

УДК 656.13

АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ УКРАЇНИ

Труніна І.М., Молоштан Д.В., Черниш Р.О.

ANALYSIS OF THE TRANSPORT SUPPLY OF TOURIST INFRASTRUCTURE OF UKRAINE

Trunina I., Moloshtan D., Chernysh R.

У статті досліджені елементи туристичної інфраструктури, що входять до основного комплексу послуг та проведено аналіз транспортного забезпечення туристичної галузі. Також наведено аналіз показників ефективності транспортних послуг в туризмі, запропонована розробка оптимізованої схеми транспортних послуг певного регіону України.

Ключові слова: залізничні перевезення, транспортні послуги, транспортна система, пасажирські перевезення, економічний розвиток, туризм.

Вступ. Транспортні перевезення є найважливішим елементом туристичної інфраструктури і входять в основний комплекс послуг, що включаються до складу туристичного продукту.

Перевезення туристів здійснюються різними видами транспорту: наземним, повітряним, водним. Популярність або затребуваність різних видів транспорту для туристських перевезень залежить від географічного положення і кліматичних умов країни, її економічного розвитку, національних традицій, соціального положення і життєвого рівня людей і від інших факторів. У кожного виду транспорту є свої переваги і недоліки, обумовлені історичним розвитком, технічними, економічними та екологічними характеристиками, і щоб відпочинок дійсно вдався, потрібно ретельно проаналізувати як свого часу, так і свої можливості, для того, щоб зробити правильний вибір маршруту і типу транспорту, за допомогою якого здійснюватиметься пересування [1].

Туристична транспортна подорож, як правило, реалізується декількома видами транспорту: залізничний + автобусний (легковий автомобіль), авіаційний + автобусний і т.д.

Сучасний туризм досяг значного рівня розвитку багатов в чому за рахунок використання транспорту і переваг кожного з сучасних видів транспортних засобів. Послуги перевезень туристів, як складова частина індустрії туризму, займають одне з провідних місць у складі туристичного продукту. Це пов'я-

зано з тим, що всі туристські маршрути (крім пішохідних) припускають, наявність транспорту для доставки подорожуючих до місця відпочинку чи екскурсії та повернення на постійне місце проживання.

Постановка проблеми. Транспортне забезпечення невід'ємна частина подорожей, тому в статті висвітлено основні проблеми розвитку транспортно-обслуговування на основі методів сервісної логістики транспорту. Розглядаються проблеми та шляхи вдосконалення транспортної системи України на прикладі маршруту Кременчук - Львів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблеми функціонування транспортної системи та її значення у налагодженні зовнішньоекономічних та внутрішньоекономічних зв'язків України досліджувались багатьма зарубіжними та вітчизняними авторами, серед яких: Н.О Іксарова, В.С. Кравченко [2], С.Ю. Максимова, О. Є. Соколова, О.Б. Пікулик, М.А. Потєєва, Д.К. Прейгер, Н.Ю. Ткаченко, О.О. Фастовець, О.І. Шестак [3].

Мета статті. Полягає в аналізі та вирішенні проблем транспортної системи України з точки зору її розвитку з допомогою застосування методики розрахунку маршруту.

Основний зміст. В даний час транспорт є одним з найважливіших компонентів економіки держави, що розвивається з високорозвинутою економічною та соціальною базою. Транспорт забезпечує нормальне функціонування економіки країни, підвищення ефективності суспільного виробництва, створює умови для раціонального розміщення виробничих сил по території країни.

Історично на формування транспортних систем різних держав впливало їх географічне розташування, природний потенціал, а нерідко і кліматичні і ландшафтні характеристики. Це призвело до формування тих транспортно-технічних баз, які найбільш раціонально використовуються в умовах конкретного регіону і держави [4].

