здійснюється на рівні держави, місцевих рад та приватними структурами. Специфікою діяльності цих рад є те, що вони функціонують за рамками існуючих територіальних одиниць, розглядаючи території з позиції їх туристичної привабливості. До головних функцій РТР відносяться: формування стратегії розвитку туризму на регіональному рівні, представництво інтересів регіону на національному рівні, розвиток транспортної інфраструктури, популяризація регіону [134, с. 522].

Щорічно з державного бюджету виділяється близько 80 млн фунтів стерлінгів для проведення маркетингової діяльності, а також утримання

закордонних туристичних представництв. Аналіз проведених у Великобританії маркетингових досліджень свідчить, що 1 фунт стерлінгів, вкладений у туризм, дає 27 фунтів прибутку, з них 4 фунти повертаються у вигляді податків [101].

Важливим чинником реалізації державної туристичної політики є запозичення Україною досвіду "VisitBritain" з ефективного застосування сучасних маркетингових компаній та інформаційних технологій.

За масштабами міжнародного туризму та розвитку транспортної інфраструктури для України найбільш прийнятна саме третя модель управління. Однак для ефективного функціонування цієї моделі потрібне державне фінансування (щонайменше, часткове), яке забезпечить участь країни у формуванні й розширенні ринку транспортних послуг, здійснення маркетингових досліджень, рекламно-інформаційної діяльності, організації та проведення міжнародних туристичних конференцій, семінарів, формування базового пакета інвестиційних проектів у галузі розвитку транспортної інфраструктури.

Як свідчить аналіз, окремі елементи механізмів державного регулювання транспортної галузі європейських країн, ефективність яких перевірена часом і підтверджується конкретними досягненнями, доцільно використовувати в розвитку транспортної галузі України з урахуванням її історичних, правових і культурних особливостей.

На підставі аналізу історії та сучасних тенденцій розвитку транспорту, зазначимо, що транспортна галузь України, маючи вигідне географічне положення, розвивалася без урахування особливостей її функціонування, глибокого проникнення в суть проблем і за відсутності цілеспрямованої комплексної транспортної політики держави й відпрацьованих механізмів управління. Реформування системи державного регулювання галузі висвітлює низку проблем, що потребують вирішення. Це, насамперед, невідповідність чинної нормативно-правової бази потребам і тенденціям розвитку транспортної інфраструктури. Існує потреба у вдосконаленні правового забезпечення галузі й узгодження її зі світовими стандартами. Крім того, перешкодою на шляху ефективного розвитку та інтеграції транспортної галузі стала відсутність

протягом тривалого часу виваженої регіональної політики, що зумовило потребу у створенні структури державного регулювання в Україні з урахуванням сучасних реалій і досвіду країн з високорозвиненою туристичною індустрією.

В Україні прийнята Програма розбудови туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів [98]. Метою Програми є розбудова туристичної інфраструктури, що дасть змогу забезпечити комфортність, ритмічність та безпеку при пересуванні за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів та основних транспортних магістралей, зростання туристичної привабливості держави, стимулювати розвиток усіх видів туризму та ефективне використання туристичного і рекреаційного потенціалу. Її реалізація дозволить розв'язати проблему облаштування доріг, створити сприятливі умови для розвитку туристичної індустрії.

Однією із найважливіших проблем розвитку транспортної галузі України є відсутність суттєвої державної підтримки місцевих ініціатив у розвитку туризму. Проте зарубіжний досвід свідчить, що максимального ефекту в розвитку туризму можна досягти лише за умов співпраці органів виконавчої влади, місцевого самоврядування, громадських і професійних організацій та підприємницьких структур.

Для задоволення потреб у перевезенні пасажирів необхідні транспортні засоби й комплекси, які повинні перебувати у належному технічному стані, своєчасне впровадження технічних заходів і методів з вдосконалення транспортної інфраструктури. В Україні транспортний комплекс має свою організаційну структуру. За Законом України «Про транспорт» (розділі II, ст. 21) у нашій країні сформована Єдина транспортна система, яка охоплює всі види державного, колективного й приватного транспорту, транспортно-технічні засоби, рухомий склад, структури управління на кожному виді транспорту та соціально-економічного забезпечення. Єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний) [35]. Вона повинна відповідати вимогам

суспільного виробництва та національної безпеки, мати розвинуту транспортну інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг.

Залізничний транспорт в Україні повністю регулюється державою, а залізничні колії є природною монополією. З точки зору технічних та технологічних питань (розвиток інфраструктури, типи рухомого складу, норми з безпеки та екології, швидкісні параметри, експлуатаційна сумісність, перевізні документи тощо) залізничний транспорт як частина єдиної системи є суб'єктом проведення необхідних змін з метою наближення до міжнародних стандартів та норм. За Державною цільовою програмою реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки орієнтовний обсяг коштів, необхідний для виконання першого і другого етапів Програми становить 9329,95 млн гривень (табл. 2.10).

Таблиця 2.10.

Прогнозні обсяги та джерела фінансування (перший і другий етапи) на 2010-2019 роки.

Джерела фінансування	Обсяг фінансування млн грн	У тому числі за роками					
		2010	2011	2012	2013	2014	2015
Державний бюджет	4094,9	44,7	123	177,9	635,9	1979,9	1915,5
Місцеві бюджети	3953,6	120,6	138,6	192,3	664,1	1174	1664
Інші джерела	1281,45	123	169,65	206,35	293,45	284,2	204,8
Всього	9329,95	288,3	431,25	576,55	1593,45	2656,1	3784,3

Примітка: наведено за даними Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки [96].

Фінансування Програми передбачається здійснювати за рахунок коштів державного бюджету в сумі 4094,9 млн гривень, місцевих бюджетів – 3953,6 млн, інших джерел – 1281,45 млн гривень [96].

З огляду ж на наближення до стандартів системи управління, доступу до ринку перевезень та інфраструктури, тарифної політики, вільної конкуренції,

ліцензування та інше, ці параметри на даний час є предметом проведення реформи на залізничному транспорті.

Відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт», залізничний транспорт знаходиться повністю у сфері державного регулювання і в державній власності. Він функціонує як державна монополія. Між тим, природною монополією є лише залізничні колії та інша інфраструктура, а рухомий склад штучно вважається монополією. Правові, економічні та організаційні засади державного регулювання діяльності залізничного транспорту визначені Законом України «Про природні монополії». Це, з одного боку, забезпечує стабільні обсяги перевезень навіть в кризових умовах, а з іншого – утворює загрози його розвитку. Укрзалізниця в більшості поєднує функції державного органу управління і господарюючого суб'єкта. Це негативно позначається на рівні конкурентоздатності залізниць, оскільки держава, і це очевидно, не в змозі забезпечити достатні обсяги фінансування, а обтяжливість соціальними питаннями робить залізничний транспорт неконкурентним по відношенню до аналогічних залізничних систем інших країн.

На залізничному транспорті функціонує 252 підприємства, установи і організації різного профілю діяльності. З них 42 безпосередньо підпорядковані Міністерству інфраструктури України. До сфери управління Державної адміністрації залізничного транспорту входять 210 підприємств, установ і організацій. Серед них 6 залізниць (Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська), 7 відкритих акціонерних товариств, 106 медичних та оздоровчих закладів, підприємства торгівлі, побуту, громадського харчування та інші, у яких працює понад 400 тис. осіб. Така розгалужена система потребує значних обсягів фінансування на утримання господарств, більшість з яких є збитковими [126].

Слід зазначити, що існуюча система залізничного транспорту в Україні є сукупністю залізниць та інших державних підприємств, які фактично не оформлені в єдиний виробничий комплекс та має низьку привабливість для інвесторів і не дозволяє без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів. У державі має бути утворений регуляторний орган

в сфері залізничного транспорту, головним завданням якого є гарантування справедливих і недискримінаційних умов доступу до залізничної мережі та послуг. Регуляторний орган є незалежним та відокремленим від будь-якої уповноваженої особи управління інфраструктурою, органу розподілу інфраструктури або потужностей, або заявника. Цей орган є незалежним у своїй організації, юридичній структурі, фінансуванні та ухваленні рішень [113, с.24].

Державна служба автомобільних доріг України (Укравтодор) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури України. Укравтодор у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, а також указами Президента України і постановами Верховної Ради України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів України, наказами Міністра транспорту та зв'язку та Положенням про Державне агентство автомобільних доріг України [94].

Укравтодор узагальнює практику застосування законодавства з питань, що належать до його компетенції, розробляє пропозиції щодо удосконалення законодавства і в установленому порядку вносить їх на розгляд Кабінету Міністрів України. Укравтодор організовує у межах своїх повноважень виконання актів законодавства та здійснює контроль за їх реалізацією.

У підпорядкуванні «Укравтодору» також знаходяться науково-дослідні, проектні та сертифікаційні установи та інші підрозділи. Управління дорожнім рухом, здійснює ДАК «Автомобільні дороги України».

Постановою Кабінету Міністрів України утворена Головна державна інспекція на автомобільному транспорті, основними завданнями якої є:

- участь у формуванні та реалізації державної політики у сфері надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом;
- здійснення відповідно до законодавства ліцензування та контролю у сфері надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом [95].

Згідно з Законом України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» [36], витрати, пов'язані з будівництвом, реконструкцією,

ремонт і утримання автомобільних доріг, здійснюються за рахунок бюджетних та інших коштів для реалізації програм розвитку дорожнього господарства України. У Державному бюджеті України щорічно передбачаються видатки на фінансування робіт, пов'язаних з будівництвом, реконструкцією, ремонт і утриманням автомобільних доріг.

Будівництво, капітальний ремонт, реконструкція та утримання доріг загального користування державного значення здійснюється «Укравтодором» за рахунок коштів Державного дорожнього фонду України, який формується за рахунок надходжень від:

- акцизного збору із вироблених в Україні нафтопродуктів і транспортних засобів;
- акцизного збору із увезених на територію України нафтопродуктів і транспортних засобів;
- увізного мита на нафтопродукти і транспортні засоби.

Дороги місцевого значення фінансуються за рахунок дорожнього збору, який зараховується до місцевих бюджетів. Проведений аналіз засвідчує, що бюджетні кошти асигнуються лише на утримання доріг, але їхній обсяг явно недостатній для розвитку придорожньої інфраструктури (хоча й становить, за оцінками, 0,5% ВВП). Наприклад, витрати на утримання доріг, оцінювались на 2008 рік у 24 млрд. грн, а у державному бюджеті було передбачено на ці цілі лише 6,6 млрд. грн (27%). Навіть при цьому частина цих коштів була витрачена на фінансування ремонту доріг поза межами мережі «Укравтодору» (наприклад, міських доріг у Києві). Такий низький рівень фінансування означає, що на деяких ділянках доріг жодних робіт не проводиться з середини 1980-х років.

Серйозні капіталовкладення фінансуються лише за рахунок позик МФО і комерційних кредитів. Україна не одержує ніяких грантів із коштів ЄС, порівнянних, наприклад, із програмою ФАРЕ, за якою надавалася підтримка центральноєвропейським державам у період підготовки до їхнього вступу до Євросоюзу.

Міжнародна автомобільна федерація (ФІА), створена для підтримки розвитку автомобілізму, сприяє розвитку міжнародного дорожнього руху та

автотуризму, виданню карт автомобільних доріг, регламентації проведення автомобільних змагань. В її структурі діє Міжнародна комісія з туризму, яка сприяє автомобілістам в їх власних країнах і за кордоном (координація технічного обслуговування, взаємного технічного обслуговування зарубіжних клубів, розробка міжнародних карток для надання допомоги автомобілістам, кредитних книжок для ремонту, технічного і санітарного обслуговування), здійснює інформаційне обслуговування туристів (поширення інформації для автомобілістів про правила дорожнього руху, про митні формальності при відвідуванні різних країн, про рекомендованих маршрутах), сприяє організації кемпінгів, а також страхування в міжнародному масштабі. Комісія приймає рекомендації по захисту навколишнього середовища та пам'яток старовини, розробляє нові райони і маршрути для організації автотуризму.

Морський і річковий транспорт України, як об'єкт управління, є комплексною галуззю. Її діяльність регулюється системою норм, що зачіпають як адміністративно-правові, так і інші відносини (цивільно-правові, земельні, трудові, фінансові тощо). Державне управління водним транспортом на законодавчому рівні здійснюють відповідно до Закону України «Про транспорт» та Указом Президента України від 06.04.2011 № 370/2011 «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» було утворено Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті шляхом реорганізації Державної служби морського і річкового транспорту України [72].

Укрморрічінспекція входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики у сфері безпеки на морському та річковому транспорті. Укрморрічінспекція у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, актами Президента України та Кабінету Міністрів України, наказами Міністерства інфраструктури України, іншими актами законодавства України, а також дорученнями Президента України та Віце-прем'єр-міністра України – Міністра інфраструктури України. Основним нормативним актом, що регулює управління морським і річковим транспортом, є Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському і

річковому транспорту затверджене Указом Президента України від 8 квітня 2011 р. № 477 [97].

У взаємовідносинах з міжнародними морськими організаціями Міністерство інфраструктури України виконує функції Морської адміністрації України. Для визначення основних напрямів розвитку морського й річкового транспорту, розв'язання найважливіших питань його господарської діяльності створюють раду. Склад ради, положення про неї затверджує Міністр транспорту України, а рішення ради проводять у життя наказами.

Аналіз свідчить про те, що роботу органів виконавчої влади на морському й річковому транспорті насамперед спрямовано на управління господарською діяльністю підприємств, що не дозволяє створити оптимальну й ефективну систему управління водним транспортом України .

З метою та у розвиток діючої Транспортної стратегії України на період до 2020 року Мінінфраструктури розроблено проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на 2013-2021 роки. Презентація напрацьовань відомства відбулась у рамках чергового засідання Робочої групи Моніторингу інфраструктури України (МІУ) з питань розвитку перевезень річковим транспортом. У документі закладено комплексний підхід до розвитку внутрішнього водного транспорту – він передбачає як роботу над створенням якісної законодавчої бази у цій галузі, так і торкається питань безпеки судноплавства, оновлення та модернізації технічного, пасажирського флоту, утримання у належному стані та розвиток річкової інфраструктури, а також вдосконалення системи підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації членів екіпажів суден [131].

Серед основних очікуваних результатів від виконання Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту – задоволення потреб національної економіки та населення у послугах річкового транспорту, підвищення якості річкових перевезень та водночас зменшення їх собівартості. Так, виконання Програми у тому числі націлене на створення передумов для утворення нових суб'єктів господарювання різних форм власності, що здійснюватимуть вантажні та пасажирські перевезення, а відтак конкуренція на

ринку українських річкових перевезень має зрости – це у свою чергу стимулюватиме перевізників до підвищення якості надаваних ними послуг.

Реалізація програми повинна орієнтуватись на підвищення інвестиційної привабливості галузі та створити передумови для модернізації річкової інфраструктури, оновлення флоту.

Управління авіаційним сектором України здійснює Державна авіаційна адміністрація України (Державіадміністрація), підпорядкована Міністерству інфраструктури України. Державіадміністрація як орган виконавчої влади відповідає за реалізацію державної політики в авіаційній галузі та використання повітряного простору держави, здійснює нагляд за безпекою польотів повітряних суден, льотною придатністю суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден, придатністю до експлуатації аеродромів, аеронавігаційних технічних засобів, інших об'єктів цивільної авіації, а також забезпечує регулювання та контроль системи авіаційної безпеки.



Примітка: побудовано автором

Рис.2.14 . Загальна схема Управління Цивільною Авіацією України

Україна здійснила важливий крок до приєднання Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання (надалі «Кейптаунська

Конвенція»). Закон України No. 4904-VI «Про ратифікацію Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання та Протоколу до Конвенції про міжнародні майнові права на рухоме обладнання з питань авіаційного обладнання» був прийнятий 6 червня 2012 року та набирає чинності з 15 липня 2012 року [187]. Метою Кейптаунської Конвенції є створення єдиного міжнародного простору для захисту інтересів кредиторів щодо рухомого обладнання. Вона є особливо важливою для міжнародного авіаційного ринку, який потребує комплексного фінансового структурування та ефективного захисту власників та лізингодавців повітряних суден.

Фінансування розвитку інфраструктури аеропортів відбувається у більшості за рахунок власних коштів аеропортів. Виходячи із того, що регіональні аеропорти мають дуже незначний обсяг авіаперевезень, вони не мають достатньо коштів для розвитку. Це призводить до суттєвого дисбалансу у розвитку як аеропортової інфраструктури і термінальних комплексів, так і рівня сервісу та організації обслуговування пасажирів і іноземних туристів у регіональних аеропортах.

Аеропорти України перебувають у муніципальній та державній власності. До державних відносяться чотири аеропорти Бориспіль, Дніпропетровськ, Запоріжжя та Львів, решта – муніципальні. Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 5 березня 2008 року № 506-р ухвалено Концепцію розвитку аеропортів до 2020 року [62], якою передбачається передача стратегічних аеропортів назад до державної власності. Таке рішення зумовлено тим, що це дозволить акумулювати кошти на розвиток аеропортів за рахунок обсягів авіаперевезень та забезпечити їх фінансування за рахунок держбюджету.

Можна зазначити, що ця ідея ще знаходиться досить далеко від реалізації, а крім того, урахувавши обмеженість коштів державного бюджету, навряд чи зміна власника з муніципального на державного суттєво вплине на розвиток аеропортів. Базуючись на існуючих нормах постає питання використання державно-приватного партнерства (ДПП) для розвитку інфраструктури аеропортів.

Ефективність діяльності вітчизняного авіаційного транспорту значною мірою залежать від дієвості механізмів, які застосовує держава, регулюючи відносини в авіаційній галузі. Враховуючи, що транспортна авіаційна галузь України є невід'ємною складовою світової авіаційної транспортної системи, здатність національних авіаційних компаній конкурувати з іноземними авіакомпаніями є основною передумовою розвитку сфери туризму та створення потужної національної авіаційної галузі.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

1. На даному етапі стан транспортної системи України не можна вважати задовільним. Більшу частину інфраструктурних об'єктів транспорту необхідно визнати застарілими і такими, що не відповідають сучасним вимогам щодо виконання своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничного та автомобільного транспорту. Автомобільні дороги, зокрема, не відповідають європейським стандартам щодо багатьох показників. Проблеми на морському, річковому та повітряному видах транспорту пов'язані зі значним фізичним і моральним спрацюванням транспортних засобів. Приведений аналіз тільки найважливіших проблем функціонування різних видів транспорту, що очікують свого невідкладного рішення, свідчить про їхню масштабність, складність у визначальному значення для загального розвитку економіки України. Їхня реалізація вимагає великих інвестицій і непростих організаційних рішень.

2. Україні необхідні стартові умови для формування сучасної системи транспортних комунікацій, що відповідали б міжнародним стандартам. До них насамперед відносяться: необхідність технічного переоснащення галузі й істотних організаційних змін у всіх видах транспорту; наявність кваліфікованого трудового потенціалу і передових науково-технічних розробок; наявність конкурентоздатних науково-технічних проектів, що пройшли відповідну експертизу і готові до реалізації; зацікавленість закордонних інвесторів у розміщенні капіталів в Україні; стійка тенденція до визнання України світовою співдружністю як європейської держави, з якою бажано мати

стабільні ділові відносини на широкій і довгостроковій основі і яке в перспективі буде впливати на ключові проблеми європейської політики; наявність затвердженої концепції створення і функціонування в Україні національної мережі міжнародних транспортних коридорів.

