

УДК 330.341

Людмила Фрей
Олена СтаринецьLyudmila Frey
Olena Starynets

ОСНОВНІ НАПРЯМКИ УДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ ДЛЯ ТУРИЗМУ

THE MAIN DIRECTIONS OF THE IMPROVEMENT
OF TRANSPORT SERVICES FOR TOURISM

В статті досліджено роль транспортної інфраструктури туризму на сучасному етапі та подано рекомендації по ефективному управлінню нею з використанням наукових підходів. Головна проблема дослідження полягає у визначенні можливостей подолання відставання у розвитку транспортної інфраструктури туризму і більш повного задоволення потреб туристів на основі сучасних методів управління.

Ключові слова: сфера туризму, транспортне підприємство, туристична інфраструктура, туристичний потенціал.

В статье исследована роль транспортной инфраструктуры туризма на современном этапе и даны рекомендации по эффективному управлению им с использованием научных подходов. Главная проблема исследования заключается в определении возможностей преодоления отставания в развитии транспортной инфраструктуры туризма и более полного удовлетворения потребностей туристов на основе современных методов управления.

Ключевые слова: сфера туризма, транспортное предприятие, туристическая инфраструктура, туристический потенциал.

In the article the role of transport infrastructure of tourism at present and submit recommendations for effective management of the use of scientific approaches are investigated. The main problem of the study is to identify the opportunities to overcome the lag in the development of transport infrastructure and tourism to meet the needs of tourists based on the modern management techniques.

Keywords: tourism, transport company, tourism infrastructure, tourism potential.

Актуальність представленого дослідження полягає в тому, що удосконалення послуг транспортної інфраструктури туризму здатне зробити сприятливий вплив на туризм в цілому, забезпечити задоволення споживчого попиту, розвивати нові форми туризму, забезпечувати транспортну доступність нових туристських напрямів і сприяти економічному розвитку країни і регіонів. В якості протиріччя можна виділити необхідність розвитку транспортної інфраструктури туризму та залучення туристів при збереженні комфортних умов проживання місцевого населення та охорони туристських ресурсів і навколишнього середовища відповідно до принципів сталого розвитку.

Основною метою дослідження є визначення ролі транспорту в галузі туризму на сучасному етапі та подання рекомендацій по ефективному управлінню ним з використанням наукових підходів.

Ефективне проведення економічних реформ в Україні, особливо в умовах фінансової кризи, залежить від нормалізації роботи сфери послуг, однією з важливих складових якої є туристична індустрія. Туризм називають явищем, системою, новим способом соціально-культурної взаємодії і пізнання. В даний час на частку міжнародного туризму (подорожі та пасажирські перевезення) припадає 30 % світового експорту послуг і 6% від загального обсягу експорту товарів і послуг. Туризм як експортна категорія займає 4 місце в світі після експорту палива, хімікатів та продуктів харчування і в той же час – перше місце у багатьох країнах, що розвиваються [5]. Незважаючи на те, що Міністерство економіки, не вважає розвиток туризму винятковим пріоритетом для країни, не виключається її значний вплив на економічне зростання окремих регіонів. Майже всі регіони України володіють ресурсами, які можуть бути використані в туристських цілях, однак, у кожного свій потенціал.

Аналіз останніх джерел, досліджень і публікацій. Дослідженням організаційно-економічних особливостей функціонування підприємств туристичної індустрії присвячені роботи Балашової Р. І., Винокурова В. І., Данильчука В. Ф., Зоріна І. В., Квартальнова В. О., Мальської М. П., Сугоняко Д. О., Шинкаренко В. Г. та ін.

Туризм, будучи міжгалузеву індустрією, залежить від розвитку багатьох інших секторів економіки. Але особливий вплив на розвиток туризму надає транспорт, і він продовжує зростати. Транспорт як великий міжгалузевий комплекс, має схожі риси з туризмом і здатний розвиватися успішно при ефективному управлінні суміжними галузями.

Значущість дослідження транспортної інфраструктури туризму визначається тим, що змінюється роль транспорту в туризмі, транспорт стає не тільки засобом пересування, забезпечення доступності туристських ресурсів, фактором розвитку галузі, а й набуває рис туристського ресурсу.

Стан і перспективи розвитку туристичної індустрії України повністю залежать від транспорту та його спроможності надавати якісні послуги з перевезення основним споживачам – туристам. При побудові взаємовідносин підприємств транспорту та туризму основне місце повинні займати інноваційні технології, впровадження яких без узгодження їх доцільності між перевізниками і турфірмами не буде ефективним. Невідповідність якості транспортних послуг з подорожування міжнародним стандартам по безпеці, комфортабельності, вартості та інших характеристиках потребує швидкого впровадження інноваційних змін в процес перевезень.