Актуальною проблемою транспортного комплексу України є незадовільний стан його виробничої бази. Тому у перспективі пріоритетним напрямом технічної політики щодо транспорту має бути оновлення його рухомого складу на основі розвитку вітчизняного транспортного машинобудування. Поряд з цим для створення системи інтермодальних перевезень передбачається налагодження виробництва спеціалізованих технічних засобів — контейнерів, змінних кузовів, платформ для перевезення автопоїздів.

Однією з найважливіших проблем України, у плані її інтеграції у європейську єдину залізничну систему, є приведення ширини української залізничної колії (1524 мм.) до європейського зразка (1435 мм.) як у Польщі, Словаччині, Угорщині, Румунії та ін. Зараз на кордоні з цими державами існують складні системи переведення локомотивів і рухомого складу поїздів з колії на колію, що значно знижує ефективність роботи залізничного транспорту, зокрема в часі. Необхідно також включити в європейську програму будівництва швидкісних залізничних магістралей (швидкість 200-300 км/год). Значну частину інфраструктурних об'єктів залізниці необхідно визнати застарілими, вони не відповідають сучасним вимогам по виконанню своїх основних функцій. Насамперед, це стосується залізничних вокзалів, станцій, готелів, засобів зв'язку і керування рухом потягів. Техніко-економічні й експлуатаційні характеристики залізниці знижуються також через те, що ширина колії відрізняється від західноєвропейської, що особливо негативно відбивається на закордонних і транзитних перевезеннях. Це вимагає змісту на західних границях країни 14 спеціально обладнаних станцій, 11 станцій, де здійснюється перевантаження імпортованих вантажів, і 8 пунктів перестановки вагонів на візки західноєвропейської колії. Як міри по підвищенню ефективності залізничного транспорту необхідні реконструкція і переоснащення, часткове перепрофілювання, поступове згортання надлишкових і будівництво нових потужностей.

Велика увага приділяється електрифікації залізниць, протяжність яких у 1997 р. досягла майже 8 тис. км. Внаслідок цього зросла швидкість рухомого складу, пропускна спроможність найважливіших залізниць та ефективність їх використання. Електрифікованими є магістральні та найбільш вантажонапружені залізниці: Москва -- Київ -- Львів -- Чоп, Донбас -- Кривий Ріг, Харків -- Запоріжжя -- Севастополь, Харків -- Лозова -- Микитівка, Київ -- Миронівка -- Дніпропетровськ, Хирівка -- Помошна -- Одеса -- Іллічівськ, Харків -- Красний Лиман -- Дебальцево. Електрифіковано приміські зони Києва, Харкова, Дніпропетровська, Донецька, Львова та ряду інших великих міст (Рис 1). [5]

З входженням України до європейського економічного простору збільшилися обсяги вантажних і пасажирських перевезень. У зв'язку з цим значення залізничного транспорту постійно зростає.

Відносні недоліки залізничного транспорту:

- обмежена маневреність через «прив'язку» до колії;
- висока початкова вартість основних фондів: вартість будівництва 1 км одноколійної лінії - приблизно 10 млн грн., двоколійної -- на 40 % більше; рухомий склад дорожче автомобілів (але дешевше в 3-4 рази, чим літаки та морські кораблі);
- висока металоємність, трудомісткість, низька продуктивність праці. Так, у середньому на 1 км експлуатаційної довжини залізниць України приходить майже 14 чоловік (у США -- 1,5 чоловік при тих же обсягах транспортної роботи).



Рис. 1. Залізничні транспортні коридори, що проходять територією України

Розглянемо один із маршрутів в межах України – Кременчук – Львів, який не має прямого рейсу. Відстань між містами становить 785 км, час в дорозі з Кременчука до Львова 9 год 40 хв за умови дотримання правил дорожнього руху, та відсутності перешкод та заторів. Подорожуючи автобусним туром, можна розрахувати кількість палива і вартість поїздки.

Якщо витрата палива автобусу на 100 км становить 6,5 літрів, а ціна палива складає приблизно 22 грн за літр, то:

$$22 \cdot 6,5 \cdot 785 = 1122, 55 \text{ грн (собівартість поїздки)};$$

$$\frac{785 \cdot 6,5}{100} = 51,02 \text{ л (палива на поїздки)}$$

На даний час з міста Кременчук до Львова можна проїхати лише через місто Київ.