3. Система державної підтримки у розвитку транспортної інфраструктури має забезпечувати своєчасне, повне та якісне задоволення потреб туристів в перевезеннях; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту і споживачів транспортних послуг. Дієвим засобом підвищення ефективності функціонування державної власності має бути розвиток партнерських відносин держави та бізнесу, що дасть можливість залучити в державний сектор економіки додаткові ресурси, насамперед інвестиції. У такій системі відносин відбувається об'єднання ресурсів і потенціалів держави і бізнесу, спрацьовує «ефект синергії», що сприяє підвищенню ефективності використання наявних ресурсів, розподілу ризиків між державним і приватним сектором та їхній мінімізації.

5. При створенні та розвитку швидкісних магістралей, повітряних коридорів, морських портів міжнародного класу слід суттєво поліпшити транспортне обслуговування, сприяти соціально-економічному розвитку прилеглих територій і, разом з тим, відіграти значну роль у подальшому розвитку туризму. Вздовж транспортних коридорів, а особливо в місцях перетинання магістралей та поблизу великих населених пунктів, створити обслуговуючі комплекси, які б забезпечували ночівлю, відпочинок, технічне обслуговування подорожуючих. За даними уряду, безпосередньому впливу транспортних коридорів підлягають смуги територій завширшки 150-200 кілометрів. А це, за умови будівництва намічених магістралей, практично вся територія України.

5. В умовах високого транзитного потенціалу, котрим володіє Україна, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції нашої

держави в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів. Адже через її територію здійснюється транспортний зв'язок країн СНД з країнами Центральної та Південної Європи, Близького Сходу та Африки. Крім того, налагоджені комунікації Західноєвропейських, Скандинавських та Балтійських країн з країнами Закавказзя, Центральної Азії, Далекого Сходу, Китаєм та Індією. У подальшому розвитку і зміцненні цих зв'язків зацікавлені всі учасники транспортно-комунікативних процесів

6. Основні положення цього розділу були викладені в [46; 47; 54; 55].

РОЗДІЛ 3
ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ
ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ В УМОВАХ ЇЇ ІНТЕГРАЦІЇ У
МІЖНАРОДНУ ТРАНСПОРТНУ СИСТЕМУ

3.1. Стратегічні орієнтири України у формуванні та розширенні ринку транспортних послуг у сфері міжнародного туризму.

Вироблення стратегії формування і подальшого розвитку ринку транспортних послуг у сфері міжнародного туризму є складним завданням і має опиратись на прогнозні оцінки зростання обсягів візного і виїзного туризму.

Всесвітня туристична організація ЮНВТО прогнозує, що до 2020 року основними приймаючими регіонами будуть країни Європи (717 млн туристів), Східноазіатський та Тихоокеанський регіон (397 млн туристів) (табл.3.1).

Таблиця 3.1

Прогноз розподілу обсягів в'їзного туризму за регіонами світу (міжнародні туристичні прибуття, млн осіб)

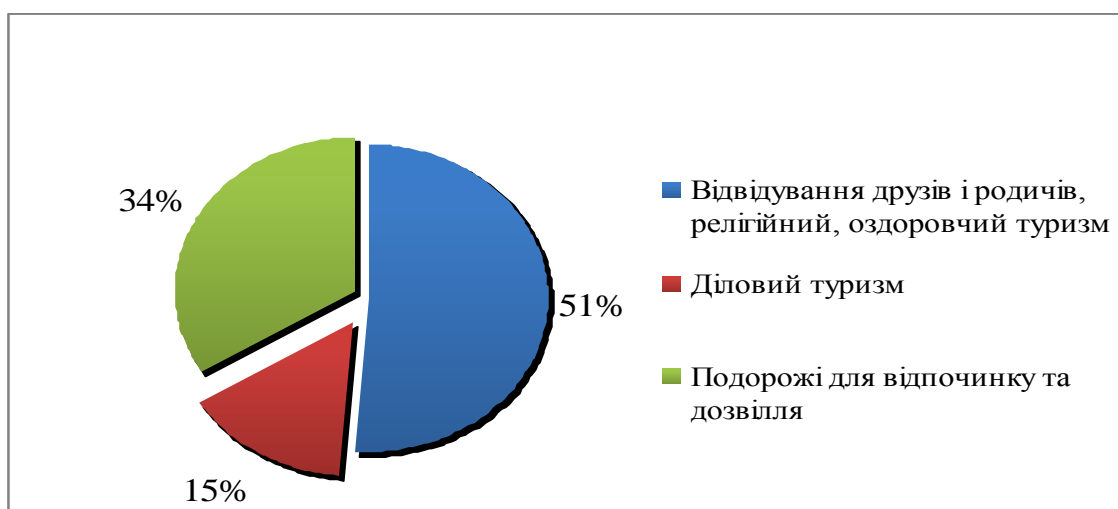
Регіони світу	Прибуття					Прогноз
	1985 р.	1990 р.	1995 р.	2000 р.	2010 р.	2020 р.
Африка	9,7	15,0	20,2	27,4	47,0	77,3
Америка (Південна та Північна)	64,3	92,8	108,9	130,2	190,4	282,3
Східна Азія (Тихоокеанський регіон)	31,1	54,6	81,4	92,9	195,2	397,2
Європа	212,0	282,7	338,4	393,4	527,3	717,0
Близький Схід	7,5	9,0	12,4	18,3	35,9	68,5
Загалом	327,1	457,2	565,4	667,7	1006,4	1561,1

Примітка: наведено за даними ЮНВТО [188]

Майже всі регіони світу останніми роками демонструють швидке зростання обсягів туристичного потоку. Слід відзначити Азіатсько-Тихоокеанський регіон, де кількість мандрівників у 2010 р. стала на 255% більшою, ніж у 2000 р. Цей успіх можна пояснити активними рекламними кампаніями держав регіону, а також підтриманням цін на «кризовому» рівні. Значну зацікавленість до поїздок в країни Азіатсько-Тихоокеанського регіону виявляють жителі Європи й Америки [188].

З огляду на розвиток транспортної інфраструктури туризму в Україні на ближню перспективу потрібно брати орієнтири європейських лідерів. При цьому не варто обмежуватись досвідом країн з традиційно розвинутою туристичною індустрією, а й вивчати досвід тих, які спромоглися істотно збільшити приплив іноземних туристів. Досвід із створення об'єктів туристичної інфраструктури при транспортних шляхах та магістралях: туристичних центрів, міні готелів, мотелів, ресторанів, центрів обслуговування, реклами тощо.

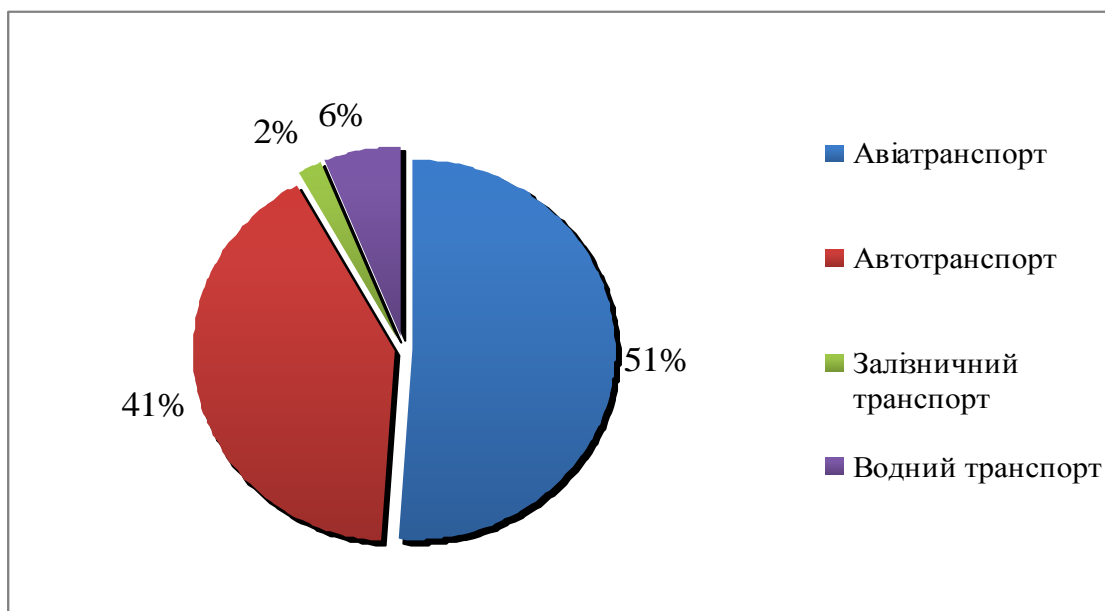
У 2011 році на подорожі для відпочинку та дозвілля припало більше половини всіх міжнародних туристських прибуттів (51% або 505 млн прибуттів). Близько 15% іноземних туристів, подорожували з діловими і професійними цілями, 34% - мали інші цілі, такі як відвідування друзів і родичів, релігійних причин і паломництва, медичне обслуговування (рис. 3.2) [189, с. 4].



Примітка: побудовано за джерелом [189, с. 4].

Рис. 3.2. Туризм за цілями візиту у 2011 році

Трохи більше половини туристів (51%) прибули до місця призначення авіатранспортом, в той час як інша наземним (49%). Автомобільним (41%), залізничним (2%), водним (6%). Намітилася тенденція, що обсяги послуг повітряного транспорту, відносно наземного транспорту, поступово збільшуються (рис 3.3) [189, с. 4].



Примітка: побудовано за джерелом [189, с. 4].

Рис.3.3. Туризм за видами транспорту у 2011 році

Європейські країни, такі як Франція, Німеччина, Великобританія, які можна порівнювати за територією і населенням з Україною, експортують транспортні послуги в межах 20-30 млн дол. США. Такі показники реальні і для України, передусім з огляду на тенденції розвитку туристичного бізнесу в середині країни.

Показники України у в'їзному туризмі надто скромні. Це дає підстави вважати, що Україна має великі резерви зростання експорту послуг у напрямку розвитку подорожей і відповідно транспортних послуг.

Звичайно, Україна може і повинна розвиватись як країна, що має великі доходи від транспортних послуг. Це обумовлено її вигідним геополітичним становищем. Крім того, треба врахувати світові тенденції. У зв'язку з цим варто відзначити, що у транспорті створюється біля 10% ВВП, у транспортні послуги

вкладається 20% усіх приватних капіталовкладень, об'єктами транспортної інфраструктури зайнято приблизно 5% території світу [63].

Важливою перевагою є мультиплікативний ефект від туризму, тобто його вплив на розвиток суміжних галузей економіки, а саме на розвиток транспортної галузі.

Більшу частку транспортної інфраструктури необхідно визнати застарілою, як таку, що не відповідає міжнародним вимогам. В першу чергу, це стосується залізничного та автомобільного транспорту. Значною проблемою є те, що автомобільні дороги не відповідають сучасним стандартам за багатьма показниками. Проблеми морського, річкового, повітряного видів транспорту пов'язані зі значним зносом транспортних засобів.

Узагальнення проблем, виявлених у розвитку транспортної інфраструктури України в контексті активізації міжнародного туризму, дозволяє визначити стратегічні напрями розвитку транспортної інфраструктури зображені на рис.3.4



Примітка: розроблено автором

Рис. 3.4. Стратегічні напрями розвитку транспортної інфраструктури

Розробка стратегій розвитку міжнародних транспортних послуг повинна будуватись на принципі комплексності. Це має означати, що транспортна

система повинна бути представлена всіма видами транспорту, що, по можливості, рівномірно розвиваються. Одночасно з перевезеннями слід передбачити здійснення розвитку власного виробництва транспортних засобів на основі використання найновіших інноваційних розробок і технологій. Така модель розвитку ринку транспортних послуг може розроблятися за умови, що здійснюються форсування сучасної і зручної мережі автомобільних та залізничних доріг, морських і авіаційних портів при зростанні частки транспортних засобів, що зосереджені у власності національних компаній. Це вимагає проведення державної політики для оновлення транспортного парку, послуг та об'єктів транспортної інфраструктури в середині країни [114].

Значна частина наявного потенціалу транспортної галузі задіяна у виконанні транзитних перевезень з використанням вигідного географічного розташування країни та проходженням її територією міжнародних транспортних коридорів. Враховуючи, що вплив МТК відчутний на відстані до 200 км, на прилеглих територіях найбільших пунктів пропуску через державний кордон на залізничному і автомобільному транспорті доцільно створювати нові високоякісні центри з надання логістичних послуг (90 % об'єктів ринку логістичних послуг України зосереджено в Київській області, а загальна ємність цього ринку в Україні оцінюється у близько 2,5 млрд. євро) [4].

Однак використання геоелекономічних переваг нівелюються недостатнім рівнем споживання транзитного потенціалу через недосконалу сітку транспортних переходів між державами і високим рівнем їх нинішнього завантаження. Реалізація роботи і більш раціональне використання транспортних коридорів повинні призвести до сталого розвитку економіки, туризму, збільшення туристичних потоків, інтеграції в міжнародну транспортну систему.

Україна має найвищий коефіцієнт транзитності, зв'язаними з міжнародними транспортними коридорами і у поєднанні з потужним туристично-ресурсним потенціалом України, цей факт може стати важливим фактором розвитку транспортної інфраструктури. Для облаштування туристичної інфраструктури в мережі МТК, що пролягають територією

держави, необхідно розробити і виконати проект інвестиційної програми розбудови інфраструктури туризму в туристично-рекреаційних зонах за напрямками національної мережі МТК, що передбачено «Державною програмою розвитку туризму в Україні». Зоною економічного тяжіння МТК визначити території, розташовані поряд із транспортними магістралями в радіусі 40 км з усіма соціальними, природними та історико-культурними об'єктами. Вздовж МТК № 3, 5 та 9 необхідно розширювати будівництво комплексів, які варіюватимуться від невеликих придорожніх (магазинчики, медпункти, автозаправки, міжнародні телефонні пункти) до великих готельних об'єктів з розгалуженою інфраструктурою.

Стратегічним завданням науково-технічної політики в області транспортної системи є вихід на світовий рівень за технічними параметрами та якістю послуг, що реалізуються. Зусилля та ресурси повинні бути спрямовані на підвищення результативності науково-технічного прогресу на транспорті на основі конкурентної системи відбору напрямів його реалізації та найбільш ефективних проектів. З цією метою має бути створений механізм, що координує економічні інтереси інвесторів, розробників, виробників і споживачів нової транспортної техніки. Галузям промисловості, що забезпечують транспорт основними технічними засобами, має надаватись державна підтримка.

На основі оновлення парку транспортних засобів, модернізації інфраструктури, застосування прогресивних технологій буде здійснюватися підвищення технічного рівня всіх видів транспорту. Це стосується оновлення залізничного рухомого складу, морських, річкових і повітряних суден, автотранспортних засобів, дорожніх машин та обладнання, навігаційних систем, у тому числі обладнання єдиної системи організації повітряного руху, переважно в рамках національних цільових програм розвитку галузі. Підвищення технічного рівня транспорту потребує створення спеціального фонду для фінансування актуальних наукових досліджень та розробок та державної підтримки для збереження наукового потенціалу і проведення фундаментальних досліджень.

В інноваційній сфері зусилля та ресурси мають зосереджуватися на тих напрямках фундаментальних наукових досліджень, які дозволять одержати найбільш суттєві практичні результати.

Необхідно розширити дослідження з проблем формування та функціонування ефективної транспортної системи, в тому числі з ефективності розвитку транспорту, тарифної політики, обґрунтування перспективних параметрів технічних засобів транспорту, створення прогресивних технологій перевезень та технічних засобів нових поколінь, вибору раціональної структури транспортної мережі, розробки принципово нових систем управління з використанням перспективних інформаційних і логістичних технологій.

Нагальною є потреба в розробці Державної Програми розвитку залізничних під'їзних шляхів до морських портів: залізничної гілки для з'єднання порту Рені з основною залізничною магістраллю Одеса – Ізмаїл, реконструкція залізничного мосту через Дністровський лиман, схеми другого залізничного в'їзду в Бердянський морський порт та інші порти, в поповненні та оновленні рухомого складу.

Що стосується залізничного сполучення, особливою проблемою при облаштуванні міжнародного транспортного коридору № 5 є одноколіїний Бескидський тунель, який побудовано в 1886 році і на цей час його технічний стан вкрай незадовільний. Тунель обмежує швидкість руху поїздів, пропускну та перевізну спроможність усього коридору, перешкоджає зростанню обсягів перевезень. Подальше погіршення його стану може призвести до повного припинення руху поїздів цим напрямком. В перспективі, використання цього міжнародного транспортного коридору має бути провідним для України, особливо в контексті співпраці з іншими коридорами, що перетинають маршрути. Це б дозволило сформувати розгалужену сітку транспортування та перевезення пасажирів до Європи, як усередині країни, так і закордон.

За відомчою інформацією, капітального оновлення вимагає практично весь рухомий склад залізничного транспорту – від тягових засобів до вагонів пасажирських перевезень. Рівень зношеності основних засобів дорівнює 80-90 %, у т. ч. тепловозів – 97 %, електровозів – 90 %, приміського рухомого складу

– 90 % [12] (зношеність пасажирських вагонів оцінюється у понад 80 %, із загальної кількості у понад 7 тис. од., лише 2 тис. мають кондиціонування), що гальмує впровадження швидкісного пасажирського руху.

Необхідна повна реалізація семирічної програми Укрзалізниці щодо системного впровадження швидкісних денних пасажирських поїздів. Нею передбачено, що на першому етапі створюється швидкісний транспортний коридор Львів-Донецьк-Харків, на якому відпрацьовуватимуть розмежування руху пасажирських і вантажних поїздів. У подальшому доцільно сформувати внутрішньодержавні пріоритетно пасажирські, суто пасажирські, а також вантажні транспортні коридори.

За даними Укрзалізниці, вартість одного пасажирського поїзда коливається від 5 до понад 70 млн грн. Оновлення і розвиток матеріально-технічної бази транспортної галузі потребує великих фінансових витрат [132]..

Подальшого розвитку потребує система мультимодальних перевезень, до якої залучається не лише залізничний транспорт, а й, автомобільний та поромні переправи. Існують потенційні можливості внутрішніх водних артерій Дніпра та інших річок, системи морських шляхів, що включає глибоководний судновий хід (ГСХ) Дунай-Чорне море. Сприятиме відновленню економічного розвитку багатьох регіонів України виконання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Російської Федерації про порядок і умови плавання суден внутрішніми водними шляхами, проект якої підписаний у 2011 році [127].

Реалізація положень Угоди дозволить відродити пасажирські перевезення між країнами (залучається також Білорусь) через Азовське море до портів Дону, Волги, Дніпра, Десни, інших річок.

Україна володіє великим потенціалом у розвитку водного туризму, основою якого є 163 річки довжиною понад 100 км. Практично безмежні можливості відкриваються у розвитку водних мандрівок з Європи через Дунай і притоки Вісли до Дніпра, Дністра, Південного Бугу тощо.