Подорожі по Україні привабливі для туристів, але поки що досить екстремальні.

По-перше, система міського, приміського та міжміського транспорту не передбачена для користування нею іноземними туристами. Проїзні документи на різні види транспорту купуються, в основному, в різних касах. Іногородній, тим більше іноземний, турист не відразу визначить, яка саме кількість поїздок йому потрібна і на який транспорт, так що йому навряд чи вдасться заощадити на різниці в ціні. Отримати консультацію у касирів англійською мовою буде важко.

По-друге, туристи-європейці будуть здивовані затримками і запізненнями поїздів і практично повною відсутністю розкладу (або його символічності) для міського транспорту.

По-третє, пересування на міському та приміському транспорті при всій різноманітності видів і маршрутів не можна назвати комфортними через постійні затори і перевантаження дорожньої мережі. Також, на додаток до перелічених проблем, можна зіткнутися з повною відсутністю громадського транспорту, дорожнього покриття, тротуарів і автозаправних станцій в деяких районах. В Україні навіть у великих туристських центрах немає нічного транспорту [2, с. 45–46].

Враховуючи недоліки не можна забувати про переваги вітчизняної транспортної системи, а саме: безпека, надійність, невеликі суми штрафів за порушення правил проїзду. Хоча останнє навряд чи можна віднести до позитивних чинників.

Транспортна інфраструктура покликана забезпечувати доступність територій міста, регіону, країни надійність і безпеку, приміських і зовнішніх транспортних зв'язків в умовах зростання рухливості населення і обсягів пасажирських і вантажних перевезень, сучасних екологічних вимог. Для вирішення цих завдань необхідно відтворення і розвиток єдиної транспортної системи, що забезпечить взаємодоповнюваність індивідуального і суспільного транспорту, міських, приміських і зовнішніх транспортних систем.

Основними напрямками розвитку транспортної інфраструктури туризму є [4, с. 54–56]:

- створення сучасних інформаційних систем регулювання та контролю руху;
- організація зон з обмеженими за видами автотранспорту часу доби і днів режимами руху, в'їзду, виїзду і паркування;
- створення в громадських і житлових зонах розгалуженої мережі пішохідних зон, вулиць, площ, маршрутів, що забезпечують зручні ізолювані від транспортних потоків пішохідні зв'язки ;
- розвиток системи зберігання та паркування автомобілів і системи автосервісу, в тому числі збільшення ємності гаражів – стоянок і тимчасових стоянок у вузлах громадського транспорту.

Транспорт є засобом розвитку туризму в регіоні та країні в цілому. Удосконалення транспортних послуг для туристичних цілей має яскраво виражену соціально-економічну спрямованість, оскільки сприяє доступності соціальних благ для населення, вирішує економічні завдання розвитку регіону, підвищує привабливість регіону. Серед першочергових завдань вдосконалення транспортних послуг для туристичних цілей можна виділити [3, с. 170]:

- 1) зниження вартості різних видів палива за рахунок зниження акцизів на паливо, розробки нових видів палива та розширення виробництва палива на території країни;
- 2) підвищення якості дорожнього полотна та інших транспортних шляхів;
- 3) модернізація рухомого складу всіх видів транспорту;
- 4) підвищення стандартів обслуговування на транспорті;

- 5) організація інформаційної підтримки всіх учасників дорожнього руху;
- 6) введення жорсткого контролю та системи штрафів за порушення правил дорожнього руху для всіх учасників дорожнього руху;
- 7) організація моніторингу попиту-пропозиції на транспортні послуги;
- 8) проведення регулярних маркетингових досліджень.

В більшості країн світу, провідне місце в перевезенні пасажирів і туристів належить автомобільному транспорту. Не дивлячись на активний розвиток автомобільного туризму, ще на початку 30-х років минулого століття, в Україні він до цього часу стикається з проблемами, що негативно позначаються на фінансових результатах діяльності автопідприємств. Це підтверджується статистичними показниками України стосовно обсягів перевезень пасажирів автомобільним транспортом [1; 6], які наведені в табл. 1.

Таблиця 1

Обсяги перевезення пасажирів транспортом загального користування

	2011 р.	2012 р.	Січень-листопад 2013 р
Всіма видами транспорту	6972,9 млн.	6812,3 млн.	6060,2 млн.
у тому числі			
залізничним	430,1 млн.	429,6 млн.	392,6 млн.
автомобільним	3604,6 млн.	3448,7 млн.	3059,8 млн.
водним	8,0 млн.	6,6 млн.	6,8 млн.
авіаційним	7,5 млн.	8,1 млн.	7,6 млн.