Відстань Кременчук – Київ становить 291 км, час в дорозі з Кременчука до Києва 4 год 23 хв. Подорожуючи автобусним туром, можна розрахувати кількість палива і вартість поїздки:

$$22 \cdot 6,5 \cdot 291 = 416,13 \text{ грн (собівартість поїздки)};$$

$$\frac{291 \cdot 6,5}{100} = 18,91 \text{ л (палива на поїздки)}.$$

Відстань Київ – Львів становить 541 км, час в дорозі - 7 годин 43 хвилини. Подорожуючи автобусним туром, можна розрахувати кількість палива і вартість поїздки:

$$22 \cdot 6,5 \cdot 541 = 773, 63 \text{ грн (собівартість поїздки)};$$

$$\frac{541 \cdot 6,5}{100} = 35,16 \text{ л (палива на поїздки)}.$$

Тобто, можемо зробити висновок, що собівартість прямого маршруту з Кременчука до Львова складає 1122 грн, а непрямого Кременчук – Київ – Львів складає:

$$416,13 + 773,63 = 1189,76 \text{ грн.}$$

Що є дорожчим на 67 грн, аніж прямого, тому доцільніше було б використовувати маршрут Кременчук – Львів, який беззаперечно користувався б популярністю серед туристів.

Щодо забезпеченості України автотранспортними мережами, то загальна довжина автодоріг в Україні становить близько 170 тис. км, у тому числі, з твердим покриттям - понад 97 %. Найбільшу довжину автодоріг мають Харківська, Вінницька, Дніпропетровська, Полтавська та Житомирська області. Найменшу - Чернівецька, Закарпатська та Івано-Франківська. Найвищою щільністю автодоріг вирізняються Донецька, Луганська, Дніпропетровська, Львівська, Івано-Франківська, Київська області. Помітно меншими є ці показники на півночі України.

Із загальної довжини автодоріг загального користування 5% припадає на міжнародні дороги, що входять до Європейської мережі, 3% - на національні (обслуговують зв'язок столиці та адміністративних центрів областей, великих промислових і культурних центрів з міжнародними автодорогами та входять до складу національних транспортних коридорів), 4% - на регіональні (з'єднують столицю з обласними центрами, а також з'єднують основні міжнародні прикордонні пункти пропуску автомобільного транспорту, морські та авіаційні порти міжнародного значення, найважливіші об'єкти національного культурного надбання, курортні зони та великі промислові і культурні центри країни з магістральними дорогами). Разом довжина доріг державного значення становить 20,2 тис. км. Саме вони відіграють важливу роль у розвитку в'їзного туризму. Територію України перетинають такі міжнародні автомагістралі як Київ - Москва, Одеса - Київ - Санкт-Петербург, Москва - Харків - Сімферополь, Київ - Донецьк - Ростов, Київ - Львів - Польща, Київ - Одеса - Кишинів. Головними внутрішньодержавними магістралями є Київ - Одеса, Київ - Львів, Київ - Дніпропетровськ - Сімферополь, Київ - Харків, Київ - Донецьк [6].

Проте, ці дороги не відповідають європейським стандартам по багатьом критеріям: можливою швидкістю пересування, необхідною кількістю пунктів технічної та медичної допомоги, харчування та відпочинку, заправки паливом, телефонного зв'язку, туалетів. Лише 2,5 тис. км доріг державного значення побудовані за параметрами 1 категорії¹³, яка передбачає наявність 4 і більше смуг руху та пересування на високій швидкості. Найбільше доріг 1 категорії в Київській області - 404 км, значно поступаються їй Дніпропетровська - 277 км, 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.