Відродити значення України як морської держави неможливо без модернізації та подальшого розвитку Дунайського пароплавства та порту його базування – Ізмаїла. Потужності порту використовуються лише на 25 %,

головним чином внаслідок незадовільного технічного стану значної частини суден, причального фронту, відсутності вітчизняних сучасних пасажирських лайнерів, нерозвиненості припортової інфраструктури, низького рівня інформатизаційної роботи, слабкої підтримки Дунайського пароплавства з боку міжнародних організацій, що регулюють розвиток МТК № 7 (Дунайський). Зазначені причини призводять до поступової втрати пароплавством своїх переваг перед румунськими і навіть молдавським дунайськими портами, зменшення обсягів перевезень пасажирів. У той же час важливим є визнання факту, що посилення позицій України на Дунаї є проблемою не лише транспортної галузі, а набуває особливого політико-економічного значення у світлі проголошеного курсу на європейську інтеграцію. До цього слід додати, що в цілому з метою відродження України як морської держави, реалізації положень Морської доктрини, доцільно, перш за все підготувати та прийняти комплекс законодавчих актів, що регулюють морську діяльність, зокрема «Про морську політику», «Про морські порти», розробити та затвердити національну (державну) програму розвитку морського транспорту, інші галузеві програми, що передбачають перспективний розвиток об'єктів інфраструктури у приморській зоні (за регіонами), оновлення та поповнення морського флоту суднами, в т.ч. вітчизняного виробництва, створення інформаційно-логістичного центру в Дунайському транспортному вузлі. Розвиток суднобудування для морського флоту України доцільно забезпечувати на основі державно-приватного партнерства (Закон України від 01.07.2010 № 2404-УІ) та спираючись на нові можливості, що надає Податковий кодекс [102].

Як зазначається у Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на період до 2015 року, автомобільний транспорт відіграє важливу роль в соціально-економічному розвитку країни. За даними 2010 р. частка автомобільного транспорту (працювало понад 100 тис. перевізників) у перевезенні пасажирів складала – 55 % загального обсягу перевезень усіма видами транспорту. Цей вид транспорту у цілому задовольняє потреби національної економіки та населення у перевезеннях, проте структура парку автобусів є недосконалою, більшість транспортних засобів за своїми

техніко- ,технологічними, економічними та екологічними параметрами не відповідають сучасним вимогам, а оновлення парку рухомого складу відбувається повільними темпами.

Не відповідають міжнародним стандартам більшість автомобільних доріг України, через поганий стан автодорожньої мережі держава щорічно втрачає близько 32 млрд грн Потрібна розбудова не менше як 6 тис. км автобанів із загальними витратами як мінімум 30 млрд дол. [28].

Стратегічною метою розвитку автомобільно-транспортної інфраструктури має стати нарощування обсягів випуску вітчизняними підприємствами автомобільної техніки для пасажирських перевезень з урахуванням міжнародних вимог до економічності та охорони довкілля. Значний потенціал Україна має у збільшенні випуску на Кременчуцькому (разом з французькою компанією «Рено») на Львівському автозаводах, автобусів, легкового транспорту (у тому числі у співробітництві з відомими іноземними компаніями) на Запорізькому та інших автозаводах країни.

Активізації автомобільного сполучення з використанням Міжнародного транспортного коридору № 3 сприятиме оновлення (реконструкція) російської ділянки від Калуги до кордону з Україною завдовжки 400 км, щоб перетворити шлях на швидкісний автобан.

Україна має значний потенціал розвитку авіаційного транспорту та нарощування обсягів пасажирських перевезень повітряним флотом іноземного і вітчизняного виробництва. Але для реалізації цього потенціалу важливими є адаптація законодавства до міжнародних вимог, оновлення матеріально-технічної бази, модернізація аеропортової інфраструктури, забезпечення захисту національних інтересів при реалізації завдань з відкриття українського повітряного простору.

Очікувана ратифікація Кейптаунської конвенції сприятиме залученню додаткових фінансових ресурсів для оновлення матеріально-технічної бази авіаційних підприємств України.

Стратегічним орієнтиром має стати розширення low-cost авіаційних перевезень пасажирів в Україні. За даними IATA, малобюджетні авіакомпанії в

останні 3 роки з'явилися на ринках більш ніж 20 країн, до яких можна зарахувати і Україну. На сьогоднішній момент на світовому ринку авіаційних перевезень існує більше 200 малобюджетних авіакомпаній. Якщо в 2008 р. частка low-cost авіакомпаній в Європі складала лише 7%, то на початок 2011 р. на долю low-cost авіакомпаній вже припадає понад 45% від усього пасажиропотоку. Якщо ж розглядати роль малобюджетних авіакомпаній тільки в туристичних перевезеннях, то їх позиції виявляться ще більш сильними: до 80% туристів віддають перевагу дешевим рейсам [155].

На авіаційному транспорті необхідною є докорінна заміна наявного парку повітряних суден на літаки з високим рівнем комфортності та паливної економічності. Важливими вбачаються здійснювані заходи з будівництва, реконструкції, ремонту та модернізації аеропортів; забезпечення поступового розвитку інфраструктури аеропортів, на умовах лізингу та концесії; підвищення технічного рівня засобів навігації, радіолокаційного спостереження, зв'язку, аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів. Особливої ваги набуває забезпечення комплексного розвитку бази інформатизації та впровадження інформаційних технологій з метою створення єдиної системи інформаційних комунікацій на транспорті, яка в подальшому буде інтегрована в світову інформаційну мережу.

На нашу думку, механізм державно-приватного партнерства, який використовується в країнах Європи саме для створення інфраструктурних об'єктів, на даний час має стати основним засобом розвитку транспортної інфраструктури України. Наприклад, у Фінляндії таким чином були побудовані центральні автошляхи, в Португалії – реконструйовані аеропорти та регіональні шляхи, у Франції – оновлено мережі водопостачання та побудовані швидкісні автомагістралі. У країнах із невисоким рівнем соціально-економічного розвитку ці проекти реалізуються насамперед у сферах транспортної інфраструктури та комунального господарства на основі договорів концесії.

Узагальнення зарубіжного досвіду засвідчило, що дієвим засобом підвищення ефективності функціонування туризму як галузі економіки є розвиток партнерських відносин держави та бізнесу, що дає можливість

залучити додаткові ресурси, насамперед, інвестиції у транспортну інфраструктуру, яка характеризується високим рівнем капіталоємності. З огляду на це, запропоновано схему державно-приватного партнерства в галузі транспорту України (рис. 3.5).



Рис. 3.5.Схема державно-приватного партнерства в галузі транспорту України

Центральна державна транспортна адміністрація в розвинених країнах працює в тісній взаємодії з місцевою владою й приватним бізнесом. Така схема роботи є досить продуктивною для співробітництва та взаємодії адміністративних органів різних рівнів державного та регіонального управління, а також для залучення фінансових коштів приватного сектора з

метою виконання відповідних державних завдань, що може бути запозичено Україною.

У такій системі відносин відбувається об'єднання ресурсів і потенціалів держави і бізнесу, спрацьовує ефект синергії, що сприяє підвищенню ефективності використання наявних ресурсів, розподілу ризиків між державним і приватним сектором та їхній мінімізації.

Сферами застосування концесійного механізму мають бути: реконструкція та розширення мережі транспортних шляхів; розвиток сучасної інфраструктури, її сервісу та підвищення якості перевезень; участь у процесі транскордонної співпраці на регіональному рівні; інтеграція України в міжнародну транспортну систему.

Поєднуючи окремі види транспорту в єдину транспортну систему, вони в значній мірі впливають на соціально-економічний розвиток держави.

При впровадженні на залізничному транспорті України державно-приватного партнерства необхідно враховувати економічні аспекти, спрямовані на найбільш ефективне використання інвестиційних коштів. Одне з головних питань, яке стоїть перед учасниками концесійних угод, полягає у тому, щоб точніше і більш повно класифікувати і розподілити ризики, які виникають при будівництві нової залізниці між державою та концесіонером.

Механізм впровадження концесії виглядає наступним чином: держава залучає на конкурсній основі інвестиції для будівництва нової або реконструкції старої залізниці. Після завершення робіт інвестор одержує об'єкт в управління (але не більш ніж на 30-50 років). Витрати концесіонера відшкодовуватимуться за рахунок стягування платні в період утримання і експлуатації залізниці як з користувача дороги, так і частково з державного бюджету. Після того як вкладені засоби повернуться концесіонеру, залізниця повинна бути передана державі [135].

Зростаючі вимоги щодо якості транспортного обслуговування вимагають підвищення ефективності використання залізничного транспорту України, нарощування техніко-експлуатаційних можливостей, вдосконалення рівня сервісного обслуговування, що пов'язано з пошуком дієвих організаційно-

економічних механізмів інноваційного розвитку всіх залізниць. Для діючих підприємств більш важливою проблемою є оцінка ефективності інвестування в реконструкцію і технічне переозброєння підприємств та їх фінансового забезпечення.

Для розвитку портової діяльності, яка повинна входити до стратегії розвитку транспортної інфраструктури України необхідно:

- привести нормативні документи і систему управління у відповідність до вказівок Європейського Союзу, однак із одночасним врахування національних інтересів України;

- вдосконалення транзитної функції портів України, як міжнародних воріт, і забезпечити відповідність всіх морських портів чинним міжнародним стандартам;

- удосконалення державного контролю за додержанням вимог нормативно-правових актів, стандартів і правил, які регулюють перевезення пасажирів морським і річковим транспортом;

- сприяння з боку держави підвищенню конкуренції і розширенню туристичної діяльності, адже географічне положення морських та річкових портів стимулює співробітництво між ними на регіональному та міжнародному рівні;

- активізувати зусилля у сфері розбудови узбережжя і вдосконалити структурну та регуляторну базу, сприяючи кращому і сучаснішому розпоряджанню береговою лінією.

Концесія має стати основним напрямом в стратегії розвитку українського портового господарства: держава не втрачає свою власність, концесіонер отримує гарантії та можливість прогнозованої довгострокової роботи, розвивається інфраструктура портів, зношеність якої в Україні на сьогодні складає близько 70%. При цьому переваги концесії є очевидними: це прозорість залучення коштів, ефективність управління, правовий захист інвестицій, цільовий розвиток об'єктів портової інфраструктури, а також гарантії виконання зобов'язань всіма учасниками концесійних договорів. Водночас,

концесію, слід розглядати, як механізм розвитку портової галузі, можливий інструмент залучення інвестицій в морегосподарський комплекс України.

Необхідність державно-приватного партнерства в авіатранспортній галузі України виникає у зв'язку з різким підвищенням вимог до конкурентоспроможності господарюючих суб'єктів авіаперевезень на світовому авіатранспортному ринку, політики «відкритого неба», стандартів Міжнародної торгівлі авіапослугами (ГАТС). Для виконання цих умов і вимог необхідні значні кошти для переобладнання авіаційного парку, розвитку потужностей і підвищення якості послуг авіаперевізників та аеропортів. Державний бюджет не передбачає такого інвестування, а приватизація об'єктів авіатранспортної галузі не вирішує проблеми розвитку цієї соціально важливої державної програми. А тому необхідно за допомогою різних механізмів залучати інвестиції з інших крім державного бюджету джерел.

Механізми державно-приватного партнерства-концесії в авіа галузі України мають бути спрямовані на:

- досягнення балансу зусиль державної політики захисту споживачів і приватного бізнесу для отримання максимальної вигоди від комерціалізації бізнесу;
- запобігання антиконкурентній практиці та зловживанням домінуючою позицією аеропортів у відносинах з авіаперевізниками та споживачами послуг;
- запобігання дискримінації та забезпечення прозорості у встановленні цін на послуги;
- стимулювання зусиль для узгодження розміру та розцінок на послуги авіатранспорту з їх споживачами – авіаперевізниками;
- забезпечення відповідності інвестування розвитку виробничих потужностей аеропортів інтересам суспільства за зростаючого попиту на перевезення.

Впровадження в практику авіатранспортної діяльності концесійних відносин у сучасних умовах лібералізації авіаринку є найбільш перспективним і доцільним економічним рішенням інвестиційного забезпечення розвитку об'єктів державної власності, передусім аеропортових комплексів.

Доцільно забезпечити більшу привабливість та відкритість туристичної галузі України, для збільшення потоку туристів, таким чином збільшення кількості перевезень, входження на ринок надання послуг нових транспортних компаній, залучення приватного капіталу. Держава має здійснювати заходи щодо регулювання ринку насамперед для елементів, з якими пов'язане забезпечення належного рівня безпеки на транспорті (автомобільний і річковий транспорт в Україні практично повністю є приватним, залізничний транспорт, морські порти, дорожнє господарство – повністю державні); регулювати тарифну політику з тим, щоби тарифи включали певні зовнішні транспортні витрати (з утримання доріг, усунення забруднення довкілля, ліквідації наслідків ДТП), оптимізувати розміри національних авіакомпаній, що посилить їх місце на ринку авіаперевезень та підвищить конкурентоспроможність при відкритті неба.

Важливо знайти золоту середину між підприємницькою незалежністю та державним контролем в питанні визначення ролі приватного сектору у розвитку транспортної галузі України. Необхідно створити належні умови для отримання з боку приватного сектору інвестицій у розбудову інфраструктурних об'єктів транспортної системи, приділити увагу застосуванню правильних регуляторних інструментів для полегшення фінансової участі приватного сектору. Успішне перетворення галузі транспорту можливе лише шляхом впровадження сучасної й адаптованої законодавчої бази. У подальших дослідженнях головним напрямком має бути розробка наукового підґрунтя майбутнього концесійного законодавства та його адаптація до специфічних умов транспортної діяльності в Україні.

3.2. Підвищення якості послуг транспортної інфраструктури України.

У відповідності з визначенням міжнародної організації по стандартизації (ISO) якість – це сукупність властивостей і характеристик продукту, які надають йому здатність задовольняти обумовлені або передбачувані потреби [80].

Формально рівень якості визначається, як відповідність властивостей продукції та послуг вимогам стандартів. Директивними настановами для створення технологій у сфері управління якістю є міжнародні стандарти ІСО (МС ІСО) серії 9000, орієнтовані на встановлення ідентичних норм до аналогічної продукції та послуг у світовому масштабі, в тому числі в сфері транспортних послуг [163].

Туристичні послуги – послуги суб'єктів туристичної діяльності щодо транспортного обслуговування, а також інших послуг, які спрямовані на задоволення потреб туристів.

Туристичні послуги включають такі основні види:

- 1) вибір місця відпочинку (туризм, лікування);
- 2) вибір видів транспорту;
- 3) замовлення (бронювання) і доставка до замовників проїзних документів (квитків);
- 4) перевезення туристів;
- 5) організація харчування і відпочинку в процесі перевезень;
- 6) організація туристичних та оздоровчих поїздок (відпочинок, екскурсії, відвідування рекреаційних місць, зон атракцій, заняття спортом);
- 7) транспортне обслуговування.

Отже в основних видах туристичних послуг переважають саме транспортні послуги, від яких залежить забезпечення туристів якісним туристичним продуктом.

Транспортна послуга в пасажирських перевезеннях – це безпосереднє переміщення пасажирів і комплекс супутніх послуг, що надаються користувачам транспорту, які включають: оформлення проїзних документів, посадку і висадку пасажирів, обслуговування на шляху прямування, на вокзалах та інше. Попит та пропозиція на транспорті визначаються, з одного боку, платоспроможністю користувачів транспорту за транспортні послуги, а з іншого – виробничими можливостями транспортної системи по їх задоволенню. На величину попиту пасажирів впливають багато факторів, тісно пов'язаних між собою. Ці фактори можна розділити на об'єктивні та суб'єктивні. До

об'єктивних факторів впливу на попит користувачів транспортних послуг належать економічні, соціальні та природні:

- економічні фактори відбивають економічну стабільність країни (рівень інфляції), розміщення виробництва і продуктивних сил, розвиток суспільного виробництва в цілому по країні та по окремим галузям (наприклад, розвиток туризму) і фактичний рівень доходів населення;

- соціальні фактори включають стабільність соціально-політичного положення регіонів і країни в цілому, зростання та структуру населення за розподілом, за місцем проживання, міграцію, розвиток матеріально-культурного рівня життя населення країни (рівень освіти і культура населення), національні, релігійні, місцеві та традиційні звички (споживчі смаки);

- природні фактори: клімат, рельєф місцевості, екологічна безпека регіонів.

До суб'єктивних факторів, що впливають на попит пасажирів за видами транспорту, відносять:

- наявність різних видів транспорту, вартість проїзду і рівень якості перевезень, рівень і характер конкуренції на транспортному ринку;

- платоспроможність пасажирів, на яку впливають такі фактори, як ціна (тариф), якість обслуговування пасажирів та різноманітність послуг на конкретному виді транспорту. В умовах, коли витрати пасажира на поїздку займають значну частину його бюджету, вплив вартісних факторів на величину попиту є найбільш суттєвим.

Якість транспортного обслуговування перевіряється комплексно за усіма параметрами і усіма транспортними послугами, що надаються. Якість транспортних послуг – це відповідність вимогам та очікуванням споживачів стосовно своєчасності доставки, підвищення комфорту, зменшення витрат (рис. 3.7).



Рис. 3.7. Вплив соціально–економічних факторів на обсяги пасажирських перевезень

Ефективне забезпечення пасажирських перевезень потребує роботи з вивчення та задоволення всіх потреб і побажань споживачів. До критеріїв якості транспортного обслуговування пасажирів включають: ритмічність, регулярність і швидкість перевезень, безпека поїздки, комфортабельність на шляху прямування і на вокзалах, зручність при придбанні та замовленні квитка, зручність часу відправлення і прибуття поїздів, відповідність послуги і сервісу вимогам, поведження транспортних працівників відносно пасажирів.

Внаслідок незадоволення вимог до якості, втрачається напрямок, де діють різноманітні маршрути альтернативних видів транспорту і як наслідок, втрачаються доходи, а без наявності необхідних фінансових коштів не можна створити належний сервіс у місцях обслуговування пасажирів, прилеглої інфраструктури.

Комплексне вирішення туристичних послуг забезпечує високу конкурентоспроможність на ринку туризму і ефективність функціонування туристичних і транспортних організацій. Велике значення має впровадження систем якості на туристичних підприємствах, так як вони відповідають за безпеку туристів протягом усєї подорожі. Важливими цілями транспортного

забезпечення є зменшення витрат та підвищення якості транспортного процесу. Обидві зазначені цілі взаємопов'язані. Удосконалення якості сприяє одночасному зменшенню витрат на транспортування і збільшенню прибутковості підприємства (рис.3.8).

