

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ТЕХНОЛОГІЙ ТА ДИЗАЙНУ

ФАКУЛЬТЕТ ЕКОНОМІКИ ТА БІЗНЕСУ

(повна назва факультету/інституту)

КАФЕДРА ЕКОНОМІКИ ТА СФЕРИ ОБСЛУГОВУВАННЯ

(повна назва випускової кафедри)

ДИПЛОМНА БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА

на тему

Транспортне забезпечення туристичної сфери в Україні

Виконала: студентка групи БЗМТБ-17
спеціальності 073 Менеджмент

(шифр і назва спеціальності)

Освітня програма «Туристичний бізнес»

Ухіна Дар'я Дмитрівна

(прізвище та ініціали)

Науковий керівник

к.е.н. Заріцька Н.М.

(прізвище та ініціали)

Рецензент _____ д.е.н. , проф. Мельник А.О.

(прізвище та ініціали)

Київ 2021

КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ТЕХНОЛОГІЙ ТА ДИЗАЙНУ
Інститут, факультет: Економіки та бізнесу
Кафедра: Кафедра економіки та сфери обслуговування
Спеціальність : 073 Менеджмент
Освітня програма: Туристичний бізнес

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри економіки та
сфери обслуговування д.е.н. професор

_____ Альона МЕЛЬНИК

« _____ » _____ 2021 р.

ЗАВДАННЯ

НА ДИПЛОМНУ БАКАЛАВРСЬКУ РОБОТУ СТУДЕНТУ

Ухіної Дарії Дмитрівни
(прізвище, ім'я, по батькові студента)

1. Тема роботи: Транспортне забезпечення туристичної сфери в Україні
Науковий керівник роботи_ Заріцька Надія Миколаївна, к.е.н. _____
(прізвище, ім'я, по батькові, науковий ступінь, вчене звання)
затверджені наказом КНУТД від "15" березня 2021 року №75-уч
2. Строк подання студентом дипломної роботи до 01.06.2021 року
3. Вихідні дані до дипломної роботи (проєкту) Закони України, матеріали Міністерства транспорту України, Державної служби статистики, Всесвітньої туристичної організації (ЮНВТО), Всесвітнього економічного форуму (ВЕФ), Федерального агентства по туризму, маркетингових агентств
4. Зміст дипломної роботи (проєкту) (перелік питань, які потрібно розробити) уточнити понятійний апарат транспортної інфраструктури туризму; запропонувати методіку нового різномірного об'єктно-системного підходу до управління транспортною інфраструктурою туризму; розробити систему оцінки ТІТ регіону; запропонувати алгоритм впровадження нової системи управління розвитком ТІТ.
5. Дата видачі завдання від 15.03.2021

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів дипломної роботи (проєкту)	Терміни виконання етапів	Примітка про виконання
1	Вступ	01.04-04.04.2021	
2	Розділ I Роль транспортної інфраструктури туризму в туристичній галузі	05.04-15.04.2021	
3	Розділ II Аналіз транспортного забезпечення туристичної галузі на регіональному рівні	16.04-26.04.2021	
4	Розділ III Удосконалення підходів до управління розвитком транспортного забезпечення туристичної галузі	27.04-07.05.2021	
5	Висновки	08.05-18.05.2021	
6	Оформлення дипломної роботи (проєкту) (чистовий варіант)	19.05-01.06.2021	
7	Здача дипломної роботи (проєкту) на кафедрі для рецензування (за 14 днів до захисту)	01.06.2021	
8	Перевірка дипломної роботи (проєкту) на наявність ознак плагіату (за 10 днів до захисту)	01.06.-05.06.2021	
9	Подання дипломної роботи (проєкту) на затвердження завідувачу кафедри (за 7 днів до захисту)	05.06.-07.06.2021	

Студент

_____ (підпис)

Ухіна Д.Д.
(ініціали та прізвище)

Науковий керівник
роботи

_____ (підпис)

Заріцька Н.М.
(ініціали та прізвище)

Рецензент

_____ (підпис)

Мельник А.О.
(ініціали та прізвище)

АНОТАЦІЯ

Ухіна Д.Д. Транспортне забезпечення туристичної сфери в Україні –
Рукопис.

Дипломна бакалаврська робота за спеціальністю 073 Менеджмент. ОП
Туристичний бізнес – Київський національний університет технологій та
дизайну, МОН України, Київ, 2021

Дипломна бакалаврська робота присвячено розробленню та
обґрунтуванню теоретико-методичних засад і практичних рекомендацій щодо
формування транспортного забезпечення туристичної сфери.

В роботі досліджено та узагальнено наукові погляди засад формування
регіональної політики розвитку сфери транспортного забезпечення, а саме
уточнено поняття понятійний апарат транспортної інфраструктури туризму як
підсистеми туризму і транспорту.; розроблено класифікацію ТІТ на 5 підставах
(приналежність, тип використання, функціональне призначення, вид власності,
ступінь розвитку), що дозволяє оцінити рівень розвитку і якості транспортної
інфраструктури; запропоновано алгоритм впровадження нової системи
управління розвитком ТІТ.

Ключові слова: управління, транспортне забезпечення, розвиток
туристичної сфери.

АННОТАЦИЯ

Ухина Д.Д. Транспортное обеспечение туристической сферы в Украине –
Рукопись.

Дипломная бакалаврская работа по специальности 073 Менеджмент. ОП
Туристический бизнес - Киевский национальный университет технологий и
дизайна, МОН Украины, Киев, 2021

Дипломная бакалаврская работа посвящена разработке и обоснованию
теоретико-методических основ и практических рекомендаций по
формированию транспортного обеспечения туристической сферы.

В работе исследованы и обобщены научные взгляды основ формирования региональной политики развития сферы транспортного обеспечения, а именно уточнено понятие аппарат транспортной инфраструктуры туризма как подсистемы туризма и транспорта; разработана классификация ТИТ на 5 основаниях (принадлежность, тип использования, функциональное назначение, вид собственности, степень развития), что позволяет оценить уровень развития и качества транспортной инфраструктуры; предложен алгоритм внедрения новой системы управления развитием ТИТ.

Ключевые слова: управление, транспортное обеспечение, развитие туристической сферы.

ABSTRACT

Ukhina D. D. Transport support of the tourist sphere in Ukraine - Manuscript.