Для розвитку в'їзного туризму значення мають

також територіальні та районні дороги. Вони з'єднують між собою обласні та районні центри, а також основні аеропорти, морські та річкові порти, залізничні вузли, курорти, об'єкти національного культурного надбання та природно-заповідного фонду, прикордонні автомобільні пункти пропуску міжнародного та міждержавного значення. Їх довжина становить, відповідно, 30,6 тис.км (18% довжини усіх автодоріг України) та 86 тис. км (50,6% українських автодоріг). Їх стан теж залишає бажати кращого.

Наявність на території України міжнародних транспортних коридорів накладає свій відбиток на функціонуванні всієї мережі транспорту держави. Необхідно зазначити, що реалізація проектів, пов'язаних із транспортними коридорами, вимагає серйозних інвестицій. Тільки в межах України дані проекти потребують уже на початковому етапі понад 2 млрд. доларів. Про масштабність цих завдань свідчить і той факт, що лише на труби зазначеного з'єднувального нафтопроводу необхідно більше 0,4 млн. тонн металу (Рис 2).



Рис. 2. Автомобільні транспортні коридори, що проходять територією України

Це мають бути швидкісні магістралі міжнародного класу. Їх створення повинно суттєво поліпшити транспортне обслуговування, сприяти соціально-економічному розвитку прилеглих територій і, разом з тим, відіграти значну роль у подальшому розвитку туризму. Планується 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. Отже, реалізація цієї програми дозволила б прив'язати до транспортних магістралей до 90% туристичних об'єктів.

Сучасний же стан транспортної інфраструктури в Україні рядом експертів визнається незадовільним. Щоб не бути голосливими, порівняймо основні показники транспортної забезпеченості декількох європейських держав з українськими (табл. 1).

Таблиця 1
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

Отже, на основі отриманих даних, побудуємо графік (Рис. 3)

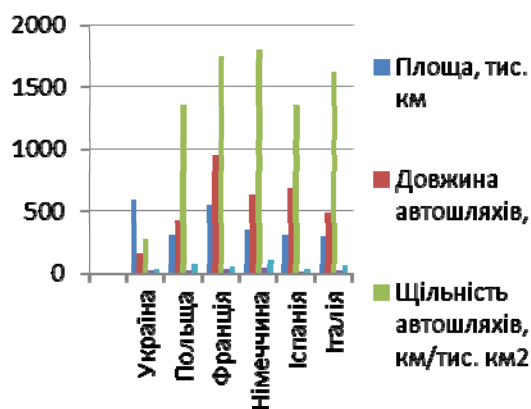


Рис. 3. Графік порівняння транспортної забезпеченості деяких країн Європи.

Комплексно поставити проблеми, пов'язані з розвитком транспортної системи, визначити завдання і шляхи їх розв'язання, дати їм належне забезпечення (фінансове, матеріально-технічне, ресурсне, організаційне, правове тощо), організувати і здійснити процес виконання завдань і заходів можна лише за умови розробки та реалізації Державної програми розвитку транспортної системи України.

Таким чином, для забезпечення зовнішньоторговельних зв'язків України, збереження та зміцнення позицій вітчизняних транспортних підприємств і підприємств на міжнародних транспортних ринках, поетапної інтеграції транспортно-дорожнього комплексу України в Європейську та світову транспортні системи необхідно виконати ряд вище поставлених завдань.

Проте, незважаючи на ряд несприятливих чинників, Туристична галузь динамічно розвивається. Аналіз туристичних потоків в Україні показує динамічний розвиток в'їзного туризму на протязі останніх 10 років (середньорічний приріст становив 12,6 %), відносно стабільний розвиток виїзного туризму (середньорічний приріст – 3,8 %), та стабільну динаміку внутрішніх потоків (2,7 %), що може свідчити про підвищення рівня конкурентоздатності України на міжнародній арені.