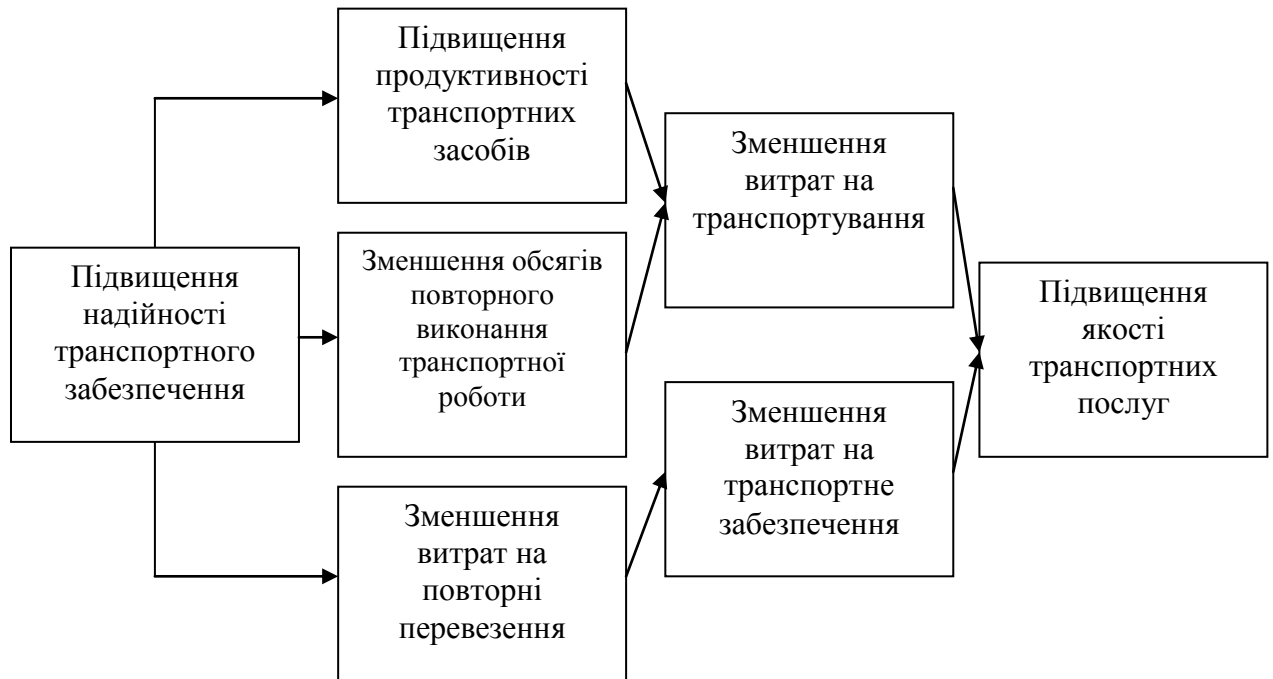


Рис.3.8. Вплив чинників на якість транспортних послуг

Рівень транспортного забезпечення значною мірою визначає ефективність торгівлі, що знаходить вияв у ціні послуги, як транспортній складовій. Адже якість транспортної послуги, що характеризується швидкістю і регулярністю доставки, надійністю транспортного забезпечення, впливає на формування ціни. Ця ціна може збільшуватися при високому рівні транспортного забезпечення чи навпаки – зменшуватися при низькій його якості.

Ще один компонент, що забезпечує надання високої якості транспортних послуг – є персонал. Для того щоб персонал міг й хотів забезпечувати високу якість в надаванні транспортних послуг, він повинен мати необхідну інформацію про те, що і як він повинен робити, бути зацікавленим у високій якості своєї праці (тобто повинна бути мотивація праці); мати відповідну кваліфікацію й трудові навички; безупинно навчатися новим прийомам праці, і

разом утворювати трудовий колектив (команду), зацікавлений у високій якості продукції.

Найбільш плідною теорією керування якістю можна вважати теорію Вільяма Едвардса Демінга [146]. Для координації та управління робіт транспортних та туристичних організацій, пропонуємо систему якості із використанням циклу PDCA (plan – do – check – action) за Демінгом. Її застосування дозволить ефективно керувати цією діяльністю на системній основі. Методологія PDCA являє собою алгоритм по управлінню процесом і досягнення цілей (рис.3.9).

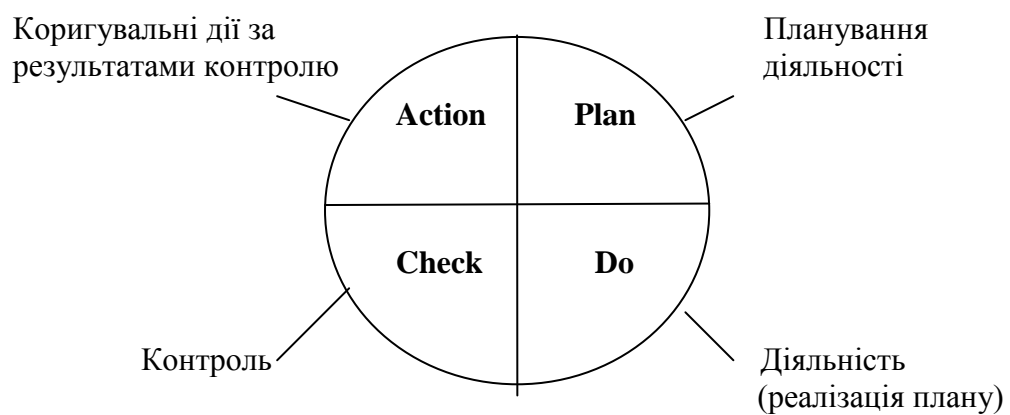
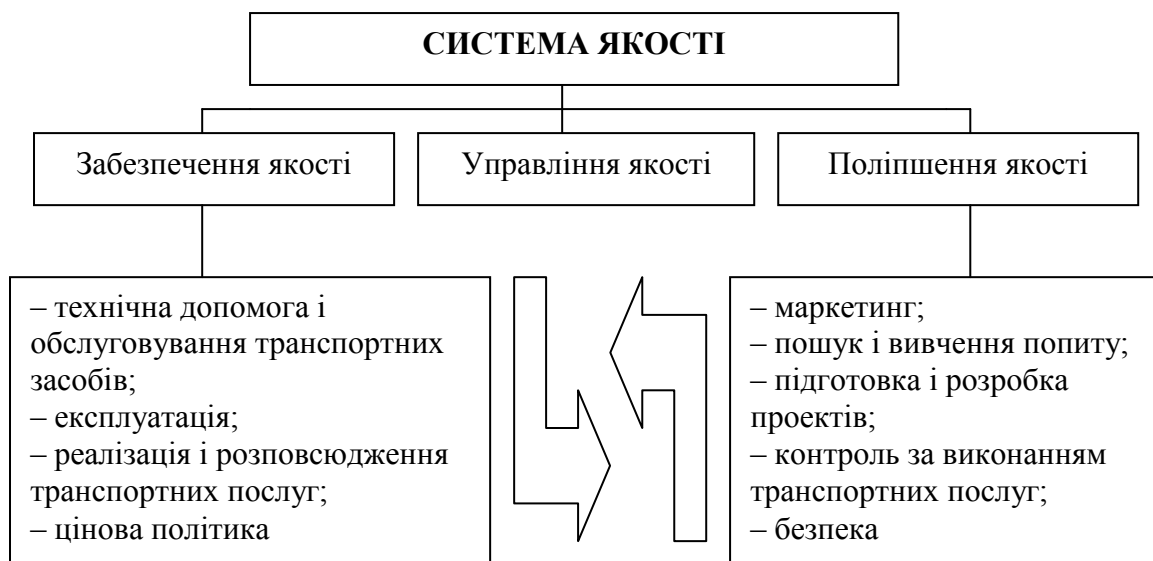


Рис. 3.9. Круг Демінга

Програма підвищення якості буде одним із ключових моментів у роботі підприємства:

- 1) спільна робота з якістю разом з постачальниками;
- 2) робота гуртків якості;
- 3) керування людським фактором(мотивація);
- 4) участь у національних та міжнародних компаніях з якості;
- 5) розробка політики в області якості;
- 6) участь службовців у фінансовій діяльності, виховання свідомого відношення до якості;
- 7) проведення заходів по формуванню культури якості;
- 8) підготовка управлінських кадрів для управління діяльністю в області якості;
- 9) покладання відповідальності за підвищення якості на вище керівництво.

Для координації та управління робіт транспортних організацій, пропонуємо систему якості із використанням циклу PDCA за Демінгом (рис 3.10).



Примітка: побудовано автором

Рис. 3.10. Система якості

Одним з найголовніших компонентів, що гарантує високу якість транспортних послуг – фінансування та державна підтримка. У цілому розвиток сектору стримується неефективним регулюванням та відсутністю дієвих регуляторів для транспортних галузей, що позначається на якості транспортних послуг.

Визначення «якість» складається з трьох термінів, що вимагають пояснення. Це терміни «потреба», «об'єкт» і «параметри». Потреби виникають внаслідок незадоволення вимог будь-якого споживача (у тому числі суспільства), необхідних для його нормальної життєдіяльності, і спрямовані на усунення незадоволення. Транспортний ринок орієнтований не просто на задоволення потреб споживачів, а й на задоволення платоспроможного попиту, що впливає з його потреб.

Якість транспортного обслуговування, як комплексне явище, повинно відповідати вимогам та очікуванням споживачів стосовно своєчасності доставки, підвищення комфорту, зменшення витрат. Для забезпечення

ефективності та якості перевезень туристів запропонований організаційно-економічний комплекс (рис. 3.11).



Рис 3.11. Організаційно-економічний комплекс забезпечення якості транспортних послуг

У визначенні якості поняття потреб є вихідним. Їхні характеристики повинні відповідати характеристикам якості об'єкта та його параметрів й бути не гірше характеристик, певних стандартів.

Об'єкт – те, що може бути індивідуально описане й розглянуте. Об'єктом може бути, діяльність або послуга, організація, система або окрема особа, а також будь-яка комбінація з них. Виходячи з цього, пропонуємо виділити основні об'єкти перевірки якості обслуговування в транспортній системі:

1) міжнародна транспортна документація у сфері перевезень пасажирів. При виконанні міжнародних перевезень пасажирів резиденти України повинні мати:

– дозволи іноземних країн, по території яких буде здійснюватися перевезення;

– ліцензійну картку на транспортний засіб;

– свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;

– сертифікат відповідності щодо безпеки руху, екологічної безпеки;

– список пасажирів (при нерегулярних та маятникових перевезеннях);

– білетно-облікову документацію;

– схему маршруту

2) перевірка транспортного устаткування і готовності транспортних засобів до перевезення (техогляд транспорту, підготовка засобів до рейсів, стійкість, гальмівні якості тощо);

3) оренда і лізинг наземних, повітряних, водних транспортних засобів (фірми по прокату автомобілів; інтермодальне поєднання автомобіль-літак або автомобіль-поїзд і т. д.);

4) об'єкти транспортної інфраструктури (придорожні об'єкти, вокзали, аеровокзали, автобусні станції та ін.). залізничні, трамвайні та внутрішні водні шляхи, контактні лінії, автомобільні дороги, тунелі, естакади, мости, вокзали, залізничні та автобусні станції, аеродроми і аеропорти, об'єкти систем зв'язку, навігації та управління рухом транспортних засобів, а також будівлі, споруди, пристрої й устаткування, які забезпечують функціонування транспортного комплексу;

5) перепідготовка і підвищення кваліфікації фахівців. Структура такої системи повинна відображати досвід і вимоги міжнародних організацій з регулювання безпеки авіації та організації міжнародних авіаційних перевезень, інтереси національних компаній, пов'язані з якістю підготовки фахівців і оптимальним співвідношенням вартості і якості навчання. Поряд з цим, кадрові проблеми потребують розробки або розвитку механізму корпоративної акредитації як освітніх організацій, так і самих послуг; системи атестації

персоналу підприємств галузі та системи оцінювання якості освітніх програм та кадрового забезпечення.

Вивчення літератури, власні спостереження дозволяють визначити основні параметри транспортних послуг, що впливають на рівень якості:

1) Транспортне обслуговування з перевезення пасажирів

- тривалість (швидкість) подорожі / доставки;
- дотримання графіку перевезень пасажирів;
- пересадка пасажирів .

2) Безпека руху. Контроль за виконанням вимог безпеки туристів забезпечують органи державного управління, які здійснюють контроль за безпекою відповідно до їх компетенції (служби безпеки та охоронних підприємств, Міністерство внутрішніх справ). Контроль здійснюється на початку сезону при перевірці готовності туристського підприємства і траси до експлуатації, а також в ході поточних перевірок. Контроль безпеки обслуговування туристів здійснюється на основі використання таких методів:

- візуального, (шляхом огляду відповідних об'єктів: території, по якій проходить траса туристського походу);

- з використанням засобів вимірювання (технічного стану траси, підйомних механізмів, транспортних засобів. і т. д.);

- соціологічних досліджень (шляхом опитування самих туристів і обслуговуючого персоналу);

- аналітичного (аналізу змісту документації: паспорти траси; медичного журналу огляду туристів, які виходять на маршрут та інших документів).

3) Покращення послуг бронювання, встановлення знижок та пільг на тарифи квитків. Розвиток системи он-лайн бронювання підвищить ефективність діяльності транспортних організацій, полегшить роботу менеджерам із продажу послуг та надасть швидкості і зручності із послуг електронного бронювання пасажиром. Для умов України ефективним уявляється введення рекламних тарифів, що встановлюються кожною компанією в рамках внутрішніх правил (рекламні поїздки, безкоштовні або пільгові польоти для пасажирів, які налітали на літаках даної авіакомпанії певну кількість годин або кілометрів, та

ін.), а також молодіжних; пенсійних; групових; туристських та екскурсійних тарифів.

4) Інформаційне забезпечення на транспорті. Основним фактором взаємодії різних видів транспорту є інформаційне забезпечення, яке у повному обсязі спроможне організувати роботу, надавши при цьому найефективніше та найоптимальніше економічне рішення для кожного виду транспорту. Закордонні інформаційні системи, що діють, включають наступні функціональні задачі та підсистеми [13, с. 100]:

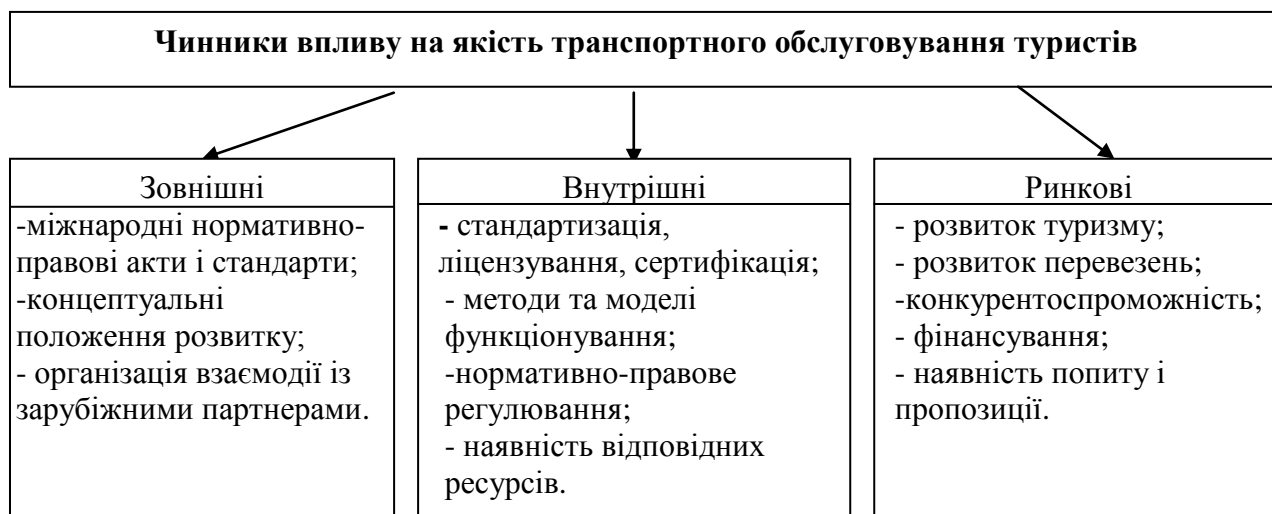
- інформаційну модель номерного обліку, розміщення та стан транспортних засобів, які беруть участь у перевезеннях;
- підсистему автоматизованого оформлення транспортної документації і складання експлуатаційної та касово-фінансової звітності;
- підсистему аналізу фінансової ефективності перевезень;
- задачу аналізу впливу рівня тарифів на перевезення та додаткових зборів за різні операції.

Інформаційна взаємодія різних видів транспорту в Україні практично відсутня. Тому, необхідно розвивати системи підходів до вирішення такої проблеми із застосуванням моніторингу перевезень пасажирів. При подальшому розвитку інформаційних систем транспорту буде відбуватися в напрямку зростання матеріально-технічної бази та з'єднання всіх систем в єдину інформаційну систему.

5) Якість подальшого обслуговування та задоволеність клієнтів. Оцінку, надану клієнтом якості транспортних послуг компанії, багато фахівців називають єдиною по-справжньому об'єктивною. Адже компанія працює саме для споживача кінцевої послуги. А тому саме клієнт виносить остаточний вердикт про якість обслуговування на транспорті. Тому оцінка якості транспортних послуг методом "таємного покупця" є одним з найбільш затребуваних типів оцінки персоналу.

Аналіз якості обслуговування на транспорті проводиться з метою підвищення комфорту пасажирів, а також виявлення і виправлення проблем у роботі окремих елементів системи.

На якість транспортного обслуговування туристів впливають різні чинники (рис.3.6).



Примітка: розроблено автором

Рис. 3.6. Чинники впливу на якість транспортного обслуговування туристів

Із приведеного рисунка видно, що зовнішні чинники визначають необхідність створення міжнародних нормативно-правових актів та стандартів стосовно транспортного обслуговування туристів, механізми та можливості участі українських перевізників на міжнародних ринках. Внутрішні чинники пов'язані із особливостями процесів та систем функціонування транспортного обслуговування туристів. Ринкові чинники формують потреби в якісному транспортному обслуговуванні туристів та обумовлюють розробку економічних відносин розвитку галузі відповідно до викликів глобалізації.

Для покращення послуг транспортної інфраструктури слід враховувати, що розширення попиту на перевезення всіма видами транспорту на світових ринках супроводжується більш високими вимогами до якості транспортних послуг (табл.3.1).

Таблиця 3.1.

Оцінки конкурентоспроможності інфраструктури та її складових в Україні

Показник	2011 (з 142)		2010 (з 139)		2009 (з 133)		2008 (з 134)	
	Ренкінг	Бал	Ренкінг	Бал	Ренкінг	Бал	Ренкінг	Бал
Якість інфраструктури	71	4,2	70	4,1	79	3,5	86	3,1
Якість авто інфраструктури	138	2,1	136	2,0	125	2,2	120	2,2
Якість залізничної інфраструктури	27	4,4	25	4,4	30	4,1	30	4,0
Якість портової інфраструктури	96	3,7	94	3,6	80	3,7	87	3,5
Якість інфраструктури повітряних перевезень	101	3,9	110	3,6	101	3,6	105	3,6

Примітка: складено за джерелом [191]

Забезпечення високого рівня якості необхідне на авіаційних підприємствах, оскільки саме він є основним видом транспорту для подорожей на великі відстані. Системи якості на вітчизняних авіаційних підприємствах мають цілком відповідати міжнародним вимогам, так як більшість маршрутів для цього виду транспорту є міжнародними.

Від майбутнього підписання Україною угоди про спільний авіаційний простір з ЄС найбільше виграють пасажирів, адже ціни на авіаперевезення у зв'язку зі збільшенням пропозицій авіаперевізників і, відповідно, посиленням конкуренції, тарифи на внутрішні перевезення можуть зменшитися у 2-3 рази, на міжнародні у 1,5-2 рази. Крім цього, угода означає забезпечення європейських стандартів безпеки польотів, рівня обслуговування пасажирів, збільшення кількості рейсів і маршрутів, а також розширення цінового діапазону послуг авіаперевезень, що розширить можливості інтеграції в міжнародну транспортну систему. Проте експертний аналіз поточного стану ринку пасажирських авіаперевезень показав, що ані вітчизняні авіакомпанії, ані аеропорти ще не готові «відкрити небо». Потрібні реформи в галузі, модернізація парку повітряних суден й аеронавігаційного обладнання в аеропортах, стимулювання попиту населення на пасажирські авіаперевезення,

розширення мережі маршрутів і ліквідація монополії на ринку постачання авіа пального та наземного обслуговування.