Thesis undergraduate degree in specialty 073 Management. OP Tourism Business - Kyiv National University of Technology and Design, Ministry of Education and Science of Ukraine, Kyiv, 2021

Thesis is devoted to the development and justification of theoretical and methodological principles and practical recommendations for the formation of transport support in the tourism sector.

The paper examines and summarizes the scientific views of the principles of formation of regional policy for the development of transport, namely, clarifies the concept of the conceptual apparatus of transport infrastructure of tourism as a subsystem of tourism and transport .; developed the classification of TIT on 5 grounds (affiliation, type of use, functional purpose, type of ownership, degree of development), which allows to assess the level of development and quality of transport infrastructure; an algorithm for implementing a new TIT development management system is proposed.

Key words: management, transport support, development of the tourist sphere.

ЗМІСТ		Стор.
ВСТУП		7
РОЗДІЛ I	РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТУРИЗМУ В ТУРИСТИЧНІЙ ГАЛУЗІ	10
1.1	Транспорт як фактор розвитку туристичних послуг	10
1.2	Теоретичні аспекти управління транспортною інфраструктурою туризму	17
1.3	Особливості транспортної інфраструктури туризму в Україні	29
РОЗДІЛ II	АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ	38
2.1	Дослідження туристичного потенціалу і транспортної інфраструктури туризму на регіональному рівні	38
2.2	Аналіз транспортних ресурсів і послуг на прикладі регіону	43
2.3	Основні напрями вдосконалення транспортних послуг для туристичних цілей в Україні	51
РОЗДІЛ III	УДОСКОНАЛЕННЯ ПІДХОДІВ ДО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ	55
3.1	Науково-методичні основи управління розвитком послуг транспортної інфраструктури туризму на сучасному етапі	55
3.2	Методика управління розвитком послуг транспортної інфраструктури туризму і використання її в туристичній системі	60
3.3	Розробка моделі управління транспортною інфраструктурою туризму і ключових параметрів оцінки її роботи	71

ВСТУП

Актуальність представленої теми полягає в тому, що розвиток туристичної транспортної інфраструктури (ТІТ) може мати позитивний вплив на туризм загалом, гармонізувати структуру туристичних пакетів та задовольнити споживчий попит, розвивати нові форми туризму та забезпечувати транспортну доступність, а також економічну сприяння його розвитку. Суперечності включають необхідність туризму для поліпшення транспортної інфраструктури та залучення туристів, а також захисту умов життя місцевого населення та захисту туристичних ресурсів та навколишнього середовища відповідно до принципів сталого розвитку. Основна проблема полягає у визначенні шляхів заповнення прогалини у розвитку ТІТ та кращого задоволення потреб туристів на основі сучасних методів управління. В якості гіпотези висувається така позиція: Управління об'єктами ТІТ, засноване на ідеї, що кожна з них може вплинути на цілісне сприйняття туристичного продукту і стати самостійним об'єктом туристичного інтересу, збільшить економіку об'єктів ТІТ в цілому і рівень задоволеності туристів. Цього можна досягти за допомогою моделі комплексного підходу, що включає об'єктно-системний підхід, та посилення інтеграції, координації та загальної мети транспортних та туристичних компаній.

Вітчизняна економічна наука не багата комплексними дослідженнями у сфері транспортного забезпечення. Водночас низка питань функціонування та розвитку транспортного забезпечення розглядалася численними вітчизняними науковцями, зокрема такими, як Короткова Е.М., Лебедева К.І., Логінова В.Н., Личкін М.М., Новікова А.М., Новикова Д.А., Савченко Бельського К.А., Фатхутдінова Р.А., Форрестера Дж. Питання управління індустрією туризму розроблялися Жукової М.А., Квартальнова В.А., Кабушкин Н.І., Ключниковим

А.В., Кормішовою А.В., Кучеровим А.П. , Овчарова А.О., Сеніним В.С., Старовойтенко О.А., Чудновским А.Д. Розвиток і управління транспортною галуззю висвітлені в роботах Галабурди В.Г., Гранберг А.Г., Персіанова В.А., Потапова І.В., Тетцевої Е.М., Троїцької Н.А.

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

Метою бакалаврської роботи. Метою дипломної роботи є розроблення та обґрунтування теоретико-методологічних засад і практичних рекомендацій щодо з питань визначення ролі туристичної транспортної інфраструктури на сучасному етапі та внесення пропозицій щодо ефективного управління з використанням існуючих та нових наукових підходів.

1) уточнити понятійний апарат транспортної інфраструктури туризму як підсистеми туризму і транспорту. ТІТ отримала об'єктивну оцінку своєї ролі в туристській системі на сучасному етапі;

2) розробити класифікацію ТІТ на 5 підставах (приналежність, тип використання, функціональне призначення, вид власності, ступінь розвитку), що дозволяє оцінити рівень розвитку і якості транспортної інфраструктури;

3) на основі аналізу теоретичних основ управління в туризмі та на транспорті запропонувати методіку нового різномірного об'єктно-системного підходу до управління транспортною інфраструктурою туризму;

4) виявити особливості управління ТІТ в Україні в порівнянні з досвідом зарубіжних країн, проведений аналіз динаміки позицій України в рейтингу Всесвітнього економічного форуму і динаміки пасажирських і туристичних перевезень в Україні за різні періоди;

5) з урахуванням результатів дослідження сучасного рівня розвитку ТІТ в Україні на основі експертних оцінок розробити систему оцінок ТІТ регіону і сформульовані основні напрями вдосконалення послуг ТІТ в Україні;

6) за допомогою об'єктно-системного підходу запропонувати методіку управління елементами ТІТ, а на основі діаграм причинно-наслідкових зв'язків

розробити концептуально-логічну модель управління ТІТ, яка дозволяє визначити місце і роль ТІТ в розвитку туризму і економіці регіону і оцінити наслідки прийняття управлінських рішень;

7) запропонувати алгоритм впровадження нової системи управління розвитком ТІТ.

Об'єктом дослідження є процеси управління транспортного забезпечення туристичної сфери.

Предметом дослідження є теоретичні, методологічні, прикладні засади формування транспортного забезпечення туристичної сфери.

Методи дослідження. Для досягнення мети дослідження та реалізації поставлених завдань, формування теоретико-методологічних і прикладних засад виступають економічні відносини туристичних та транспортних компаній, що обслуговують туристів, процеси розвитку та управління ТІТ як на рівні компанії, так і на регіональному та національному рівнях.