За даними Державної служби статистики України кількість туристів-громадян України, які виїжджа-

ли за кордон у 2012 році, збільшилася на 98% - до 2,76 млн осіб з 1,39 млн осіб у 2011 році. Згідно з повідомленням, кількість іноземних туристів, що відвідали Україну в 2012 році, скоротилася на 21,4% - до 269 тис. осіб з 343 тис. осіб у 2011 році, а кількість внутрішніх туристів України збільшилася у 2012 році порівняно з 2011 роком на 33,5% - до 807 тис. осіб з 604 тис. осіб. У 2013 році нашу країну відвідали понад 26 млн. туристів, що на 1,5 млн. більше, ніж у 2012.

На державному рівні проводиться адаптація вітчизняного туристичного законодавства до міжнародних норм, реструктуризується договірна база. На сьогодні укладено близько 40 міжнародних угод про співробітництво в галузі культури та туризму. Розвиваються міжнародні туристичні відносини через укладання двосторонніх договорів та співпрацю з провідними міжнародними інституціональними установами. За ініціативи низки міжнародних організацій на території України реалізуються спільні міжнародні проекти з метою збереження довкілля, поглиблення співробітництва, покращення економіко-соціального розвитку потенційно привабливих у туристичному плані регіонів.

В цілому формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання, діяльності транспортних підприємств за такими напрямками: створення ринку транспортних послуг; забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту; активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств. Проте, специфічні особливості організації та використання таких інструментів для реалізації туристичних послуг в умовах глобалізації є актуальними [7]. Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення з боку держави за використанням вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового ринку [8].

Не дивлячись на велику кількість глобальних, здавалося б неосяжних проблем, в Україні є дуже великі перспективи і переваги. За оцінками експертів коефіцієнт транзитності України є одним з найвищих в світі. Геостратегічне положення між країнами Європи, Азії та Близького Сходу дозволяє їй бути вигідним транзитним мостом для перевезень товарів та пасажирів. Прикладом того, яку вагу можуть мати доходи від транзиту є той факт, що біля ¼ ВВП Латвії становлять саме доходи від транзиту.

У перспективі планується здійснити поступовий перехід на нові принципи організації та управління транспортним процесом на основі новітніх інформаційних технологій та сучасного маркетингу, запровадження автоматизованих центрів управління доставкою вантажів.

В цілому формування і розвиток національної транспортної системи України потребує ефективного державного регулювання діяльності транспортних підприємств за такими напрямками:

- створення ринку транспортних послуг;
- забезпечення технологічної та екологічної безпеки транспорту;
- активізація міжнародної діяльності транспортних підприємств.

Процес реформування транспортного комплексу України передбачає посилення контролю з боку держави за використанням вантажної бази вітчизняного морського флоту країни як галузі транспортного комплексу з певним валютним ресурсом. Надзвичайно важливим для активізації діяльності транспортних підприємств України є створення власної інформаційної бази щодо кон'юнктури світового фрахтового ринку.

Висновок. Отже, однією з визначальних систем, що забезпечують пасажирські перевезення на території України, є транспортна система, до якої в ринкових умовах пред'являються високі вимоги у відношенні якості, регулярності і надійності транспортних зв'язків, схоронності вантажів і безпеки перевезення пасажирів, термінів і вартості доставки. Відповідно до цього стан транспортних комунікацій України повинний відповідати вимогам європейської інтеграції.

Таким чином, подальший розвиток туризму в Україні потребує застосування нетрадиційних інноваційних підходів до організації управління галуззю як на державному рівні, так і на рівні підприємства. Для забезпечення сталого розвитку туристичної галузі України в умовах посилення конкуренції, збільшення попиту як на міжнародні, так й на внутрішні туристичні продукти, зростання вимог споживачів до наповнення, різноманітності та якості туристично-рекреаційних послуг дедалі більшого значення для суб'єктів туристичної діяльності набуває необхідність розробки науково-обґрунтованої маркетингової стратегії.