Авіаційна інфраструктура в Україні залишається на сьогоднішній час однією з найдорожчих в Європі, будучи при цьому однією з найменш ефективних. Основною причиною цього є відсутність здорової конкуренції, український ринок авіаперевезень дуже монополізовано.

Сукупна частка Української авіаційної групи в загальному обсязі регулярних пасажирських авіаперевезень за результатами діяльності в першому півріччі 2011 р. перевищила 50%, що має ознаки колективної монополії на ринку. Водночас однією з переваг приєднання України до спільного авіаційного простору стало б збільшення на 10-15% надходжень до державного бюджету за рахунок виходу на ринок України провідних європейських мало бюджетних авіаперевізників. У Європі авіакомпанії моделі «low cost» перевозять до 50% всіх пасажирів. В Україні ж їхня частка не перевищує 10% [103].

Для вирішення питання фінансового забезпечення заходів з технічного переоснащення об'єктів наземної інфраструктури в аеропортах з метою створення сприятливих умов для максимального використання можливостей сучасних повітряних суден щодо виконання польотів необхідно забезпечити відповідний технічний рівень засобів навігації, радіолокаційного спостереження, зв'язку, аеродромного обладнання, авіаційної наземної техніки, засобів обслуговування пасажирів, багажу та вантажу.

Для покращення якості послуг в авіаційній галузі слід створити умови для своєчасного оновлення парку повітряних суден. Це передбачає заміну більшості повітряних суден національних авіакомпаній на сучасні літаки з високим рівнем комфорту, паливної ефективності та зменшеними витратами на їх технічне обслуговування. Потребують активного впровадження механізм ДПП та процедури лізингу вітчизняних та імпорتنих повітряних суден, визначення заходів щодо спрощення процедури митного оформлення під час ввезення імпоротної авіаційної техніки та запасних частин до неї.

Мережа автомобільних доріг загального користування в Україні за протяжністю, щільністю та конфігурацією, як уже зазначалось, не відповідає

технологічним потребам та непридатна для забезпечення міжнародних транспортних зв'язків з високими швидкостями, комфортом та безпекою. Саме тому, спираючись на Концепцію розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2015 р. і подальший період, першочерговим слід вважати завдання щодо створення відповідних міжнародним вимогам транспортних коридорів та придорожньої інфраструктури з доведенням якості автомобільних шляхів України, їх пропускної спроможності до показників, що відповідають міжнародним стандартам, розширення будівництва нових автодоріг першої та другої категорії. Для організації таких масштабних робіт та їх належного фінансування доцільно залучати кошти додаткового акцизного збору на паливо, який запроваджено після скасування щорічного стягнення транспортного збору. За розрахунками по Проекту покращення автомобільних доріг та безпеки руху Укравтодору це дозволить щорічно накопичувати близько 4 млрд грн 3 нх четверта частина витратиться на ремонтні роботи, облаштування пунктів пропуску на митному кордоні, а 3 млрд грн можуть бути спрямовані на нове шляхове будівництво.

Стан автомобільних доріг можна покращувати на засадах активнішого використання концесії при їх будівництві та експлуатації. Для активізації цього процесу та впровадження світового досвіду щодо будівництва та експлуатації автомобільних доріг на принципах державно-приватного партнерства до Закону України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» [38] внесені зміни, які полягають у тому, що дозволяють співучасть концесіодавця (держави) у фінансуванні будівництва та експлуатації доріг, що підтверджується укладанням спеціальної угоди. Водночас, в Україні процес будівництва автодоріг на основі концесії не набуває поширення. На наше переконання, основним стримуючим фактором для інвесторів є низька економічна ефективність інфраструктурних проектів та відсутність практичних механізмів надання гарантій з боку держави щодо повернення інвестицій.

До головних напрямків реалізації потенціалу залізничного транспорту, що сприятиме зростанню його ефективності та якості послуг, слід віднести наступні:

- модернізація системи державного управління залізничним транспортом, яка, відповідно до Стратегії розвитку залізничного транспорту на період до 2020 року, передбачає розмежування господарських функцій і функцій державного управління, утворення державного господарського об'єднання на базі Укрзалізниці, залізниць та інших підприємств, установ і організацій залізничного транспорту загального користування;

- удосконалення системи формування тарифів і впровадження ринкового механізму ціноутворення, що передбачає збалансування інтересів залізниць та споживачів їх послуг, підвищення рівня рентабельності пасажирських перевезень, розроблення та впровадження дієвого механізму компенсації залізницям витрат, пов'язаних з перевезенням пільгових категорій пасажирів; забезпечення самоокупності перевезень у міжнародному та міжобласному сполученні;

- створення сприятливих умов для залучення інвестицій з метою оновлення і модернізації виробничо-технічної бази залізничного транспорту, забезпечення розвитку державно-приватного партнерства і впровадження механізму лізингу, що сприятиме зміцненню матеріально-технічної бази залізниць та зростанню продуктивності її використання. З цією метою в Україні поступово має поліпшуватись бізнес-клімат, розпочато широкомасштабні економічні реформи, спрямовані на досягнення міжнародних стандартів, що знайшло відповідне відображення у прийнятому Податковому кодексі;

- поширення практики організації швидкісного руху пасажирських поїздів. Йдеться про поступове, починаючи з 2011 р., впровадження мобільних високошвидкісних систем з розподіленою тягою, які використовуються переважно у денний час при перевезенні пасажирів на відстань 300-600 км, які вони долатимуть за 2-3 години;

- реалізація політичного рішення про спільне будівництво транспортного переходу через Керченську протоку, прийнятого Президентами України та РФ під час зустрічі у жовтні 2010 р., яке може створити нову ділянку «Крим-Кавказ» майбутнього міжнародного транспортного коридору ОЧЕС. Це збільшить обсяги транзитних потоків та покращить інвестиційні умови для

зміцнення транспортного і рекреаційно-туристичного потенціалу України, сприятиме міжнародній кооперації підприємств України, Молдови, Росії та Грузії.

До головних завдань у галузі водного транспорту необхідно віднести вдосконалення нормативно-правової бази, підвищення фінансово-господарських показників діяльності морських і річкових портів, реалізація масштабних інвестиційних проектів з розвитку інфраструктури портів.

У цьому контексті важливо зазначити, що наказом Міністерства інфраструктури України від 21.01.2010 р. № 19 іноземним круїзним суднам надаватимуться 20 % знижки до установлених ставок, а також 50 % знижки для круїзних суден в осінньо-зимовий період. Існуюча інфраструктура трьох морських торговельних портів – Одеського, Севастопольського та Ялтинського, які приймають круїзні судна, використовується лише на 5-10 % від її пропускної спроможності. Тому круїзне судноплавство в Україні має великий потенціал і можливості.

Певний потенціал з розвитку морської галузі вбачається у зміцненні партнерських відносин з Республікою Білорусь. Відомо, що країна має намір у співпраці з іноземними інвесторами в короткий час зробити її морською державою. Програма розвитку внутрішнього водного і морського транспорту Білорусі на 2011-2015 рр.(затверджена постановою Радміну від 24.12.2010 № 1895) передбачає створення в Республіці спільної судноплавної компанії з придбанням морських суден для виконання морських перевезень і реалізації функцій національного морського перевізника Республіки Білорусь. Важливо, щоб Україна своєчасно запропонувала Білорусі свою готовність взяти участь у будівництві та постачанні потрібних їй морських суден та у можливому спільному використанні нового флоту.

3.3. Інтеграція транспортних мереж України в міжнародну транспортну систему.

Україна має надзвичайно сприятливе транспортно-географічне положення. Його визначає центральне розташування нашої держави в Європі

на перехресті найкоротших шляхів із Східної Європи й Азії в Центральну і Західну Європу, а також із Балтійського регіону у Чорноморський.

Нові можливості для використання зручного геополітичного і транспортно-географічного положення України з'являються у зв'язку з перспективою формування європейських і євразійських транспортних коридорів. Вони мають з'єднати країни Західної і Східної Європи, а також країни Закавказзя, Центральної Азії і Близького Сходу з Європою. Створення Україною міжнародних транспортних коридорів дозволить прискорити не тільки досягнення стратегічних цілей інтеграції в міжнародну транспортну систему, але й вирішення таких задач як: залучення додаткових інвестицій в розвиток транспортної системи, прискорення темпу виходу із занепаду вітчизняного виробника, покращення валютних надходжень за транзитні перевезення, збільшення обсягів надання туристичних послуг. В кінцевому рахунку, це вплине на зростання темпів економічного росту країни та регіонів.

Україна бере активну участь у діяльності міжнародних та європейських транспортних організацій та вже є повноправним членом таких міжнародних транспортних організацій, як: Міжнародна морська організація (ІМО); Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО); Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА); Комітет із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН; Дунайська комісія. Наприкінці 2001 р. Україна набула статус країни-кандидата в Об'єднаній авіаційній адміністрації, що насамперед забезпечить виконання нею європейських і світових норм та вимог із безпеки повітряного сполучення. У транспортній сфері з державами-членами ЄС урядом України укладено: 15 міжурядових угод про міжнародне автомобільне сполучення; 15 міжурядових угод про повітряне сполучення; 13 міжурядових угод про торговельне судноплавство; низки двосторонніх міжурядових угод з країнами-кандидатами на вступ до ЄС у галузях транспорту [99].

Україна надає великого значення співробітництву з різними регіональними угрупованнями. В числі таких структур слід особливо виділити Раду Європи, ОБСЄ, ГУАМ, Організація Чорноморського економічного

співробітництва (ОЧЕС), Центральноєвропейська ініціатива. Кожна з цих організацій знаходиться у сфері інтересів країни. Взаємодія в рамках ОЧЕС пов'язана із просуванням інтересів української сторони в сфері транспорту і комунікацій, фінансовому та науковому співробітництві, в енергетиці та охороні довкілля, туристичній сфері. ГУАМ становить інтерес у сфері транспорту та енергетики. Членство України в ГУАМ сприяє зміцненню міжнародного авторитету України та посиленню її ролі як регіонального лідера. Пріоритетними для України напрямками є участь у проектній діяльності ініціативи у сфері економіки, туристичного розвитку, науки і технологій, транспорту, транскордонного співробітництва.

Вступ України до міжнародних транспортних організацій і структур, ратифікація ряду міжнародних угод, конвенцій та інших документів з питань транспортних систем і перевезень стали першими кроками, з яких має починатись інтеграція українського транспортно-дорожнього комплексу в міжнародну транспортну систему. Усі його об'єкти (автомобільні шляхи, залізниці, аеропорти, порти) мають розвиватись відповідно до визначених у вищезгаданих програмах розвитку пріоритетів і послідовності створення транспортних коридорів.

Суттєвими є обсяги транспортних послуг, які, за даними Держкомстату України, у 2009 р. оцінені в 6,3 млрд дол. США [123]. Метою інтеграції транспортних мереж України в міжнародну транспортну систему є прагнення держави забезпечити розвиток транспортно-туристичних послуг, ефективніше використовувати транзитний потенціал, підвищувати конкурентоспроможність транспорту на міжнародному ринку туристичних послуг.

Планом дій України в рамках світової інтеграції і співпраці як один з ключових засобів підтримки адаптації законодавства до міжнародних норм і стандартів передбачено використання інструменту Twinning (обмін досвідом між державними службовцями). Проекти Twinning реалізуються через систему державної служби в рамках співпраці двох аналогічних органів державної влади, участь в них беруть державні службовці двох країн.

На даний час в Міністерстві інфраструктури України проходить робота за трьома проектами Twinning у сфері транспорту:

- 1) «Сприяння забезпеченню безпеки пасажирських та вантажних перевезень автомобільним транспортом в Україні»;
- 2) «Гармонізація норм та стандартів законодавства України з нормами та стандартами законодавства ЄС у сфері цивільної авіації»;
- 3) «Підтримка розробки та впровадження транспортної політики в Україні» [115].

Проектом Twinning буде визначено напрямки законодавчих змін, що необхідні для стимулювання внутрішніх та міжнародних перевезень, з урахуванням досвіду інших країн.

За результатами досліджень англійського інституту «Рендел», щодо коефіцієнта транзитності Україна займає перше місце в Європі. Але на сьогодні ступінь використання транспортної інфраструктури України ще досить низький. Створення транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визнано пріоритетним загальнодержавним напрямом розвитку транспортно-дорожнього комплексу України.

Ефективне функціонування міжнародних транспортних коридорів та повноцінне використання транзитного потенціалу України можливе тільки при належному фінансовому забезпеченні їх утримання і розвитку.

Зокрема, Транспортною стратегією України на період до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції транспортного комплексу України до європейської та світової транспортних систем [124].

Вважаємо, що однією з умов міжнародної транспортної інтеграції в умовах активізації міжнародного туризму має бути розвиток та розширення міжнародних транспортних коридорів, які проходять територією України і які забезпечать збільшення потоків туристів на територію України.

Питання розвитку міжнародних транспортних коридорів (МТК), які проходять територією України, та розробки проектів розвитку відповідної інфраструктури є надзвичайно актуальними. Система європейських і євразійських транспортних коридорів з'єднує Європейські країни з країнами

Закавказзя, Центральної Азії та Близького Сходу, а відповідно Китай, країни Закавказзя, Середньої Азії, Далекого Сходу – з країнами Західної Європи, Балтики і Скандинавії та створить надзвичайно сприятливі умови для розширення та підвищення ефективності перевезень територією України.

Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство забезпечить підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах розбудови МТК. В Україні – транзитній державі – не повністю використовуються потенційні можливості, – лише на 70%. МТК, котрі проходять через територію України, не відповідають міжнародним вимогам. Україна маючи технічні можливості для залучення додаткових обсягів транзитних потоків може рівномірно використовувати існуючі резерви за видами транспорту. Тому, процес реалізації транспортного потенціалу України гальмує низька якість транспортної мережі і транспортного обслуговування, а також відсутність державного регулювання. Оскільки Україна постає вигідною геополітичною транзитною країною, необхідно звернути увагу на запровадження саме транспортних європейських стандартів якості та сервісу.

Розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень за принципами логістичних провідних систем здійснюються у відповідності до «Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні». Для подальшої активної реалізації Програми в Україні потрібно розглядати питання розвитку транспортної мережі автомобільних, залізничних, повітряних та водних шляхів через Україну в контексті міжнародної економічної та політичної інтеграції.

Основними факторами розвитку залізничного транспорту є питання управління інфраструктурою, лібералізації залізничних перевезень, ліцензування залізничних підприємств. В Україні питанням, що пов'язані із комерційною діяльністю залізниці, приділено набагато менше уваги, оскільки

залізничний транспорт знаходиться у державній власності і, питання про відкриття ринку залізничних перевезень пасажирів на конкурентній основі в Україні поки що не віднесено до актуальних. У законодавстві України не передбачено окремого органу, який би виконував окремо функції із розподілення потужностей інфраструктури. Що стосується технічних стандартів залізничної транспортної галузі в Україні, то вони зараз знаходяться в процесі модернізації відповідно до міжнародних стандартів. Оскільки Україна приєдналась до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ від 05.06.2003 р), то практична реалізація приведення технічних стандартів до вимог вказаної Конвенції має тривати до 2015 року.

Існуюча система залізничного транспорту в Україні є сукупністю залізниць та інших державних підприємств, які фактично не оформлені в єдиний виробничий комплекс, має украй низьку привабливість для інвесторів і не дозволяє без державної гарантії залучати необхідні інвестиції в оновлення основних засобів. Тому доцільним є застосування іноземного досвіду – створення регуляторного органу, завданням якого є гарантування справедливих і недискримінаційних умов доступу до залізничної мережі та послуг всіх перевізників. Регуляторний орган має бути незалежним та відокремленим від будь-якої уповноваженої особи управління інфраструктурою, органу розподілу інфраструктури або потужностей, або заявника. Цей орган повинен бути незалежним у своїй організації, юридичній структурі, фінансуванні та ухваленні рішень.

Протягом останніх років багато країн провели реструктуризацію залізничного транспорту з метою підвищення конкурентоздатності транспортної системи країни в цілому. Реформування залізниць світу триває і залучає все більше країн. Не дивлячись на схожість проблем залізниць і основної мети реформ, в різних країнах було вибрано різні підходи. Але в усіх країнах прагнули забезпечити недискримінаційний доступ до транспортної інфраструктури для всіх перевізників. Відкритий доступ до інфраструктури залізниць забезпечить можливість діяльності нових підприємств, які пропонуватимуть нові і більш якісні послуги; дозволить транспортним

підприємствам упроваджувати нові послуги, зокрема щодо закордонних перевезень, і знайти нові ринки. Конкуренція сприятиме поліпшенню діяльності обслуговуючих підприємств.

Тому для України пріоритетом повинно стати не тільки придбання необхідної кількості одиниць рухомого складу переважно нового покоління, що відповідає міжнародним технічним нормам щодо залізничного транспорту, а й надання можливості приватним компаніям вийти на ринок перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізничних колій та мереж). Умови оплати за використання інфраструктури мають бути однаковими для всіх перевізників, включаючи й Укрзалізницю.

З метою поглиблення інтеграції до ринку транспортних послуг у сфері залізничного транспорту доцільно розширювати співробітництво з Європейським агентством залізниць (ERA) в рамках Організації співробітництва залізниць (ОСЗ). Управління безпосередньо виконує і координує роботу підрозділів Укрзалізниці по підготовці міжнародних угод з питань діяльності залізничного транспорту, проведенні міжнародних нарад, конференцій, інших форумів, представляє інтереси залізничного транспорту України в міжнародних транспортних організаціях [152].

Будівництво безпечної, сучасної інтегрованої залізничної мережі є одним з основних пріоритетів України. Для того, щоб обслуговувати цей інтегрований ринок, залізничні дороги повинні стати більш конкурентними і забезпечувати високу якість послуг, не будучи обмеженими національними кордонами. Дієвим механізмом є погодження та розвиток взаємодії між залізничними системами різних країн колій шириною 1435 мм і 1520 мм, та забезпечення у майбутньому проведення спільного митного контролю з країнами - сусідами.

Одним із напрямків інтеграції до європейської транспортної системи, в тому числі за рахунок спільних інвестиційних проектів, стала реалізація проекту будівництва колії шириною 1520 мм на ділянці від Кошице (Словаччина) до Відня (Австрія), що дозволить збільшити потенціал перевезень між Південно-Східною Азією і Західною Європою [132].

Важливим стало підписання концепції інтеграції транспортних систем Росії та України. Ця угода обумовлює перспективи спільного розвитку на кілька років уперед. До неї включено розвиток міжнародного швидкісного руху, зокрема, експлуатація прискорених поїздів на напрямках Київ – Москва, Москва – Сімферополь і на інших ділянках, спільне будівництво локомотивів та інші роботи. Сторони також домовились працювати у напрямку розширення потужностей залізнично-поромної переправи між портами Крим та Кавказ, розвитку міжнародних транспортних коридорів.