Наукова новизна одержаних результатів полягає у комплексному дослідженні теоретико-методологічних засад формування регіональної політики розвитку сфери транспортного забезпечення.

Практичне значення одержаних результатів. Дипломна робота містить науково обґрунтовані висновки та рекомендації, спрямовані на формування та реалізацію регіональної політики розвитку транспортного забезпечення туристичної сфери в Україні.

Особистий внесок випускника. Дипломна робота є самостійно виконаним науковим дослідженням. Наукові результати, висновки і пропозиції стосовно формування політики розвитку сфери транспортного забезпечення туристичної сфери в Україні, що викладені в роботі, отримані автором самостійно.

Апробація отриманих результатів. Основні наукові положення диплому доповідалися та обговорювалися на II Міжнародної науково-практичній Інтернет-конференції «Імперативи економічного зростання в контексті реалізації Глобальних цілей сталого розвитку», яка проходила 23 квітня 2021 року в Київському національному університеті технологій та дизайну (м.Київ).

Структура і обсяг роботи. Дипломна робота складається з вступу, трьох розділів, висновків, додатків і списку використаних джерел. Повний обсяг дипломної роботи становить 87 сторінок комп'ютерного тексту.

РОЗДІЛ I

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТУРИЗМУ В ТУРИСТИЧНІЙ ГАЛУЗІ

1.1 Транспорт як фактор розвитку туристичних послуг

Туризм описується як феномен, як явище, як система, як нова соціокультурна взаємодія та спосіб пізнання, як складний міжгалузевий комплекс. У часи високої нестабільності на світових ринках, через економічну невизначеність та ризики нових фінансових та політичних криз, туризм демонструє стійкий розвиток у всіх регіонах світу. Згідно з прогнозом розвитку міжнародного туризму UNWTO (World Tourism Organization - Всесвітня туристична організація) "Туризм 2030", приріст міжнародних туристичних з'їздів збільшуватиметься на 3% щороку і становитиме 1,8 млрд. доларів США в 2030 році [15].

Немає сенсу розмовляти про туризм без зміни місця перебування, оскільки туристична подорож визначається насамперед рухом у часі та просторі за наявності конкретних цілей та тривалості перебування. Туристичні ресурси залежать від конкретних районів, а їх популярність та використання визначаються транспортними зв'язками між цими регіонами. Тому туризм не можна розглядати поза контекстом транспортної системи, а розвиток туризму вимагає, щоб транспортна інфраструктура створювала умови для вільного руху туристичних потоків [16].

Для більш детального вивчення туристичної транспортної інфраструктури слід вказати визначення основних понять предмета, з метою розробки систематичної класифікації туристичної транспортної інфраструктури.

На сьогодні набуто певного термінологічного досвіду у визначенні поняття «інфраструктура». Найбільш доречним є трактування інфраструктури як організаційно-економічної системи, яка є підсистемою економіки та включає сукупність компаній, організацій, взаємовідносин та інституційних умов, що забезпечують стійкий економічний розвиток, регулюючи потік ресурсів та продукції, таким чином сприяючи конкуренції та безперервним діям. Як частина туристичного потенціалу країни чи регіону, інфраструктуру транспорту можна розглядати як підсистему економічної системи, яка створює соціальні зв'язки та надає транспортні послуги як економічним секторам, так і населенню (рис. 1.1).