Л і т е р а т у р а

1. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: ПЕРЕВОЗКИ. Издание третье, переработанное и дополненное. — СПб.: Издательский дом Герда, 2007. - 528 с.
2. Кравченко В.С. Економічні проблеми розвитку транспорту України К.: 2010. — 67 с.
3. Транспортна інфраструктура України: стан і проблеми посткризового розвитку / Д. Прейгер // Економіка України — 2011. — №6. — С.50-58.
4. Соціально-економічна географія України: Навчальний посібник / за ред. Шаблія О. І. — Львів: "Світ", 2009. — 608 с. 3.
5. Пашенко Ю. Є., Давиденко А. М./ Розвиток міжнародного транспортного сполучення України // Економіка України. — 1999. — № 5. — С. 47—55.
6. Пашенко Ю. Є., Давиденко А. М., Чернюк Л. Г. Перспективи розвитку транспортного комплексу. — К.: Либідь, 1998. — 40 с.
7. Ринок туристичних послуг в умовах глобалізаційних процесів: стаття / Труніна І. М., Ліхоносова Г. С. — Вісник КрНУ.
8. Економічні проблеми розвитку транспорту / А. А. Митаїшвили. — М.: Транспорт, 1982. — 231 с.

References

1. Birzhakov MB, Nikiforov V.I. Tourism industry: TRANSPORTATION. The third edition, revised and supplemented. - St. Petersburg .: Gerda Publishing House, 2007. - 528 p.
2. Kravchenko V.S. Ekonomichni problemi rozvitku transportu UkraYini K.: 2010. — 67 s.
3. Transportna Infrastruktura UkraYini: stan I problemi postkriзового rozvitku / D. Preyger // Ekonomika UkraYini — 2011. — #6. — S.50-58.
4. Sotsialno-ekonomichna geografiya UkraYini: Navchalniy posibnik / za red. Shabllya O. I. — Lviv: "Svit", 2009. — 608 s. 3.
5. Paschenko Yu. E., Davidenko A. M./ Rozvitok mIzhnarodnogo transportnogo spoluchennya UkraYini // Ekonomika UkraYini. — 1999. — # 5. — S. 47—55.
6. Paschenko Yu. E., Davidenko A. M., Chernyuk L. G. Perspektivi rozvitku transportnogo kompleksu. — K.: LibId, 1998. — 40 s.
7. Rynok turistichnih poslug v umovah globalizatsiynih protsesiv: stattya / Trunina I. M., Lihonosova G.S. — Visnik KrNU.
8. Ekonomichni problemi rozvitku transportu / A.A. Mitaishvili. — M.: Transport, 1982. — 231 s.

Труніна І.М., Молоштан Д.В., Черниш Р.О. Аналіз транспортного забезпечення туристичної інфраструктури України.

В статті досліджені елементи туристичної інфраструктури, входять до основної комплексу послуг і проведено аналіз транспортного забезпечення туристичної галузі. Також проведено аналіз показників ефективності транспортних послуг в туризмі, проведено розробку оптимізованої схеми транспортних послуг певного регіону України.

Ключевые слова: железнодородные перевозки, транспортные услуги, транспортная система, пассажирские перевозки, экономическое развитие, туризм.

Trunina I., Moloshtan D., Chernysh R. Analysis of transport supply of the tourist infrastructure of Ukraine.

The article explores the elements of the tourist infrastructure, which are part of the main complex of services, and analyzes the transport sector of the tourism industry. Also the analysis of indicators of efficiency of transport services in tourism is presented, the development of an optimized scheme of transport services in a certain region of Ukraine is proposed.

Keywords: railway transportation, transport services, transport system, passenger transportation, economic development, tourism.

Труніна І.М. — д.е.н., професор, зав. кафедри «Туризм» КрНУ ім. М. Остроградського, м. Кременчук.

Молоштан Д.В. — ст. вик. кафедри транспортних технологій КрНУ ім. М. Остроградського, м. Кременчук.

Черниш Р.О. — магістрант кафедри «Туризм» КрНУ ім.

М. Остроградського, м. Кременчук,
e-mail: ruslana.chernysh21@gmail.com

Рецензент: д.т.н., проф. Чернецька-Білецька Н.Б.

Стаття подана 23.03.2018