Отже, з наведених в таблиці даних, за період, що аналізується, спостерігається тенденція до зменшення кількості перевезених пасажирів як всіма видами транспорту, так і автомобільним зокрема. Не дивлячись на це, питома вага автомобільного транспорту в перевезеннях пасажирів є практично незмінною і складає більше 50%. Надання переваги в здійсненні подорожувальних автомобільному транспорту пояснюється багатьма причинами, основними серед яких є постійний характер роботи при різних погодних умовах, доступність для більшості верств населення [7, с. 166].

Не дивлячись на значні переваги в здійсненні транспортного обслуговування туристів, автопідприємства в умовах сьогодення відчують і значні труднощі з організацією його виконання. Насамперед, висока ступінь похибки прогнозування туристичного потоку, залежність кількості здійснюваних подорожувальних від фінансових можливостей туристів, подорожчання всіх видів ресурсів, що застосовуються в процесі перевезень туристів, зношеність автотранспортних засобів і їх не пристосування для здійснення перевезень мало мобільних верств населення, а також недостатній розвиток автодорожньої транспортної інфраструктури створюють серйозні проблеми на шляху подальшої ефективної взаємодії підприємств автотранспорту і турфірм [7, с. 169].

В перевезеннях туристів задіяний власний автотранспорт туристичних фірм, орендований рухомий склад підприємств автотранспорту, власний транспорт подорожуючих осіб, а також взяті на прокат автомобілі. Формами взаємодії автотранспортних підприємств і туристичних компаній в умовах сьогодення найчастіше виступають укладання договорів на перевезення, оренду автотранспортних засобів, страхування відповідальності перевізника, види оплати наданих транспортних послуг з подорожування та екскурсійного супроводу турів. В даній схемі взаємовідносин в багатьох випадках відсутня інноваційна складова взаємодії суб'єктів транспортного і туристичного бізнесу [8, с. 155].

Серед послуг з подорожування туристів найбільшої популярності набули автомобільні екскурсійні тури та тури вихідного дня, при організації яких з метою зменшення вартості туристичних послуг турфірми домовляються з автоперевізниками про нічні перевезення. В цьому випадку останніми повинні бути створені відповідні умови по забезпеченню комфортабельності і зручності перевезень.

Проаналізувавши маркетингові спостереження ринку транспортних перевезень можна зробити висновок про низьку якість задоволення вимог туристів по причині фізичного і морального зношення транспортних засобів, а також недостатній рівень облаштування їх для забезпечення перевезень туристів з обмеженими фізичними можливостями, подорожуючих батьків з немовлятами, людей похилого віку тощо. Відстає від потреб споживачів і розвиток інфраструктурних об'єктів, наприклад, відсутність автомобільних зупинок укомплектованих інформаційними табло про прибуття автотранспорту, кнопок виклику екстрених служб, кас продажу електронних квитків стає суттєвим бар'єром на шляху розвитку неорганізованого туризму.

З метою подальшого збільшення туристичних потоків автотранспортні і туристичні підприємства повинні об'єднати свої зусилля в напрямку впровадження інноваційних змін, а саме:

- маркетингові дослідження попиту на ринку автотранспортних перевезень туристів;
- доцільність і корисність інновацій в транспортне обслуговування туристів;
- розробка і впровадження сумісних інноваційних проектів;
- виявлення, оцінка і методи зниження інноваційних ризиків;
- обґрунтування ефективності впровадження інновацій [8, с. 60].

Отже, відповідний ефект від застосування інноваційних підходів підприємства автотранспорту отримають тільки в процесі побудови співпраці з турфірмами взаємоузгодження і взаєморозуміння потреб їх подальшого розвитку [8, с. 61]. Подальший розвиток інноваційних технологій потребує проведення більш глибоких теоретичних досліджень існуючого національного і закордонного досвіду, вдосконалення методологічних підходів до розробки концепції інноваційного розвитку підприємств автомобільного транспорту по обслуговуванню туристів.

Розглянувши та проаналізувавши транспортну інфраструктуру туризму в цілому можна зробити наступні **висновки**:

1. Туризм як соціальна категорія, значуща для суспільства сприяє підвищенню рівня якості життя населення. В Україні поїздки за кордон поки залишаються привілеєм меншості, в той же час внутрішній туризм розвивається повільними темпами. Це викликано низкою стримуючих факторів, загальних для більшості регіонів країни, серед них найбільш суттєвими є відсутність підтримки держави або невиконання нею своїх зобов'язань та проблеми розвитку транспортної інфраструктури.