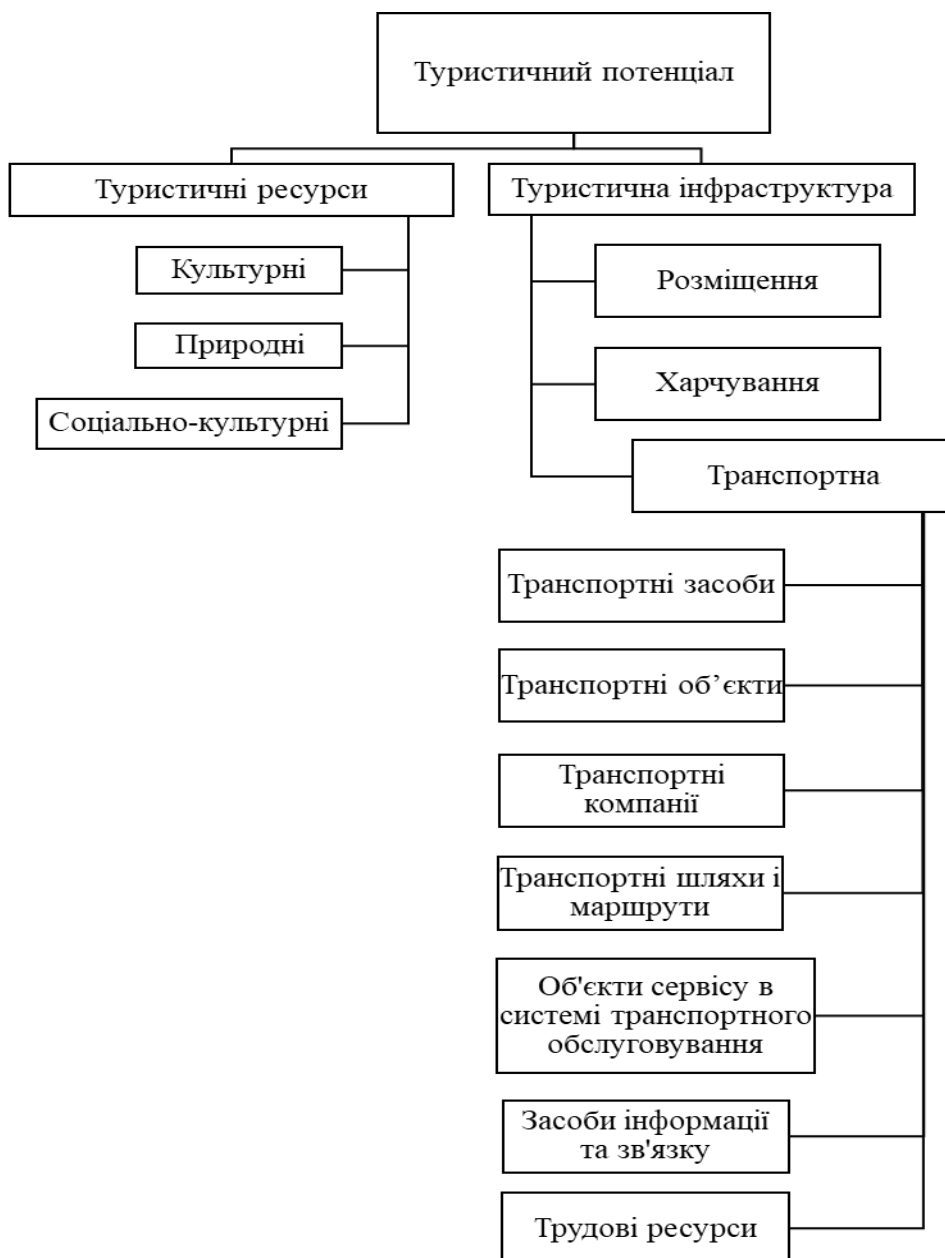


Рис. 1.1 Місце транспортної інфраструктури в структурі
туристичного потенціалу

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

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

Для кращого розуміння транспортної інфраструктури в туризмі її класифікацію необхідно розробити на кількох засадах (табл. 1.1).

Таблиця 1.1.

Класифікація транспортної інфраструктури туризму

Транспортна інфраструктура туризму	
Приналежність	<ul style="list-style-type: none"> - міжнародна - регіональна - національна
Форма власності	<ul style="list-style-type: none"> - державна - приватна - приватно-державна
Тип використання	<ul style="list-style-type: none"> - для масового туризму - для індивідуального туризму - для громадського використання та туризму
Ступінь розвитку	<ul style="list-style-type: none"> - розвинена - розвивається - нерозвинена
Функціональне призначення	<ul style="list-style-type: none"> - транспортні засоби - об'єкти транспортної інфраструктури - транспортні шляхи - транспортні маршрути - транспортні послуги - засоби інформації - об'єкти сервісу та туризму на об'єктах транспорту та засобах транспорту і поблизу транспортних шляхів

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

- По приналежності:
 - міжнародна (розташована на території кількох держав);
 - національна (розташована в межах кордонів однієї держави);
 - регіональна (розташована в межах одного регіону).
- По формі власності:
 - державна (єдиним власником є держава);
 - приватна (власником є приватні структури);
 - приватно-державна (власниками є держава і приватні структури).
- За типом використання:
 - для масового туризму (чартерні рейси літаків, автобусів, поїздів, круїзні судна, туристські автобуси і ін.);
 - для індивідуального туризму (приватні літаки, індивідуальні причали, яхти, замки та ін.);
 - для громадського використання та туризму (громадський транспорт, потяги, регулярні рейси, аеропорти, вокзали та ін.).
- За ступенем розвитку:
 - розвинена (є в достатній для розвитку туризму кількості міжнародні, регіональні, місцеві аеропорти, залізничні вузли і станції, автовокзали, розвинена маршрутна мережа якісних автомобільних доріг і придорожнє господарство);
 - розвивається (маються, але в недостатньому для розвитку туризму кількості міжнародні, регіональні, місцеві аеропорти, залізничні вузли і станції, автовокзали, розвивається маршрутна мережа автомобільних доріг і придорожнє господарство);
 - нерозвинена (відсутні в достатній для розвитку туризму кількості аеропорти, залізничні вузли і станції, автовокзали, не розвинена маршрутна мережа автомобільних доріг і придорожнє господарство).
- За функціональним призначенням:
 - транспортні засоби (автобуси, автомобілі, поїзди, річкові та морські судна, інші засоби пересування);

- об'єкти транспорту (автовокзали, аеропорти, вокзали, порти, пристані, пункти зупинки);
- транспортні шляхи (повітряні, річкові, морські, залізничні, автомобільні);
- транспортні маршрути (річкові, морські, залізничні, автомобільні, велосипедні, пішохідні);
- транспортні послуги;
- засоби інформації;
- об'єкти сервісу та туризму на об'єктах транспорту та в засобах транспорту і поблизу транспортних шляхів [6].

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

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

ЮНВТО включає в туристичну галузь 4 підгалузі транспорту: повітряний, залізничний, сухопутний і водний, - а перевезення пасажирським транспортом входять до переліку типових туристичних послуг, випереджаючи за кількістю найменувань всі інші види послуг. Подорож, як правило, пов'язане з використанням, як мінімум, двох видів транспорту. Автобусні, авіаційні та залізничні перевезення становлять близько 88% від загального обсягу перевезень в сфері туризму [177]. Однак кожен з видів транспорту впливає на розвиток туризму.

Найбільший вплив на розвиток туристичних послуг надала авіаційна галузь. Ніщо не зрівняється з тим впливом, яке на туризм надали створення реактивного двигуна і реактивного літака [24]. Менше половини всіх міжнародних подорожей здійснюється по наземних дорогах, при цьому роль повітряного транспорту щорічно підвищується. Сьогодні міжконтинентальні подорожі є самим швидко зростаючим сегментом повітряних пасажирських перевезень, це зростання пов'язане з розвитком світової торгівлі і збільшенням добробуту населення [98]. Авіаційний ринок, зіткнувшись з кризами 2001 г. (терористичні атаки в США), і 2008 - 2009 рр. (Світова фінансова криза), продовжує свій активний розвиток, засноване на відновлюється попит на перевезення, нових вимог до комфорту в польоті, модернізації повітряних суден. В Україні і Європі йде процес об'єднання і укрупнення авіакомпаній і одночасно розвиток низькобюджетних авіакомпаній, орієнтованих на перевезення туристів.

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

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

Автомобільний транспорт найбільш ефективний на коротких відстанях. Поява і широке поширення автомобілів відкрило нові можливості для самодіяльного туризму. У всьому світі перевезення автотранспортом в сфері туризму мають найбільшу частку - 42%, а в трансферному обслуговуванні туристів і в забезпеченні транспортом для екскурсій, частка автомобільного транспорту досягає 92% [12]. Однак проблеми перевантажених трас, втомив на дорогах, дорожньо-транспортних пригод, забруднення навколишнього

середовища і підвищення вартості палива роблять його менш привабливими в порівнянні з залізничним транспортом.