З метою скорочення часу в дорозі, Укрзалізниця вже запровадила процедуру прикордонного та митного контролю на початковій і кінцевій станціях поїзда Київ – Москва [132].

Реформування системи залізничного транспорту є першим кроком на шляху інституційної адаптації залізничного транспорту України до міжнародних стандартів. В першу чергу реформування вимагає якісного удосконалення законодавчої бази і організаційної структури, для чого необхідний системний, комплексний підхід. Доцільним є надання можливості приватним компаніям вийти на ринок залізничних перевезень (надати необхідні ліцензії, доступ до залізних колій та мереж тощо). У законодавстві України не передбачено окремого органу, який би виконував окремо функції із розподілення потужностей інфраструктури, як це потребує міжнародна система. Розвиток інфраструктури має передбачати розділення залізничної мережі на пасажирське та вантажне сполучення, що дозволить деяким чином привести швидкісні показники роботи залізничного транспорту до європейських, покращить безпеку на залізничних шляхах та рівень надання сервісу для пасажирів та туристів.

Спостерігається відставання України в якості автомобільних доріг і в розвитку транспортної мережі, особливо розвитку автодоріг загального користування від темпів автомобілізації країни. Незадовільним є рівень безпеки дорожнього руху. Технічні стандарти автодоріг України не відповідають міжнародним стандартам ні за якістю, ні за ваговими навантаженнями, тому необхідно їх приводити до вимог. Недостатніми є інвестиції у розбудову шляхів

і розвиток галузі. Що стосується управління автомобільним транспортом і утримання доріг, для міжнародної інтеграції, за Державною програмою розвитку автомобільних доріг, необхідно наступне:

- 1) утворення гнучких і прозорих законів, які б дозволяли одержувати приватний капітал на будівництво автомагістралей – зокрема, платних;
- 2) утворення правової бази для введення плати за користування автомагістралями;
- 3) проведення аналізу та підготовка довгострокового плану будівництва автомагістралей та швидкісних доріг, а також плану модернізації національних доріг;
- 4) децентралізація управління та фінансування МТК, доріг державного, регіонального і місцевого значення шляхом покладання необхідної відповідальності та фінансування на місцеві органи влади;
- 5) комерціалізація та подальша приватизація проектних і будівельних потужностей, а також збереження в адміністрації підрозділів, відповідальних за стратегічне планування, замовлення, контроль виконання і контроль стану доріг [29].

Україна має суттєвий потенціал для прискорення інтеграції міжнародного пасажирського річкового флоту. Вже у 2010 р. обсяг наданих країнам ЄС (виключно круїзного виконання для пасажирів Німеччини) послуг цього виду транспорту у 2,7 разу перевищив послуги морського пасажирського транспорту (надано пасажиромістам 49 країн) і склав 10,7 млн дол. США. Круїзні перевезення по Дунаю з відвіданням української частини дельти здійснює Українське дунайське пароплавство (УДП) чотирма теплоходами австрійського виробництва: «Україна», «Молдова» пасажиромісткістю по 150 та «Волга» і «Дніпро» пасажиромісткістю по 140 осіб [51].

У майбутньому перелік держав, пасажирів яких можуть скористатись послугами річкового флоту України, доцільно розширити, для чого потрібна відповідна реклама та операційний менеджмент, нові високоякісні судна, що відповідають сучасним стандартам за комфортом, надійністю та конкурентними цінами.

На даний час Україна має сім закордонних агентств УДП: Регенсбург (Німеччина), Відень (Австрія), Братислава (Словаччина), Будапешт (Угорщина), Белград (Сербія), Русе (Болгарія), Бухарест (Румунія) [78]. Агентства забезпечують виконання Україною зобов'язань з перевезення пасажирів на ділянках Дунаю країни перебування, вивчення ринку з метою залучення додаткових обсягів для перевезень, забезпечення своєчасного оброблення суден в портах країн перебування.

Для підвищення конкурентоспроможності послуг водного транспорту необхідно розробити та ухвалити закон «Про судноплавство на внутрішніх водних шляхах України», удосконалити систему управління та державного нагляду (контролю) в галузі судноплавства, розробити програми кластерного розвитку морських портів, прийняти Закони України «Про морські порти», «Про міжнародний реєстр суден» [100, с.72-73], впровадити механізми інвестиційного розвитку на основі закону «Про державно-приватне партнерство», долучитися до виконання проекту Євросоюзу «Стратегія ЄС для Дунайського регіону», який передбачає серед іншого розбудову поромної переправи Україна-Румунія.

В Україні останнім часом активно розвивається ринок пасажирських авіаперевезень, насамперед у міжнародному сполученні. Подолання Європейським Союзом впливу фінансово-економічної кризи у першу чергу позитивно вплинуло на покращення ділової та туристичної активності, збільшуючи попит на пасажирські перевезення, у т.ч. авіаційним транспортом до/з України за рахунок туристів і приватних відвідувачів. У 2010 р. послугами українських авіакомпаній скористалось 6106,5 тис. осіб, темп зростання порівняно з 2009 р. склав 19 % [30].

Основну частку (84,2 %) в обсягах пасажирських перевезень на авіаційному транспорті у 2011 р. становили міжнародні перевезення, причому пріоритетними є перевезення пасажирів з/до інших країн світу, де поступово розширюється географія перевезень авіапасажирів компаніями України [113, с. 42].

Шляхами подальшої інтеграції мають бути: укладання Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір, що передбачає об'єднання авіатранспортних ринків (переговори розпочаті у грудні 2007 р., відбулося три раунди переговорів); забезпечення участі України в європейських авіаційних організаціях; гармонізація та інтеграція системи організації повітряного руху до європейської системи, виконання вимог Міжнародної конвенції щодо співробітництва у галузі безпеки аеронавігації, реалізація положень Угоди про співробітництво у рамках європейської програми супутникової радіонавігації «Галілео» тощо.

Укладання широкомасштабної Угоди передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС, що сприятиме більш ефективному використанню ринку авіаперевезень та покращенню якості послуг, розвитку транзитного потенціалу України, інтегруванню України до Європейських та міжнародних авіаційних структур та зміцненню авторитету нашої країни як авіаційної міжнародної держави. А це, в свою чергу, сприятиме суттєвому зростанню міжнародних авіаперевезень. На сьогодні частка пасажирів, які здійснюють регулярні перельоти рейсами вітчизняних та іноземних авіакомпаній між містами України та країн ЄС досягла 47-48% загальних міжнародних регулярних пасажиропотоків через аеропорти України.

1987 року країни Європи побудували Спільний авіаційний простір, відомий як програма «Відкрите небо», поступово прибираючи бар'єри для польотів над своєю територією. Наразі відповідні угоди укладені з країнами Західних Балкан, Марокко, Грузією та Йорданією. Угоду парафровано з Молдовою. Переговори тривають з Ізраїлем, Ліваном та Україною. А нещодавно Європейська комісія отримала повноваження на ведення переговорів з Азербайджаном. Переговорний процес щодо укладення Угоди між Україною та ЄС про Спільний авіаційний простір розпочався у грудні 2007 року. На сьогодні проведено п'ять раундів переговорів щодо укладення Угоди про САП, останній відбувся 22 – 23 березня 2010 року у Києві [32].

Спільний авіаційний простір передбачає об'єднання авіатранспортних ринків України та ЄС. Так зараз будь-яка авіакомпанія з країни, що є учасником

програми «Відкрите небо», може здійснювати необмежену кількість рейсів за будь-якими маршрутами на території інших країн-учасниць. Це призвело до жорсткої конкуренції між бюджетними і традиційними компаніями за клієнтів. А пасажирів, у свою чергу, отримали можливість подорожувати літаками за прийнятними цінами.

Майбутня Угода про Спільний авіаційний простір має забезпечити подальше співіснування із попередньою системою міжнародних угод у сфері цивільної авіації.

Наразі Україна має зобов'язання за 39-ма міжнародними договорами у рамках міжнародного повітряного права (включаючи 29 під егідою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), 1 під егідою Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА), 2 під егідою Об'єднаних Авіаційних Властей (JAA) та 7 під егідою Європейської організації з безпеки аеронавігації (ЄВРОКОНТРОЛЬ) [31].

Однак найбільшим питанням залишається дисбаланс, що утворився між реальними вимогами до цивільної авіації сьогодні з огляду на участь України в ряді міжнародних організацій і агенцій, прагненням щодо міжнародної інтеграції, новими можливостями для національних перевізників та існуючою авіаційною системою в країні і нормативною базою, що регулює її діяльність.

Подальша діяльність Міністерства інфраструктури України у цій сфері спрямована на набуття досвіду, накопичення інформаційного матеріалу для розроблення концептуальних документів та законодавчих актів щодо спільного використання повітряного простору України та країн-членів НАТО, які відповідатимуть міжнародним стандартам та вимогам.

Набуття Україною асоційованого членства у Європейському Союзі вимагає масштабного розвитку всіх елементів ринку транспортних послуг та поступової інтеграції його до міжнародної транспортної системи. З цією метою доцільно:

- 1) забезпечувати розвиток транспортної інфраструктури випереджальними темпами з метою сприяння економічному і соціальному прогресу країни та забезпечення інтенсифікації транспортних міжнародних

зв'язків; реалізувати заходи, передбачені стратегічними документами. Реформування транспортної системи та її інтеграція сприятимуть збільшенню туристичного попиту, зростанню обсягів перевезень та експорту транспортних послуг, припливу капіталу та загальній модернізації транспортної інфраструктури України;

2) вдосконалити нормативно-правову базу в частині лібералізації послуг об'єктів наземної інфраструктури, повітряного та водного транспорту, впровадити новий Повітряний кодекс України, Закон про морські порти, Угоду про спільний авіаційний простір. Одним з ключових засобів підтримки адаптації законодавства України в галузі транспорту до міжнародних норм і стандартів є поширення використання інструменту Twinning (обмін досвідом між державними службовцями);

3) забезпечити необхідний розвиток авіаційної інфраструктури, міжнародних транспортних коридорів і пунктів пропуску, додержання вимог транспортної безпеки й екологічності перевезень. Для цього потрібно створення додаткових стимулів процесу оновлення вітчизняними авіакомпаніями, у т.ч. приватними, свого парку літаків сучасними моделями, включаючи літаки вітчизняного виробництва. Механізм зазначеного стимулювання передбачає скасування ПДВ при ввезенні нових іноземних літаків, відображення вимог до віку транспортних засобів у ліцензіях, а ратифікація Кейптаунської конвенції, дозволила б ефективніше використовувати лізингові схеми придбання техніки;

4) забезпечити розвиток транспортної інфраструктури міждержавного значення, насамперед для інтеграції послуг української залізниці до відповідного ринку країн шляхом розбудови та введення в дію транспортно-логістичного центру на території митниці Чоп-Захонь як важливого елементу створюваної в Об'єднаній Європі Пан'європейської транспортно-логістичної системи [104]. Забезпечити сталу та прийнятну тарифну політику на залізничні перевезення та узгодити питання стосовно роботи пунктів пропуску на кордонах з країнами ЄС, враховуючи поступове збільшення інтенсивності руху в майбутньому. Здійснити спільно із зацікавленими країнами розбудову

залізниці з широкою колією Кошице-Братислава-Відень, що сприятиме суттєвому зростанню послуг з перевезень;

5) сприяти введенню «єдиного вікна» для інтермодального транспорту, а також єдиного транспортного документа для всіх перевізників у міжнародних напрямках та механізму встановлення наскрізних тарифів, що дозволить суттєво збільшити середню швидкість переміщення перш за все на напрямках МТК;

б) реалізувати заходи із зміцнення технічної бази вітчизняних автоперевізників, вирішити питання впровадження спрощеної процедури отримання водіями багаторазових віз до країн Шенгенської групи. Ініціювати та провести переговори з відповідними органами Польської Республіки щодо відновлення паритету з надання дозволів на перевезення автомобільним транспортом.

Інтеграційне реформування ринку послуг водного транспорту вимагає нарощування конкурентоспроможного вітчизняного пасажирського флоту для активізації перевезень в басейнах Чорного й Азовського морів, Дунаю, Дніпра (з майбутнім використанням внутрішньої річкової системи РФ), збільшення пропускних спроможностей морських та річкових портів (першочерговим вбачається доцільність розбудови нового терміналу Одеського МТП; Іллічівського МТП, а також у порту «Южний»);

Важливим вектором транспортної галузі України є європейська інтеграція. Особливе значення надається співробітництву з Європейським Союзом, яке останнім часом набуває рис стратегічного. Отже, Україна приймає активну участь у діяльності багатьох міжнародних організацій. Пріоритетного значення набуває співробітництво з країнами-членами в межах організацій – багатостороння дипломатія. Україна розширює свої міжнародні контакти, що позитивно впливає на імідж нашої держави.

ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

1. В умовах посилення впливу глобалізаційних процесів на динаміку соціально-економічного зростання країн та структурні зрушення у світовій економіці, міжнародна конкурентоспроможність країн значною мірою визначається їх здатністю ефективно інтегрувати потенціал міжнародного співробітництва держави та приватного бізнесу, залучати іноземні та вітчизняні інвестиційні ресурси. Це забезпечується за умов використання різноманітних механізмів реалізації інвестиційних інтересів держави, вітчизняних та іноземних інвесторів, залучення позабюджетних інвестицій на основі використання механізмів державно-приватного партнерства, чільне місце серед яких посідає концесія, яка сприяє консолідації зусиль її учасників, розвитку довгострокових партнерських відносин держави і бізнесу. Як ефективна форма залучення іноземних інвестицій, концесія стане дієвим механізмом розширення міжнародних економічних відносин країн, сприятиме їх збалансованому розвитку, інтернаціоналізації та інтеграції в систему світогосподарських зв'язків, що, в контексті стратегічних напрямів розвитку, є актуальним для України.

2. Запропонований організаційно-економічний комплекс покращення ефективності транспортного обслуговування туристів. Для забезпечення якості транспортного обслуговування туристів, розроблені пропозиції, щодо вдосконалення системи надання транспортних послуг вітчизняним та іноземним туристам транспортного обслуговування туристів та покращення їх якості. Запропоновані об'єкти та параметри для оцінки якості і ефективності транспортного обслуговування туристів, впровадження яких забезпечить високі кінцеві результати функціонування транспортних перевезень туристів.

3. Інтеграція України через міжнародні транспортні коридори в міжнародне співтовариство дасть нашій країні і її регіонам підґрунтя динамічного розвитку економіки, створить умови підвищення якості та ефективності зовнішньоекономічних зв'язків країни, підвищить ефективність використання транзитного потенціалу, поліпшить соціально-економічне положення в регіонах розбудови МТК. Розширення Україною міжнародних транспортних коридорів дозволить прискорити не тільки досягнення

стратегічних цілей інтеграції в міжнародну систему, але й вирішення таких задач як: залучення додаткових інвестицій в розвиток транспортної системи, прискорення темпу виходу із занепаду вітчизняного виробника, покращення валютних надходжень за транзитні перевезення. В кінцевому рахунку, це вплине на зростання попиту національного туризму, а отже і розвитку транспортної інфраструктури.

4. Основні положення цього розділу були викладені в [47; 49; 50; 51; 52; 57].

У дисертаційній роботі здійснено теоретичне узагальнення та запропоноване нове вирішення наукового завдання щодо розвитку транспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму.

Виконане наукове дослідження дозволяє сформулювати висновки і пропозиції теоретичного, методичного і прикладного характеру, основні з яких зводяться до наступного:

1. Проведене дослідження теоретичних засад та аналізу поглядів на розвиток транспортної інфраструктури міжнародного туризму дозволило виявити фактори їх взаємного впливу та встановити, що перевезення є невід'ємним етапом подорожей та туристичних поїздок та займають одне з центральних місць у складі будь-якого туристичного продукту. Відповідно, перевезення, являючи собою важливий чинник туристичної індустрії, є визначальним в генерації туристичної діяльності і туризму як галузі економіки. Розвиток туризму і пов'язаного із ним транспортного обслуговування вимагає вдосконалення транспортної інфраструктури туризму та підвищення ефективності використання туристичних ресурсів в контексті врахування чинників глобалізації та євроінтеграційних прагнень України.

2. Удосконалено класифікацію елементів туристичної інфраструктури як комплексу підприємств туристичної індустрії і взаємопов'язаних з нею установ та об'єктів, що забезпечують матеріальні та соціально-культурні умови відтворення туристичного продукту і транспортного обслуговування. Виявлено, що транспортні послуги є необхідним та постійним компонентом транспортної інфраструктури та в наданні туристичних послуг.

3. Сучасні світові тенденції, пов'язані з розширенням міжнародного співробітництва та поглибленням інтеграційних процесів, зробили вирішальний вплив на розробку програм, метою яких є формування міжнародних транспортних коридорів. Розвиток МТК дозволить вирішити ряд транспортних проблем, пов'язаних із забезпеченням міждержавних економічних, туристичних та інших зв'язків, а також з доцільністю розвитку транспортної інфраструктури

в Україні. При будівництві МТК необхідно передбачати виділення ділянок під розширення дорожньої інфраструктури у перспективі, маючи на увазі зростання туристичних потоків у майбутньому. Капіталовкладення в оновлення, розширення і розбудову транспортної мережі мають здійснюватися за найсучаснішими досягненнями дорожньої науки і забезпечувати ефективне використання транспорту.

4. В Україні у залученні інвестиційного капіталу у транспортну галузь первинну роль має відігравати цілеспрямована політика держави щодо стимулювання інвестицій та формування відповідного економіко-правового механізму. Запропоновано механізм державно-приватного партнерства для реалізації фінансових інтересів держави в транспортній галузі на основі використання концесій. Це забезпечить залучення і використання нових джерел фінансування розбудови транспортної інфраструктури, підвищення якості транспортних послуг, прискорення розбудови міжнародних транспортних коридорів та активізації туризму.

5. Інституційне середовище держави має концентруватися на: формуванні державної політики у сферах авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту та у сферах використання повітряного простору; визначенні пріоритетних напрямів розвитку галузі та дорожнього господарства відповідно до конкурентних переваг країни у наданні міжнародних туристичних послуг; розробці та здійсненні заходів, спрямованих на розвиток транс'європейських транспортних мереж, транснаціональних осей, інтеграцію транспортної системи України до європейської та світової транспортних мереж; розвитку інфраструктури туризму, зокрема, за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів та основних транспортних магістралей.

6. Для забезпечення якості транспортного обслуговування туристів розроблений організаційно-економічний комплекс з забезпечення якості, який визначає форми, методи, принципи та правові норми, що регулюють ці взаємовідносини, а також функції управління, спрямовані на реалізацію взаємних обов'язків сторін щодо забезпечення високої якості та ефективності

транспортного обслуговування туристів. Реалізація цього механізму дозволить підвищити взаємну зацікавленість сторін щодо надання транспортних послуг у досягненні високих кінцевих результатів діяльності, конкретизації чинників ефективності та якості транспортного обслуговування туристів.