2. В Україні навіть найбільші рекреаційні регіони країни не реалізують свої потенціали в цілях розвитку туризму та підвищення добробуту населення регіону, залишаючись регіоном дотаційним.

3. Навіть маючи всі основні необхідні об'єкти (міжнародний аеропорт, залізничну станцію, автовокзал), регіон не завжди може надати якісні послуги споживачам, тому необхідно глибоке детальне дослідження наявних об'єктів, яке може визначити вразливі місця і точки зростання.

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. Досвід зарубіжних країн показує, що основною спрямовуючою силою в управлінні транспортом в туризмі є держава, яка активно використовує форми співробітництва на різних рівнях бюджету та державно-приватне партнерство. Щоб переконати туристів і звичайних громадян користуватися громадським транспортом, необхідно зробити його комфортним, сучасним, доступним, а в ряді випадків і безкоштовним. Досвід Швейцарії демонструє, що пропозиція цікавих маршрутів у поєднанні з використанням сучасних засобів транспорту, зручних проїзних документів, придатних для використання на різних видах транспорту, дозволяє створити на основі транспортної інфраструктури туризму затребуваний туристський продукт.

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. 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 використаної літератури

1. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.
2. Транспорт і зв'язок України 2011 : стат. збірн. / [за редакцією Н. С. Власенко]. – К. : Державна служба статистики України, 2012. – 273 с.

3. Шинкаренко В. Г. Оцінка впливу параметрів автотранспортної послуги на задоволення споживачів / В. Г. Шинкаренко, І. М. Ананко // Економіка транспортного комплексу : збірн. наук. праць. – Харків : Вид-во ХНАДУ, 2011. – Вип. 18. – С. 164–177.
4. Шинкаренко В. Г. Вибір напрямків інноваційної політики АТП / В. Г. Шинкаренко, О. В. Клепікова // Економіка транспортного комплексу : збірн. наук. праць. – Харків : Вид-во ХНАДУ, 2011. – Вип. 17. – С. 52–61.
5. Пресс-релиз ЮНВТО: В 2012 году доходы от международного туризма выросли на 4%. PR No.: PR13033, Мадрид, 14.05.13 [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://media.unwto.org>.
6. Котельникова В. Е. Управление развитием услуг транспортной инфраструктуры туризма [Электронный ресурс] / В. Е. Котельникова. – 2014. – Режим доступа : <http://www.guu.ru>.
7. Квартальнов В. А. Туризм : учеб. пособ. [Электронный ресурс] / В. А. Квартальнов. – 2011. – Режим доступа : <http://tourlib.net>.
8. Карась О. А. Розвиток транспортної інфраструктури України в умовах активізації міжнародного туризму : автореф. дис. ... канд. екон. наук: 08.00.02 / О. А. Карась ; Тернопільський національний економічний університет. – Т., 2012. – 21 с.

References

1. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy [Internet]. Available from: <<http://www.ukrstat.gov.ua>>.
2. Transportation and Communications of Ukraine 2011 (2012) In: N. S. Vlasenko (Ed.). K.: Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy, 273 p.
3. Shynkarenko, V. H., Ananko, I. M. (2011) Assessing the impact of parameters of motor services to meet consumer. Ekonomika transportnoho kompleksu: Zbirnyk naukovykh prats', 18. Khar'kiv: Vyd-vo KhNADU, pp. 164–177.
4. Shynkarenko, V. H., Klepikova, O. V. (2011) Selecting areas of innovation policy ATP. Ekonomika transportnoho kompleksu: zbirnyk naukovykh prats', 17. Khar'kiv: Vyd-vo KhNADU, pp. 52–61.
5. Press-relyz YuNVTO: V 2012 hodu dokhody ot mezhdunarodnoho turызma vyrosly na 4%. PR No.: PR13033, Madryd, 14.05.13 [Internet]. Available from: <<http://media.unwto.org>>.
6. Kotel'nykova, V. E. (2014) Managing the development of transport infrastructure of tourism [Internet]. Available from: <<http://www.guu.ru>>.
7. Kvartal'nov, V. A. (2011) Tourism [Internet]. Available from: <<http://tourlib.net>>.
8. Karas', O. A. (2012) The development of transport infrastructure in Ukraine in terms of enhanced international tourism. Ternopil's'kyu natsional'nyy ekonomichnyy universytet. Ternopil', 21 p.

Стаття надійшла до редакції 14.04.2014.

Відомості про авторів

Л. Фрей, кандидат історичних наук, Черкаський державний технологічний університет.

О. Старинець, кандидат філологічних наук, Черкаський державний технологічний університет.