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

Транспортні компанії та організації - одна з п'яти головних рушійних сил сучасного міжнародного туристського ринку [45]. Транспорт не тільки є важливим фактором розвитку туристичних послуг, але і дуже впливає на прибуток туристських організацій. В 2/3 американських туристичних агентств більшу частину від загального обороту складають продажі авіаквитків [46]. Тісний зв'язок туристських і транспортних компаній визначає спільність і взаємозалежність багатьох проблем даних галузей. Незадоволений попит на транспортні послуги може призвести до тяжких наслідків для світової економіки і уповільнити розвиток міжнародного туризму. Щоб залишатися конкурентоспроможними, країни повинні покращувати роботу існуючих транспортних систем, здійснюючи інвестиції в нові технології та інфраструктуру, модернізуючи державні регулюючі та фінансові інститути [17], удосконалюючи методи управління.

Тож інтернаціоналізація бізнесу і промисловості в майбутньому буде підтримувати зростання світової торгівлі і туризму, і вдосконалення методів управління транспортною інфраструктурою, обсяг державних і приватних інвестицій в транспорт, як найважливіший фактор розвитку туризму, розвиток транспортної інфраструктури туризму визначають, які країни зможуть успішно розвиватися в умовах глобальної конкуренції. Роль транспорту в туризмі стає дедалі більше, транспортна інфраструктура туризму стає не тільки засобом забезпечення доступності туристських ресурсів, але і набуває рис туристичного ресурсу [59]. У зв'язку з цим зростає необхідність вивчення ТІТ і пошуку

оптимальних шляхів її розвитку і ефективних методів управління даною підсистемою.

1.2 Теоретичні аспекти управління транспортною інфраструктурою туризму

Предметом управління на транспорті є перевізний процес, а предметом управління в туризмі є процес обслуговування туристів, в тому числі під час перевізного процесу, як важливої складової туристського продукту. Спряженість і взаємозалежність туризму і транспорту визначає необхідність пошуку таких управлінських рішень, які здатні ефективно впливати на розвиток обох галузей. Проблеми ефективного управління транспортною інфраструктурою туризму обумовлені її особливостями, властивими послуг, туризму і транспорту, серед них:

- нематеріальність деяких елементів системи (перевезення, сервісу, безпеки, вражень);
- неможливість зберігання послуг, створення запасів;
- одночасне виробництво і споживання послуги;
- мінливість якості;
- суб'єктивізм у сприйнятті;
- необхідність дотримання рівноваги між людськими і технічними факторами при виробництві [48];
- відсутність сировини в продукції туризму і транспорту, тому частка заробітної плати в її собівартості вдвічі вище, ніж в промисловості, тому необхідно збільшення продуктивності, поліпшення використання ресурсів [28].

Особливий вплив на розвиток туризму і транспорту надають і виклики 21 століття, які включають такі положення:

- задоволення потреб та розвитку економічних зв'язків;
- принципи поділу праці в умовах ринкових відносин по регіонах і континентах;
- оптимізація взаємодії різних видів транспорту;
- вдосконалення транспортних технологій відповідно сучасних вимог споживачів і суспільства в цілому;

- зниження рівня шкідливого впливу транспорту на навколишнє середовище, шляхом використання нових видів енергії і транспорту;
- забезпечення сталого розвитку територій шляхом створення стійких транспортних систем.

Основною трудностю управління в туризмі та управління взагалі є той факт, що не існує загально визнаного визначення туризму, і немає єдиної думки вчених про склад функцій управління, про склад змінних внутрішнього середовища фірми [29]. Деякі визначення в туризмі, використовувани вітчизняними фахівцями, відрізняються або навіть суперечать міжнародним визначенням. Багато міжнародних поняття не набули широкого поширення, а саме: туристична рухливість, інтенсивність туризму, туристичний оборот, - і використовуються тільки окремими фахівцями [20]. Зарубіжні фахівці серед головних проблем у вивченні туризму виділяють брак чітких визначень і даних статистики, недолік теорії і сильних академічних традицій, мультидисциплінарний і міждисциплінарний характер туризму як об'єкта дослідження [38]. Ці факти ускладнюють проведення наукових досліджень в галузі туризму. Що стосується управління, то якщо з 7 функцій менеджменту 4 зустрічаються частіше інших, і їх можна назвати загально визнаними, то склад змінних внутрішнього середовища фірми значно змінюється від автора до автора. До того ж в теорії методології і практиці управління накопичився такий обсяг знань, який привів до ситуації, коли кількість підходів в принципі не обмежена [33]. Найбільш поширеними є 4 підходи: системний, ситуаційний, процесний і на основі різних шкіл менеджменту [38], Кучеров А.П. виділяє 11 підходів, серед них новий - об'єктний підхід [49], а Фатхудінов Р.А. описує в своїх роботах від 14 до 20 підходів відповідно [33]. Для кожної галузі знань характерні свої переваги у виборі підходів. На табл. 1.2 вказані підходи, найбільш поширені і загальні для туризму і транспорту, і ряд підходів, які більш характерні для кожної галузі окремо, перехресне використання яких може поліпшити їх роботу і функціонування транспортної інфраструктури туризму в цілому.

Методологічні підходи в туризмі та транспорті

Транспорт	Туризм
Системний - Комплексний - Цілісний - Історичний - Ситуаційний - Процесний - Функціональний - Науковий - Стратегічний - Концептуальний - Соціально-економічний - Кількісний - Нормативний - Організаційно-адміністративний - Програмно-цільовий	
Кібернетичний	Маркетинговий
Відтворювальний	Поведінковий
Логістичний	Екологічний
Проектний	Проблемно-орієнтований

При управлінні ТІТ можливе використання ряду підходів, ієрархії підходів [15], алгоритму підходів, заснованого на цілепокладанні і розподілі підходів по чотирьох поверхів (рівнях) методології. На кожному поверсі можуть бути використані кілька підходів. Для даного дослідження автором пропонується наступний алгоритм підходів. На 1-му (філософському) - аналіз, порівняння, історичний, індукція, на 2-м (загальнонауковому) - системний, процесний, ситуаційний, на 3-му (спеціально-науковому) - соціально-економічний, стратегічний, маркетинговий, логістичний, на 4 -м (предметному) - об'єктний, проектний, інформаційний, інтеграційний. Обґрунтуємо вибір підходів для кожного рівня окремо.