7. До основних напрямків розвитку міжнародної інтеграції транспортної системи України слід віднести такі: розвиток транзитного потенціалу країни через введення одностайних правил здійснення перевезень; підвищення якості транспортних послуг, що надаються; створення рівних умов доступу на ринок транспортних послуг; удосконалення законодавства в сфері транспорту до міжнародних вимог та активна участь в системі існуючих міжнародних транспортних коридорів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аріон О. В. Організація транспортного обслуговування туристів / О. В. Аріон. – К.: Альтерпрес, 2008. – 196 с
2. Аеропорт Хітроу [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.airtickets24.com/ua/Airports/heathrow-airport.aspx>
3. АероСвіт [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aerosvit.com.ua>
4. Аналіз ринку складської нерухомості в Україні. Наук. конф. «Перспективи розвитку в Україні логістичних послуг», 2008. [Електронний ресурс]. Режим доступу: ESC.Lviv.ua/konsultant/modules.
5. Большая советская энциклопедия: [в 30 т.] / гл. ред. А. М. Прохоров. – Изд. 3-е. – М. : Сов. энцикл., 1977 – Т. 26: Тихоходки-Ульяново. – 1977. – 624 с.
6. Биржаков М. Б. Индустрия туризма: Перевозки / Биржаков М. Б. Никифоров В. И. Издание третье, переработанное и дополненное. – СПб.: Издательский дом Герда, 2007. — 528 с.
7. Бакай Н., Калушка Л. Конкурентоспроможність туристично-рекреаційної галузі Західного регіону, значення транспортних послуг / Н. Бакай, Л. Калушка / Соціально-економічні проблеми і держава. – 2008. – с.27-28.
8. Белявцев М.И., Шестопалова Л.В. Инфраструктура товарного рынка / М. И. Белявцев, Л. В. Шестопалова – Донецк: ДонНУ, 2003.– 418 с.
9. Барчукова Н.С. Международное сотрудничество государств в области туризма / Н.С. Барчукова– М.: Международные отношения. – 1986. – 173 с.
10. Бабкин А.В. Специальные виды туризма. Ростов-на-Дону: Феникс. – 2008. –252 с.
11. Босак, О. М. Транзитний потенціал України: сучасний стан, проблеми та перспективи / О. М. Босак. Гілея: науковий вісник : зб. наук. пр. Вип. 47 (№ 5) / Національний педагогічний університет ім. М. П. Драгоманова, УАН ; голов. ред. В. М. Вашкевич. – К. – 2011. – 792 с.

12. Батюшин И. «Укрзалізниця» намерена закупить 275 локомотивов в ближайшие 4 года / И. Батюшин [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.novoteka.ru/seventexp/9813209/23447462
13. Барановський Д. М. Забезпечення інформаційної взаємодії різних видів транспорту із застосуванням моніторингу перевезень та їх планування / Д. М. Барановський. Вісник КДПУ.– 2009.– № 6 Частина 1.– с. 99-104.
14. Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел].– К., Ірпінь : ВТФ «Перун», 2007. – 1736 с.
15. Гетьман В.І. Автотуризм чи автомобільний туризм: теорія і реальність / Гетьман В.І. – К.: 2002. – 185с.
16. Георгиев А. Туроператорска, агентска и транспортна дейност в туризма / А. Георгиев, М. Василева . – София : Паралакс, 1999. – 216 с.
17. Герасименко В.Г. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів: навчальний посібник / В.Г. Герасименко, А.В. Замкова. – Харків: К.: – 2011. – 112с.
18. Грищенко С. Підготовка та реалізація проектів публічно-приватного партнерства: Практичний посібник для органів місцевої влади та бізнесу / С. Грищенко. – К.: 2011. – С. 32.
19. Гудков В.А., Миротин Л.Б., Вельможин А.В., Ширяев С.А. Пассажи́рские автомобильные перевозки. Под ред. В.А. Гудкова. – М.: Горячая линия – Телеком, 2006. – 448 с.
20. Дегтярева О. И., Полякова Т. Н., Саркисов С. В. Внешнеэкономическая деятельность.: – М.: Дело, 1999. – 320 с.
21. Державна служба автомобільних доріг України [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua/>
22. Державна авіаційна служба України. Департамент фінансів та економіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua>.
23. Державна служба статистики України. Пасажирські перевезення. Архів. с.78-79.
24. Доклад о мировых инвестициях, 2011 год. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.un.org/ru/development/surveys/docs/investments2011.pdf>

25. Державна служба статистики України. Транспорт і зв'язок України. Статистичний збірник 2011 р., с. 21-22
26. Державна служба статистики України [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
27. Демидович Д. Прес-служба Міністерства інфраструктури. – 2012. / Урядовий портал [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245498314&cat_id=244277212
28. Дацюк, Л. Через поганий стан доріг держава щорічно втрачає близько 32 млрд грн / Л. Дацюк // Урядовий кур'єр : газета центральних органів виконавчої влади України. – 2011, 4 лютого.
29. Державна програма розвитку автомобільних доріг загального користування на 2007–2011 роки / Відомості Міністерства транспорту та зв'язку України. – 2007 р.
30. Державна статистична служба України / В'їзд іноземних громадян в Україну за країнами, з яких вони прибули, у 2010 році за даними Державної прикордонної служби за 2010 р. [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua>
31. Державна комплексна програма розвитку авіаційного транспорту України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.asavia.org/avia/zakonodatelstvo>
32. Економіка. Інтернет-газета. Транспорт 2012 [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.economica.com.ua/transport/article/2738049.html>
33. Єпіфанов А. О. Оцінка кредитоспроможності та інвестиційної привабливості суб'єктів господарювання: Монографія / А. О. Єпіфанов, Н. А. Дехтяр, Т. М. Мельник та ін. / За ред. д.е.н. А. О. Єпіфанова. – Суми: УАБС НБУ, 2007. – с. 56-68.
34. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» // Відомості Верховної Ради – 1999 – № 1286 – XIV, ст.5.

35. Закон України «Про транспорт» // Відомості Верховної Ради – розділ II, ст. 21
36. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» // Відомості Верховної Ради України – 1998 – № 14 – ст. 60
37. Закон України «Про концесії на будівництво та експлуатацію автомобільних доріг» // Відомості Верховної Ради України – 2000. – № 3 – ст. 21
38. Закон України «Про автомобільний транспорт» // Відомості Верховної Ради України – 2001 – № 22 – ст. 105.
39. Закон України Про залізничний транспорт Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1996, N 40, ст. 183
40. Збірник матеріалів конференції «Перспективи розвитку морської інфраструктури України в Чорноморсько-Азовському регіоні». – Одеса – 2008, С. 21-26.
41. Зорин И.В. Туризм как вид деятельности / И.В. Зорин, Т.П. Каверина, В.А. Квартальнов – М.: Финансы и статистика, 2002. – 288 с.
42. Ильина Е. Н. Организация железнодорожных путешествий / Е. Н. Ильина – М.: Советский спорт, 2003. – 104 с.
43. Іксарова Н. О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України / Н. О Іксарова // Економічний простір. – 2010. – № 36. – С. 55–61
44. Клепікова О. Окремі питання визначення транспортних засобів об'єктами майнових відносин у сфері господарювання / О. Клепікова // Вісник Київського національного університету ім. Т. Шевченка. Юридичні науки. – 2007. – № 74–76. – С. 108–114.
45. Карась О. С. Порівняльні переваги транспортної інфраструктури туризму в Україні / О. С. Карась // Галицький економічний вісник. – 2011. – № 4 (33). – С. 65–73.
46. Карась О. С. Сучасний стан та тенденції розвитку транспортної галузі України в контексті розбудови туристичної інфраструктури / О. С. Карась // Схід. – 2012 – № 6 – С. 38–43.

47. Карась Е. Международные системы бронирования транспортных услуг и их развитие в Украине / Елена Карась // Проблемы и перспективы на развитието на сїтрудничеството между страните от югоизточна Европа в рамките на Черноморското икономическо сїтрудничество: міжнар. наук. – практ. конф., 18-19 вересня, 2012 р.: тези доповіді. – Албена, 2012. – С. 308–316.
48. Карась О. С. Стан і перспективи розвитку пасажирських авіаційних перевезень в Україні / О. С. Карась // Вісник Тернопільського національного економічного університету. – 2012. – № 1 – С. 73–80.
49. Карась О. С. Напрями розвитку міжнародної концесійної діяльності в транспортній системі України / Карась О. С. // Вісник Тернопільського національного економічного університету. – 2012. – № 5-2 – С. 158–164.
50. Карась О. С. Напрями розвитку транспортної інфраструктури України в умовах міжнародного туризму / О. С. Карась // Географія та туризм. – 2010. – №7. – С.26–31.
51. Карась О. С. Інтеграція транспортних мереж України у міжнародну транспортну систему / О. С. Карась // Наукові записки Тернопільського національного педагогічного університету. Серія: Географія. – 2011. – № 2. – С.105–110.
52. Карась О. С. Переваги інтермодальних перевезень в міжнародній транспортній системі / О. С. Карась // Актуальні питання рекламно-інформаційного забезпечення туристично-рекреаційної галузі у рамках проведення «Євро-2012»: міжнар. наук.-практ. конф. 20 травня 2011 р. : тези доповіді. – Тернопіль, ТНТУ, 2011. – С. 155–157.
53. Карась О. С. Вплив транспортних послуг на формування туристичного продукту / О. С. Карась // Україна в системі міжнародної економіки: міжнар. наук.-практ. конф. молодих учених та студентів 11 – 12 лютого 2010 р. : тези доповіді. – Тернопіль: Економічна думка, 2012. – С. 222–223.
54. Карась О. С. Розвиток інфраструктури залізничного транспорту в Україні до чемпіонату Євро 2012 / О. С. Карась // Стратегія економічного

- розвитку країн в умовах глобалізації: міжнар. наук.-практ. конф., 17 – 18 лютого 2012 р.: тези доповіді. – Дніпропетровськ, 2012. – С. 95–98.
55. Карась О. С. Залучення інвестицій в сферу розвитку транспортної інфраструктури України / О.С. Карась // Посткризовий розвиток світової економіки та Україна: міжнар. наук.-практ. конф., 20 – 23 березня 2012 р.: тези доповіді. – Тернопіль, ТНЕУ, 2012. – С. 60–63
56. Карась О. С. Міжнародні системи бронювання транспортних послуг та їх розвиток в Україні / О. С. Карась // Молодь: освіта, наука, духовність: міжнар. наук.-практ. конф., 19 – 20 квітня, 2012 р. : тези доповіді. – Київ, 2012. – С. 67–68.
57. Karas O. Entwicklung der ukrainischen Verkehrsinfrastruktur anlässlich der europäischen Fussballmeisterschaft 2012 / Olena Karas // Збірник наукових робіт «Globale und laenderspezifische sozio-oekonomische Effekte». – Berlin, 2012. – P. 191–201.
58. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uts.in.ua/ua/kontseptsiya_rozvytku_transportno_dorozhnogo_kompleksu_tdk_ukrayiny_do_2015_roku_i_podalshyj_period.ht
59. Кабінет міністрів України «Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року» від 20 жовтня 2010 р № 2174.
60. Концесійний «довгобуд» Львів-Краковець [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://daily.lviv.ua/news/13282>
61. Колегія державної служби автомобільних доріг України «Про залучення інвестицій, у тому числі іноземних, для пом'якшення негативних наслідків світової фінансової кризи у дорожній галузі» від 27 листопада 2008 р. № 56 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/fin42644.html
62. Концепція Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2020 року від 17.10.2012 № 854.
63. Комаров М. П. Инфраструктура регионов мира / М. П. Комаров. – СПб: Изд-во В. А. Михайлова, 2000. – 346 с.

- 64.Любіцева О. О. Методика розробки турів / О. О. Любіцева. – К.: Альтпрес, 2003. – 104 с.
- 65.Мала гірнича енциклопедія. В 3-х т. / За ред. В. С. Білецького— Донецьк: «Донбас», 2004.
66. Мальська М.П. Просторові системи послуг (теорія, методологія, практика) / М. П. Мальська – К.: Знання, 2009. – 363 с.
- 67.Мальська М.П., Ганич Н.М. Сучасні тенденції формування попиту на туристичні послуги // Проблеми міжнародного туризму: Збірник наукових статей. – К.: ПП "ППНВ", 2010. – С. 463-469.
- 68.Макогон Ю.В., Лысый А.Ф., Гаркуша Г.Г., Грузан А.В. Украина – держава морская: монографія \ под ред. Макогона Ю.В. – Донецьк: ДонНУ, 2010. 393с.
- 69..Мельник А. Міжнародна торгівля послугами і створення глобального ринку послуг / А. Мельник // Вісник Тернопільської академії народного господарства. – Тернопіль, 2002. – № 8, ч. 1. – С.94-102.
- 70.Мельник, А. Державно-приватне партнерство в системі інституційного забезпечення економічних процесів / Алла Мельник, Сергій Підгаєць // Вісник Тернопільського національного економічного університету. – Тернопіль, 2011.– Вип. 1.– С. 7-19
- 71.Міністерство інфраструктури України. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transports.html>
- 72.Міністерство інфраструктури України «Реорганізація Державної служби морського та річкового транспорту» від 29 червня 2011 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://mintrans.gov.ua/uk/news/22157.html>
- 73.Можаев Н.Г. Туризм / Н. Г. Можаев, Е. В. Богинская М: Гардарики, 2007. – 272 с.
- 74.Международный деловой журнал «Инвест-Украина». Перспективи дорожнього будівництва із застосуванням механізмів державно-

- приватного партнерства [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://investukr.com.ua/get-news/485/>
- 75.Новий тлумачний словник української мови: у 4 т. / уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. – К. : Аконіт, 1998: Роб-Я. – 1998. – 941 с.
- 76.Нешков М. Пътнически агенции и транспорт в туризма / М. Нешков – Варна: Издателство «Наука и икономика», 2007. – 240 с.
- 77.Носова О.В. Оцінка інвестиційної привабливості України: основні підходи / О. В. Носова //Економіка і прогнозування. – №3. – 2003. – с.119-137.
- 78.Національний перевізник України. Українське Дунайське пароплавство. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://oaoudp.com.ua/content/view/8/39/lang,ukrainian/>
- 79.Осипова О. Я. Транспортное обслуживание туристов / О. Я. Осипова – М.: Издательский центр «Академия», 2004. — 368 с.
- 80.Огвоздин В. Ю. Об уточнении методической основы и терминологии стандартов ISO 9000 и ISO 8402 / В. Ю. Огвоздин // Стандарты и качество. – 1993. – № 11. –32 с.
- 81.Писаревський І.М., Організація туризму: підручник / І.М. Писаревський, С.О. Погасій, М.М. Покогодна та ін.; за ред. І.М. Писаревського. – Х.: ХНАМГ, 2008. – 541 с.
- 82.Писаревський І.М. Туризм як національний пріоритет: Колективна монографія за редакцією І.М. Писаревського. – Х. ХНАМГ, 2010. – 284 с.
- 83.Потеева М.А. Роль транспортной системы в устойчивом развитии экономики Крыма / М.А. Потеева // Культура народов Причерноморья. Научный журнал. – № 56. – Т.2. – Симферополь, декабрь 2004. – С. 123-131.
- 84.Полянская Н.Е. Организация коммерческой работы на воздушном транспорте: Монография. – 2-е изд., перераб. и доп. – К.: НАУ, 2006. – 396 с.

85. Положення про систему управління безпекою польотів на авіаційному транспорті (Положення, п.1.9) // Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації № 895 від 25.11.05.
86. Писаревский Е.Л. Правовая природа туроператорской деятельности / Е.Л. Писаревский // Туризм: право и экономика. – 2004. - № 2. – С. 5-13.
87. Постанова Кабінету Міністрів України «Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» від 29 січня 2003 р. № 141.
88. Пуцентейло П.Р. Економіка і організація туристично-готельного підприємництва / П. Р. Пуцентейло. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 344 с.
89. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України: М / Ю.Є. Пащенко; за ред. С.І. Дорогунцова. – К.: Науковий світ, 2003. – 467 с
90. Підтримка Інтеграції України до Транс-Європейської Транспортної Мережі ТЄМ-Т РК 6. [Електронний ресурс].– Режим доступу: http://tent.org.ua/data/upload/publication/main/ua/517/fr_6.1_airports_ukr.pdf
91. Папирян Г.А. Экономика туризма / Г. А. Папирян – М: Финансы и статистика, 2000. – 208 с.
92. Положення згідно з Указом Президента про Міністерство інфраструктури України від 13.06.2012 № 391/2012.
93. Петрушенко Ю. М. Інституційні основи інноваційного управління розвитком ринку туризму в Україні / Ю. М. Петрушенко, І. О. Кугук // Матеріали доповідей учасників третьої науково-практичної конференції “Інформаційні технології в управлінні туристичною та курортно-рекреаційною економікою”. – Бердянськ, 2007. – С. 34-36.
94. Положення «Про Державне агентство автомобільних доріг України» від 13 квітня 2011 року № 456/2011.
95. Постанова «Про утворення Головної державної інспекції на автомобільному транспорті» від 8 вересня 2004 р. № 1190.
96. Постанова «Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки» від 16 грудня

- 2009 р. № 1390 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-п>
97. Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті / Указ Президента України. – 2011 – №447.
98. Програма розбудови туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів / Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 612.
99. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні / за ред. В. Г. Дідика : у 2-х т. – К. : Ніка-Прінт, 2006. – Т. 1. – 392 с. ; т. 2. – 952 с.
100. Програма економічних реформ України на 2010-2014 рр. / Комітет з економічних реформ при Президентові України – 87 с.
101. Рекреаційно-туристичний потенціал України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://tourlib.net/statti_ukr/potencial.htm
102. Розпорядження «Про схвалення Концепції Загальнодержавної економічної програми розвитку кораблебудування на період до 2035 року» / КМУ – 2009 – № 671.
103. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України в стратегії посткризового економічного розвитку. – К.: НІСД, 2011. – 37с.
104. Роль логістичних комплексів у розвитку системи міжнародних транспортних коридорів України / П.П. Яремович // Культура народів Причорномор'я. – 2006. – № 96. – С. 93-96.
105. Сапрунова В. Б. Туризм: Еволюція, структура, маркетинг / В. Б. Сапрунова. – М.: «Ось-89», 1997. – 160 с.
106. Словник іншомовних слів / [уклад.: С. М. Морозов, Л. М. Шкарапута]. – К. : Наукова думка, 2000. – 680 с.
107. Сучасний словник іншомовних слів / Л. І. Нечволод. – Х. : Торсінг плюс, 2007. – 768 с.
108. Словник іншомовних слів: 23000 слів та термінологічних словосполучень / [уклад. Л. О. Пустовіт та ін.]. – К. : Довіра, 2000. – 1018 с.