Аналіз, порівняння та історичний підхід застосовуються практично в будь-якому дослідженні. Розгляд досвіду попередніх поколінь, дослідження зарубіжних прикладів і їх осмислення закладає основу розробки проблеми, дозволяє виявити протиріччя і визначити основні напрямки подальшого дослідження. Індукція обрана в зв'язку з тим, що в масштабах найбільшої країни в світі розглядати будь-які питання, на погляд автора, зручніше на мезо- і мікрорівнях. Туризм на рівні країн не визнаний в Україні пріоритетною галуззю, однак його можливості в окремих регіонах дозволяють віднести його до пріоритетних напрямів розвитку. Що стосується транспорту, то поділ управління на державному рівні за видами транспорту визначило індукційний

підхід до управління транспортною галуззю в Україні в цілому, однак він поки не дав позитивних результатів ні по одному напрямку.

Системний підхід є основоположним в дослідженнях менеджменту і туризму вже більше 30 років поспіль. В рамках системного підходу найбільш широке застосування отримала методика системного аналізу.

Використання 12 етапів системного аналізу (рис. 1.2) дозволяє розкрити сутність проблеми і визначити шляхи її вирішення. Використовуємо системний аналіз для дослідження ТІТ. Основна проблема: рівень розвитку ТІТ недостатній для забезпечення сталого розвитку туризму в Україні та задоволення потреб споживачів. Мета управління: ефективне управління ТІТ для задоволення існуючих потреб і економічного розвитку регіонів і країни, розвиток транспорту і туризму. Завдання: підвищення рівня транспортної інфраструктури туризму, підвищення кваліфікації та мотивації персоналу, дослідження ринку і потреб споживачів, вивчення і використання досвіду зарубіжних країн. ТІТ є одночасно підсистемою транспорту і підсистемою туризму, в той же час деякі елементи системи туризму і системи транспорту будуть зовнішнім середовищем для ТІТ.

До елементів системи відносяться транспортні засоби, маршрути, шляхи, придорожнє господарство, інженерні мережі, сервісні служби за умови, що вони використовуються або можуть бути використані туристами. До факторів, що впливає на розвиток і функціонування ТІТ, можливо, віднести весь спектр існуючих факторів природного, політичного, економічного характеру.

ТІТ, об'єднуючи елементи транспортної та туристичної системи, задовольняє потреби туристів, в основному, в перевезенні, і додатково в проживанні, враження, визначаючи кордону особливого виду підсистеми туризму і транспорту. Важливе значення має вивчення структури, що характеризує взаємне розташування частин досліджуваної сфери, і її зв'язків із зовнішнім середовищем [50].

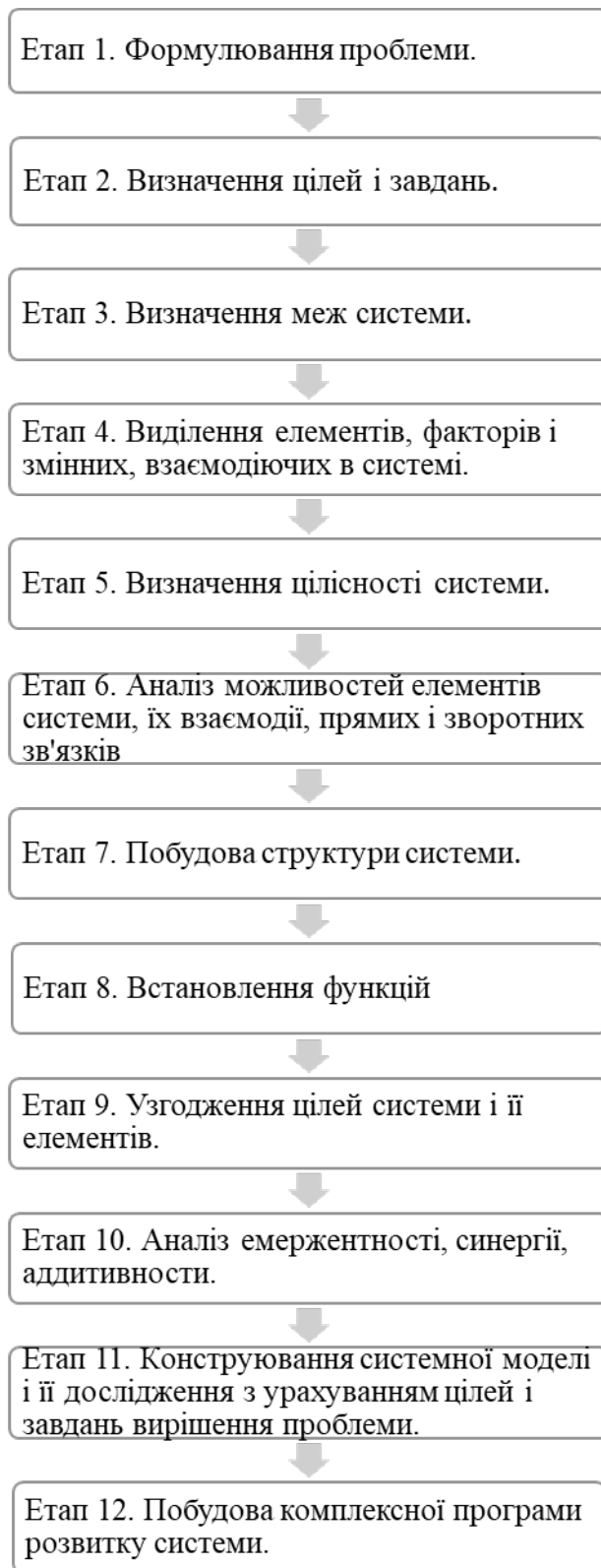


Рис.1.2 - Етапи системного аналізу ТІТ.

Туризм є складною міжгалузевий економічною системою і залежить від багатьох секторів народного господарства і в той же час надає на них вплив. Для складних систем характерні специфічні важкопрогнозовані відповідні

реакції, що є причиною помилок в управлінні, спрямованому на розвиток і поліпшення поведінки системи, підвищення ефективності її роботи. Термін «складна система» має на увазі багатоланкову структуру великого порядку з нелінійним зворотним зв'язком. Всі соціальні системи відносяться до цього класу [17].

Структура управління ТІТ має всі характеристики складних систем. Складна система - це взаємозв'язана структура ланцюгів зворотного зв'язку. Ланцюг зворотного зв'язку - технічний термін, що позначає ситуацію в системі для будь-якого моменту прийняття рішення. Рішення визначає послідовність дій, які змінюють стан навколишнього системи і викликають новий потік інформації, на якій базується нове рішення. Ланцюгообразна структура властива всім видам рішень. Складна система містить більше 3 або 4 ланцюгів зворотного зв'язку. Взаємодія між ланцюжками зворотного зв'язку, зміщення домінуючої ролі від одного ланцюжка до іншої є характерною ознакою складної системи. Існують ланцюзі позитивного і негативного зворотного зв'язку. Ланцюзі позитивного зворотного зв'язку прогнозують процеси росту, напрямок розвитку. Ланцюга негативного зворотного зв'язку визначають необхідність пошуку нової мети, нового рішення. Характер і напрямок ланцюга залежить від численних мінливих чинників, що оточують ланцюжок. Дані фактори можуть управлятися іншими ланцюжками системи і залежати від них.

Всі елементи ТІТ тісно взаємопов'язані між собою. Зростання пасажиропотоку призводить до розвитку ТІТ таким чином, що підвищується прибутковість діяльності всіх елементів ТІТ, зростає попит на транспортні послуги підприємств транспорту і туризму, зростає конкуренція, знижуються ціни на послуги, підвищується якість обслуговування і задоволеність споживачів. Зростання пасажиропотоку збільшує число туристів, що впливає на економіку регіону, на зайнятість, підвищення доходів населення, підвищення мобільності місцевих жителів як всередині регіону, так і за його межами, що свідчить про підвищення рівня соціально-економічного розвитку регіону. Однак зростання пасажиропотоку і туристів несе і негативні наслідки, в першу

чергу, для екології і туристських ресурсів. До того ж зростання добробуту населення сприятиме зростанню не тільки внутрішніх туристичних, але і зовнішніх (виїзних) потоків. До основних функцій ТІТ можна віднести:

- забезпечення доступу туристів до туристських ресурсів;
- надання трансферних послуг;
- надання додаткових можливостей пересування туристів в місці відпочинку і поблизу нього.

Серед додаткових функцій можна виділити:

- забезпечення розміщення;
- забезпечення місця для харчування;
- забезпечення дозвілля;
- надання інформаційних і сервісних послуг.

Основною метою управління ТІТ є підвищення економічного ефекту від туризму, підвищення рентабельності туристичних і транспортних підприємств, підвищення зайнятості населення, збереження та розвиток туристичного потенціалу території.

Туризм і транспорт мають велику соціальну значимість. Економічна значимість транспорту очевидна, а ось економічна роль туризму поки не визнана повсюдно. Проте, соціально-економічний підхід може бути з успіхом використаний для управління ТІТ.

Чудновський А.Д. і Жукова М.А. виділяють 4 складових соціально-економічного підходу до управління в туризмі:

- 1) формування репутації;
- 2) збереження і примноження туристських ресурсів;
- 3) вдосконалення туристичної інфраструктури;
- 4) підвищення рівня якості життя місцевого населення [46].

Кожна зі складових має значення, однак для ефективного управління, на погляд автора, необхідно вибудовувати їх за значимістю. По-перше, необхідно зберігати і примножувати туристичні ресурси, без них немає туризму, а транспорт і туристичні потоки в деяких випадках є загрозою їх збереження і

нормального функціонування, по-друге, удосконалювати туристичну інфраструктуру, яка здатна забезпечити доставку і прийом туристів. По-третє, підвищити рівень якості життя місцевого населення, і потім попрацювати над формуванням репутації регіону, як в очах туристів, так і в очах місцевого населення. У класичному і нереалізований вигляді соціально-економічний підхід мав на меті гармонізацію матеріального виробництва та соціального благополуччя [47]. Таким чином, соціально-економічний підхід є найбільш прийнятним для сфери туризму і транспорту з урахуванням їх впливу на економіку і соціальні відносини.

Труднощі його реалізації лежать в зоні багатоаспектності проблематики туризму і транспорту. І тут виходом може стати інтеграція як форма взаємодії туризму і транспорту між собою і з соціальними інститутами, в першу чергу, з суспільством.

Використання розширеного списку функцій менеджменту передбачає використання стратегічного і маркетингового підходу, для ефективного управління необхідно використовувати 7 функцій менеджменту: дослідження (наприклад, потреб населення у відпочинку, розвагах, оздоровленні, додаткові послуги, моніторинг ситуації на ринку); маркетинг (просування існуючих і нових туристських послуг, регулювання цінової політики, робота з новими ринками збуту туристичних послуг, підтримка і просування брендів); планування (проведення заходів з розвитку туристичного ринку відповідно до довгострокових і короткострокових програмам, розробка оперативного плану дій); організацію (процесу надання туристичних послуг, розробки нових маршрутів); мотивацію (потенційних і діючих інвесторів, туристів для відвідування певних маршрутів та їх складових, туристичних організацій, об'єктів розміщення, фахівців, що працюють в сфері туризму); контроль (над виконанням законів і програм в галузі туризму); координацію роботи федеральних і регіональних органів влади та інтересів учасників туристичного ринку. До цього списку можна додати і рефлексію як завершальну стадію.

В даний час більше 40% цілеспрямованої соціально корисної діяльності реалізується через різні програми і проекти. Конкуренція між сучасними бізнес-структурами ведеться не на рівні компаній, а на рівні проектів, успішно реалізованих з використанням методології проектного управління [11]. Ця обставина пов'язана з тим, що сучасний тип культури організації діяльності - проектно-технологічний - характеризується тим, що продуктивна діяльність індивіда або організації розбивається на окремі завершені цикли (проекти). Виділяють два визначення проекту: проект як модель деякої системи (і тут знову стає актуальним імітаційне моделювання) і як цілеспрямоване створення або зміна деякої системи, обмежене ресурсними рамками і має спеціальну організацію. Будь-який проект проходить три фази:

- проектування (модель і план);
- технологічна (реалізація);
- рефлексивна (оцінка, корекція, старт нового проекту) [32].

Інформаційний підхід визначає значимість інформації для управління. Деякі вчені стверджують, що інформація є предметом управлінської праці [49]. Інформація збирається, накопичується, обробляється та використовується з метою ефективного управління підприємствами та процесами. Якість і кількість інформації визначається керуючим суб'єктом і цілями організації. Розподіл і обмін інформацією відбувається як по внутрішнім каналам зв'язку, так і за допомогою зовнішніх об'єктів (інформаційні центри, стійки, стенди, щити, інтернет - сторінки і т.д.).