109. Смолій В.А., Федорченко В.К., Цибух В.І. Енциклопедичний словник-довідник з туризму. За загальною ред. В.К. Федорченка. – К.: ВидавничийДім «Слово», 2006. – 372 с.
110. Самуэльсон П. Экономика / П. Самуэльсон – М. : Алгон, 1997. – Т. 1. – [Б. м.] 1997. – 333 с.
111. Соколова О. Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств / О. Є. Соколова // Проблеми системного підходу в економіці: [електор. наук. фах. вид]. – 2007. – Вип. 2. – Режим доступу: /<http://www.nbuu.gov.ua/ejournals/PSPE/2007-2/index.html>.
112. Список найбільших аеропортів світу. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sat.biz.ua/world-airport-codes.html?lang=ua#ATL>
113. Сирийчик Т. Транспортна політика України та її наближення до норм Європейського Союзу / Т. Сирийчик, А. Фургальські, Ч. Клімкевич, М. Камола, Т. Дяченко, М. Пугачов, О. Філіпенко – К.: Аналітично-дорадчий центр Блакитної стрічки, 2010. – 102 с.
114. Савельєв Є.В. Міжнародні послуги: сценарій розвитку для України ХХІ століття / Є.В. Савельєв // Вісник економічної науки України. – 2005. - № 2. – С. 149-159.
115. Співробітництво України та Європейського Союзу у транспортній галузі. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/integration/113.html>
116. Троїцкая Н. А. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования. – М.: Издательский центр «Академия», 2003.– 240 с.
117. Теплоходні круїзи [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://korablikov.net/teplohidni-kruyizi-liknep/>
118. Туристичний оператор Пілігрим. [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://piligrim.lviv.ua/ua/krujizi/>
119. Туризм в Україні . – К.: Держкомстат України, 2008. – 216 с.

120. Тиждень.ua. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://tyzhden.ua/Economics/6933>
121. Транспортна інфраструктура України – цивілізоване обличчя країни [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.mintrans.gov.ua/uk/zmi/16442.html>
122. Ткаченко Т. Тенденції розвитку світового туризму / Т. Ткаченко // Вісник КНТЕУ. – 2004. – №6. – С. 80-85.
123. Транспорт і зв'язок України – 2009. Статистичний збірник. – К, 2010, с. 40-41.
124. Транспортна стратегія України на період до 2020 року. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://www.mintrans.gov.ua/uk/discussion/15621.html>
125. Уокер Дж.Р., Введение в гостеприимство: Учебник / Пер. с англ. М.:ЮНИТИ – 2003, 463 с.
126. Укрзалізниця. Офіційний сайт. [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
http://www.uz.gov.ua/index.php?m=info.news&f=Doc.View&p=news_1558.0.news&lng=ru
127. Урядовий кур'єр. – 2009. – № 102. – С. 9.
128. Укрморречінспекція [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
<http://sismit.gov.ua/>
129. Укравтодор. Державне агентство автомобільних доріг України. Бюлетень доріг 2008 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: www.ukravtodor.gov.ua
130. Урядовий портал Мінтрансзв'язку: Визначено стратегічні аеропорти України [Електронний ресурс]. – Режим доступу:
http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=243426194
131. Урядовий портал «Розроблено проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на 2013-2021 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245664752&cat_id=244276429

132. Укрзалізниця [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.uz.gov.ua/about/general_information/main_departments/office_of_external_relations/
133. Федько В. П. Інфраструктура товарного ринка / В. П. Федько, Н. Г. Федько. – Ростов-на-Дону : Феникс, 2000. – 512 с.
134. Холлоуей Д.К., Тейлор Н. / Туристический бизнес [Текст]: пер. с 7-го англ. изд. / Д.К. Холлоуей, Н. Тейлор; пер. с англ. Т. А. Черная, А. А. Кожевникова. - 7-е изд. - К. : Знання, 2007. – 798 с.
135. Цивільний Кодекс України / Верховна Рада України. –2003 – №40-44, с. 356.
136. Челядінова Н. Економічні аспекти державно-приватного партнерства на залізничному транспорті України / Н. Челядінова // Економіст: літопис подій, особистості, ідеї, аналітика й дослідження. – 2011. – № 3.– С. 59-60.
137. Школа І.М. Менеджмент туристичної індустрії: навчальний посібник / За ред. проф. І.М. Школи. – Чернівці: Книги ХХІ, 2005. – 596 с.
138. Шишков Ю. В. Мірохозяйственный механізм: движение к глобалистике / Ю. В. Шишков // Мировая экономика. Глобальные тенденции за 100 лет / Под. ред. И. С. Королева. – М.: Економіст, 2003. – С. 35-48.
139. Щукін Б. М. Інвестування / Б. М. Щукін – К.: МАУП, 2004. — 216 с: іл.– Бібліогр.іс. 214
140. Юридична енциклопедія : в 6 т. / [редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова редкол.) та ін.]. – К. : Укр. енцикл., 2004– . – Т.6: Т-Я. – 768 с.
141. Яновський П.О. Пасажирські перевезення / П. О. Яновський – К: НАУ, 2008.– с.469.
142. Airports Council International [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.aci-europe.org/home.html>

143. Crouch G.I. The competitive destination: a sustainability perspective / G.I. Crouch, J. R.B. Ritchie // Tourism Management. – 2000. – P. 21
144. Canning D. The social rate of return on infrastructure investments / Canning, D., Bennathan, E. // World Bank Research Project, RPO.– 2000.– P. 680-689.
145. Chew, J. Transport and tourism in the year 2000 / Tourism Management – N 8(2). – P. 83-85.
146. Deming, W.E. Elementary Principles of the Statistical Control of Quality, JUSE – 1950.
147. Deming, W.E. Out of the Crisis. MIT Press / Cambridge, MA – 1986. – p. 88.
148. Deming, W.E. Personal letter to Ron Moen on November 17 – 1990.
149. Eurolines [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.eurolines.com/>
150. ETN.Ukraine. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.etn.com.ua>
151. Economy Ratings. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.doingbusiness.org>
152. European Railway Agency. Электронный ресурс. – Режим доступа: <http://www.era.europa.eu/>
153. Fulmer Jeffrey What in the world is infrastructure? / PEI Infrastructure Investor (July/August). – 2009. – P. 30.
154. Frankfurt Airport Электронный ресурс. – режим доступа: http://www.frankfurtairport.com/content/frankfurt_airport/en/shop_enjoy0.htm
155. Flight Stats [Электронный ресурс]. – Режим доступа: www.flightstats.com
156. General Aviation Serves America [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.gaservesamerica.com/learn/transportation.html>
157. Global Competitiveness Report 2011-2012. [Электронный ресурс] – Режим доступа: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport.pdf

158. Helmut Nuhn Verkehrsgeographie / Helmut Nuhn, Markus Hesse // Schöningh. – 2006. – P.379.
159. Hasan, K. / Is SAARCs viable economic block? Evidence from gravity model // Journal of Asian Economics. – 2001.– N 12. – P. 263–290.
160. Infrastructure / Online Compact Oxford English Dictionary – 2009.
161. IAPA [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.iapa.com/index.cfm/travel/footer.about_iapa
162. International Civil Aviation Organization [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.icao.int/sustainability/Pages/default.aspx>
163. ISO [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.iso.org/iso/home.html>
164. Jurgen Ringbeck and Stephan Gross Taking Travel & Tourism to the Next Level: Shaping the Government Agenda to Improve the Industry's Competitiveness» // World Economic Forum, Travel & Tourism Competitiveness Report. – 2007.– P. 29.
165. Kaul R. N Dynamics of tourism: a trilogy Transportation and Marketing. – 1985– N 111.
166. Khadaroo J. Transport infrastructure and to Research / J Khadaroo B. Seetanah. – 2007. – N 34 (4). – P.1021-1032.
167. Khadaroo J. The role of transport infrastructure in international tourism development: A gravity model approach / Tourism Management. – 2008. – N 29 (5). – P. 831-840.
168. Moody's rating. [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.moody.com>
169. More About Us [Электронный ресурс] / VisitBritain – Режим доступа: <http://www.visitbritain.org/aboutus/whatwedo.aspx>
170. Narita International Airport. Official website <http://www.narita-airport.jp/en/guide/index.html>
171. Ozbay K. Empirical analysis of relationship between accessibility and economic development / K. Ozbay, D. Ozmen-Ertekin, J. Berechman // Journal of Urban Planning and Development. – 2003. – N 129.

172. OTIF. Intergovernmental Organisation for International Carriage by Rail [Электронный ресурс].– Режим доступа : <http://www.otif.org/>
173. Page S. Tourism and transport: Issues and agenda for the new millennium / S. Page, L. Lumsdon // Elsevier, Boston. – 2004. – P. 52-53
174. Prideaux B. The role of the transport system in destination development / B. Prideaux // Tourism Management. – 2007.– N 21. – P. 53–63.
175. Quark Expeditions. The Leader in Polar Adventures [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.quarkexpeditions.com/>
176. Rosenstein-Rodan P. N. Notes on the Theory of the “big Push” / P. N. Rosenstein-Rodan // Economic development program. Italy project. – Center for International Studies, Massachusetts Institute of Technology. – 1957. – P.32.
177. Rail Europe. All about train travel [Электронный ресурс].- Режим доступа : <http://www.raileurope.com/train-faq/>
178. Rodrigue J.-P. The Geography of Transport Systems / J.-P. Rodrigue, C. Comtois, B. Slack. // New York: Routledge. – 2006.
179. Rodrigue J.P, The geography of transport. Historical geography of transportation / New York: Routledge. – 1998. – P.140.
180. Smith S. L. The tourism product. annals of tourism Research. – 1994. N 21(3). – P. 582-595.
181. Shewhart W. A. Statistical Method from the Viewpoint of Quality Control. Department of Agriculture / Dover. – 1986 – P. 45.
182. Stopher P. Developing standards of transport survey quality / P. Stopher & P. Jones (Eds.) // Transport survey quality and innovation. 2003. – P. 1-38.
183. Stopher P. Transport survey methods: keeping up with a changing world / Stopher, P R P Lee-Gosselin, M Zmud, J and Madre, J-L / Emerald. – 2009. – P. 361-391.
184. Tourism and Poverty Reduction – Making the Links, Pro-Poor Tourism Info-Sheets, Sheet Number 3, London: Pro-Poor Tourism Partnership. – 2004.
185. Trevor Kugler Traveling a river. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ezinearticles.com/Traveling-A-River>

186. The World Factbook [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<http://www.cia.gov/library/publication/the-world-factbook>
187. The Chamber of commerce in Ukraine [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
http://www.chamber.ua/updoc/members_news/71388/?lang=ua&print=1.
188. UNWTO. Statistics and Tourism Satellite Account [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.unwto.org/statistics/index.htm>
189. UNWTO Tourism Highlights. – 2012 – P. 16.
190. World Tourism Organization Network [Электронный ресурс]. – Режим доступа:
<http://www.unwto.org/statistics/index.htm>
191. World Economic Forum Global Competitiveness Reports 2008-2011.
<https://members.weforum.org/pdf/GCR08/GCR08.pdf>
192. Wofinden D. Non-Household Surveys. In: Transport survey quality and innovation / Stopher P., P. Jones. – 2003. – P. 377-402.
193. Wolf, J. Elimination of the travel diary: Journal of the Transportation Research Board / J. Wolf, R. Guensler, W. Bachman. 2001. – P. 125-134.
194. Utsunomiya M. Potential uses of transit smart card registration and transaction / M. Utsunomiya, J. Attanucci, N. Wilson // Journal of the Transportation Research Board. – 2006. – P. 119-126.
195. Zhao, J. The planning and analysis implications of automated data collection systems / Rail Transit Massachusetts Institute of Technology, Cambridge, MA. – 2004. – P. 89-90.
196. Zhao, J. Estimating a rail passenger trip / J. Zhao, A. Rahbee, N. Wilson // Computer-Aided Civil and Infrastructure Engineering. – 2007. – N. 22. – P. 376-387.

УПРАВЛІННЯ З ПИТАНЬ ТУРИЗМУ
ТЕРНОПІЛЬСЬКОЇ ОБЛАСНОЇ ДЕРЖАВНОЇ АДМІНІСТРАЦІЇ

46021, Тернопіль, Грушевського, 8.
Контакт: (0352) 430035

В Спеціалізовану Вчену Раду
Тернопільського національного
економічного університету

23.05.12 № 126-25/82
На № _____

ДОВІДКА

про впровадження результатів науково - дослідної роботи

Карась Олени Сергіївни

на тему "Розвиток транспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму"

Перевезення є невід'ємним етапом подорожей і туристичних поїздок і, відповідно, займають одне з центральних місць у складі практично будь-якого туристичного продукту. В цих умовах розроблені теоретично - методичні положення науково - дослідної роботи на тему "Розвиток транспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму" розглядаються як елемент туристичної індустрії, які є визначальними в генерації туристичної діяльності і туризму.

Впровадження у практику теоретичних розробок дає змогу удосконалити якість послуг перевезень для туристів, удосконалення туристичної інфраструктури та конкуренції на ринку транспортних послуг.

Заслужують на увагу розроблені пропозиції щодо будівництва об'єктів туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів.



Начальник управління
(підпис)

Серетна Л.Й.
Серетна Л.Й.

ТОРГОВО-ПРОМИСЛОВА
ПАЛАТА УКРАЇНИ
ВОЛИНСЬКА
ТОРГОВО-ПРОМИСЛОВА
ПАЛАТА



THE UKRAINIAN CHAMBER
OF COMMERCE AND INDUSTRY
THE VOLYN
CHAMBER OF COMMERCE
AND INDUSTRY

43025, УКРАЇНА, м.Луцьк, вул.Яровиця, 18
тел./факс: (0332) 77-03-32, 24-57-91, 24-05-55
e-mail: info@tpp.lutsk.ua

18, Iarovytsia str., Lutsk, 43025, UKRAINE
tel./fax: (0332) 77-03-32, 24-57-91, 24-05-55
www.tpp.lutsk.ua

№ 19-22/01-3/154/1 від 05.03.2012 р.

У спеціалізовану вчену Раду Д 58.082.01
Тернопільського національного
економічного університету.
08.00.02 – світове господарство і
міжнародні економічні відносини.

ДОВІДКА

про впровадження результатів у практичну діяльність дисертаційного дослідження Карась Олени Сергіївни на тему "Розвиток транспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму".

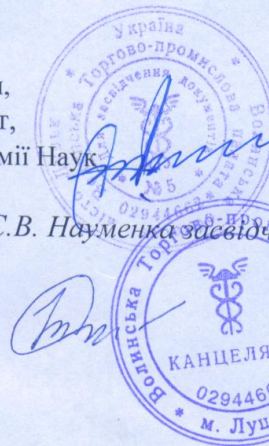
Одержані в ході дослідження результати свідчать про теоретичне узагальнення і практичне вирішення актуального питання розвитку сучасної транспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму.

Впровадження у практику теоретико-методичних підходів до визначення потенціалу розвитку світової транспортної системи в цілому та її окремих складових і розробка науково-практичних рекомендацій щодо поглиблення інтеграції України до світової транспортної системи дає змогу удосконалювати якість послуг міжнародних та національних транспортних перевезень для туристів та пасажирів.

Президент Волинської
торгово-промислової палати,
канд. економ. наук, доцент,
академік Української Академії Наук

Підпис С.В. Науменка засвідчує:

Спеціаліст II категорії:
05.03.2012р.



С.В. Науменко

Н.М. Маціюк

**ТОВАРИСТВО З ДОДАТКОВОЮ ВІДПОВІДАЛЬНІСТЮ
"ТЕРНОПІЛЬАВТОТРАНС 16100"**

46002 м.Тернопіль, вул. Вояків дивізії "Галичина", 7, тел./факс 521432,524467
р/р 26001196803 в ПАТ"Райффайзен Банк Аваль" м.Київ МФО 380805, код 03118908

26.03.12 № *1/4-218*
На № _____ від _____

В Спеціалізовану Вчену Раду
Тернопільського національного
економічного університету

АКТ

про впровадження результатів дисертаційної роботи

Карась Олени Сергіївни

на тему "Розвиток транспортної інфраструктури України в умовах активізації
міжнародного туризму"

Результати виконаної роботи впроваджено у діяльність *ТДВ*
«Тернопільавтотранс 16100», зокрема у напрямку реалізації розширення ринку
транспортних послуг.

Впровадження результатів дисертаційної роботи дозволило вдосконалити
процес організації перевезення і використання технічних засобів. Запропоновані
способи щодо покращення якості послуг транспортних перевезень
використовуються на практиці.

Генеральний директор



Л.В.Бутрин



Тернопільський національний економічний університет
Ternopil National Economic University

Lvivska Str. 11, Ternopil, 46020, Ukraine
Tel./Fax +380 (352) 47 50 51
E-mail: academ@tneu.edu.ua
http://www.tneu.edu.ua

вул. Львівська, 11, Тернопіль, 46020, Україна
Тел./факс +380 (352) 47 50 51
E-mail: academ@tneu.edu.ua
http://www.tneu.edu.ua

№ 126.38/3228

"2" 11 2014.

На № _____ від _____



ЗАТВЕРДЖЕНО

Ректор Тернопільського національного
економічного університету
д.е.н., професор

С.І.Юрій

ДОВІДКА

**Про впровадження результатів наукового дослідження аспірантки
кафедри міжнародної економіки Тернопільського національного
економічного університету
Карась Олени Сергіївни в навчальний процес**

Результати дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук, виконаної аспіранткою кафедри міжнародної економіки Карась О. С. на тему «Розвиток транспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму», були впроваджені кафедрою міжнародної економіки у навчальний процес при викладанні таких курсів: «Економіка міжнародного туризму», «Міжнародна туристична політика», «Інформаційні туристичні технології», «Міжнародна торгівля».

Довідка видана для подання до спеціалізованої вченої ради Д 58.082.01 Тернопільського національного економічного університету.

Завідувач кафедри
міжнародної економіки
д.е.н., професор

С. В. Савельєв С.В.Савельєв

Проректор з науково-педагогічної
роботи, к.ф.-м.н., доцент

М.І.Шинкарик М.І.Шинкарик



Тернопільський національний економічний університет
Ternopil National Economic University

Lvivska Str. 11, Ternopil, 46020, Ukraine
Tel./Fax +380 (352) 47 50 51
E-mail: academ@tneu.edu.ua
http://www.tneu.edu.ua


вул. Львівська, 11, Тернопіль, 46020, Україна
Тел./факс +380 (352) 47 50 51
E-mail: academ@tneu.edu.ua
http://www.tneu.edu.ua

№ 126.07/3229

"2" 11 20 12 р.

На № _____ від _____

ЗАТВЕРДЖУЮ


Юрій С.І.
Ректор Тернопільського національного економічного університету
докт. екон. наук, професор
Голова міжнародного організаційного комітету
XVI Міжнародної наукової конференції
"Глобальні дисбаланси: світова та українська економіки"

АКТ


**про впровадження результатів науково-дослідної роботи
Карась Олени Сергіївни**

Акт складено про те, що при написанні рекомендацій і аналітичної записки XVI Міжнародної наукової конференції "Глобальні дисбаланси: світова та українська економіки", яку організував Тернопільський національний економічний університет (Україна) 19 вересня – 26 вересня 2012р. (м. Анталія, Туреччина) використані пропозиції **Карась Олени**.

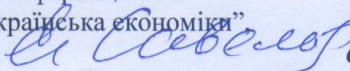
Використання наукових розробок **Карась Олени** відзначено в Аналітичній записці Підсумкової міжнародної наукової конференції "Глобальні дисбаланси: світова та українська економіки".

Названі матеріали конференції направлені Президенту України, Верховній Раді України, Кабінету Міністрів України, посольствам держав-членів Європейського Союзу в Україні для практичного використання.

Проректор по науковій роботі
Тернопільського національного економічного
університету, докт. екон. наук, професор

 **З. В. Задорожний**

Заступник голови організаційного комітету
Підсумкової міжнародної наукової конференції
"Глобальні дисбаланси: світова та українська економіки"
докт. екон. наук, професор

 **Є. В. Савельєв**