Неурядові транспортні організації, такі як Міжнародна асоціація повітряного транспорту (IATA), Міжнародна організація цивільної авіації (ICAO), Міжнародна асоціація круїзних компаній (CLIA) займаються збором та обробкою великого обсягу інформації, пов'язаної з діяльністю підприємств транспорту і туризму.

Компанії збирають, зберігають, використовують, перерозподіляють, поширюють інформацію необхідну для ефективної роботи самого підприємства і організацій, з ним пов'язаних. Змінюючи функціональний зміст роботи,

підприємства ТІТ набувають можливість діяти одночасно і як туристичні, і як транспортні підприємства, знаходячи нові можливості для надання більш широкого спектру послуг і отримання прибутку для власної організації або організацій - партнерів, забезпечуючи туристам можливість отримати все в одному місці. Облік і збір інформації про запити, кількості туристів, кількість куплених транспортних / екскурсійних квитків, ночівель в готелі та інше дозволяє формувати базу для статистичних та аналітичних досліджень, результати яких здатні ефективно впливати на управління розвитком ТІТ, транспортної та туристичної системами, дозволить адекватно оцінювати роль туризму в економіці муніципальних та регіональних утворень і в масштабах країни. Це інформаційний підхід в управлінні розвитком ТІТ.

Інтеграція як спосіб взаємовигідного співробітництва та управління передбачає наявність загальних цілей, взаємодоповнюючих методів і засобів, зниження рівня конкуренції між конкурентами заради взаємної вигоди і вирішення поставлених завдань. Все більший вплив на розвиток туризму надають транспортні компанії. На певному етапі розвитку завантаження літаків стала залежати від кількості місць в готелях та інших засобах розміщення. І авіакомпанії стали активно проникати в готельне господарство [2, 3] і туроператорську діяльність. Багато авіакомпаній сьогодні володіють готельними комплексами, а також мають дочірні чартерні або туроператорські фірми [17].

Авіакомпанії, готельні ланцюги і туристичні компанії тісно пов'язані один з одним за допомогою сучасних систем бронювання, історія яких починається з розвитку авіакомпаній в США [2] і триває в Європі і Україні. Туристичні компанії, що займаються автобусними турами, часто є не просто орендарями транспортних засобів, а їх власниками, також і автобусні компанії можуть крім основних пасажирських перевезень пропонувати поїздки по туристських маршрутах, мати в своєму складі туристичні відділи.

А компанії, орієнтовані на продаж круїзів, можуть мати на балансі від одного до декількох судів. Таким чином, ефективне управління в транспортних

компаніях дозволяє їм розширювати сферу своєї діяльності і впливати на розвиток суміжних галузей, в першу чергу, туризму. Зі свого боку туристські фірми, успішно розвивають свою основну діяльність, роблять спроби роботи на ринку транспортних пасажирських перевезень з метою оптимізації витрат на транспортну складову своїх програм. Це інтеграційний підхід до управління розвитком ТІТ. Успішними умовами реалізації інформаційного та інтеграційного підходів є 3 параметри: дослідження, інформація, інтеграція (рис.1.3).

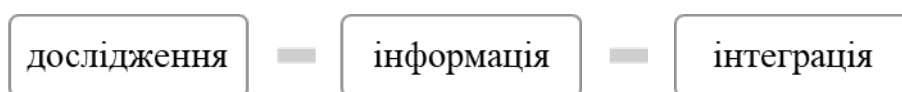


Рис. 1.3 Умови реалізації інформаційного та інтеграційного підходів

Об'єктний підхід використовувався в основному в сфері інформаційних технологій при розробці та управлінні базами даних [38]. Він націлений на розкриття сутності об'єкта для більш повного використання його властивостей і можливостей. У туризмі об'єктний підхід в даний час використовується тільки в секторі інформаційно-технологічних систем управління.

Серед новацій об'єктного управління можна виділити наступні:

- більш повне розуміння об'єкта в системі управління «суб'єкт-об'єкт» (розкриття його сутності, розширення структури і змісту);
- введення додаткової (першої) функції до загальних функцій управління (усвідомлення ситуації суб'єктом управління);
- структуризація об'єкта управління з дев'яти ланок управління в умовах ринкової конкуренції;
- використання механізму економічних методів управління;
- принцип первинності управління перед економічної складовою;
- структура зовнішньої і внутрішньої середовища об'єкта управління аналогічні (свої основні фонди, оборотні фонди, персонал, конструкції,

технології, ринок, фінанси є і у держави, і у регіону, і підприємства, наприклад, аеропорту або залізничного вокзалу).

Принципова схема механізму управління об'єктом складається з наступних рівнів:

- зовнішнє середовище - об'єкт макрорівня - держава, механізм економічних методів управління: планування, господарський розрахунок, ціноутворення, кредитно-фінансові відносини, заробітна плата, оподаткування, ринок;

- внутрішнє середовище - об'єкт мікрорівня - регіон, підприємство, домашнє господарство;

- об'єкт управління: основні фонди, оборотні фонди, персонал, конструкції, технології, ринок, фінанси, сервіс.

Складна структура, особливі властивості і соціально-економічна значимість туризму і транспорту екстраполюються на ТІТ, нечіткість визначень і різноманітність наукових поглядів на туризм і менеджмент багаторазово ускладнюють завдання ефективного управління ТІТ. У разі якщо у дослідників немає можливості обмежитися вибором одного або навіть декількох підходів до управління цією підсистемою, виникає необхідність використання цілого комплексу підходів різного методологічного рівня, кожен з яких покликаний вирішити певні завдання управління. На першому - філософському - рівні автор пропонує використовувати аналіз, порівняння, історичний підхід, індукцію, на другому - системний спільно з процесним і ситуаційним підходами, на третьому - соціально-економічний, стратегічний, маркетинговий, логістичний, на четвертому - об'єктний, проектний, інформаційний, інтеграційний. Представлений алгоритм не є жорсткою формою управлінського методу, а передбачає гнучкість і адаптивність в залежності від змін зовнішнього і внутрішнього середовища об'єктів ТІТ. Бачиться актуальним використання методики об'єднаного різнорівневого підходу, наприклад, об'єктно-системного.

1.3 Особливості транспортної інфраструктури туризму в Україні

Сьогодні, щоб отримати максимальну вигоду від туризму, уряди країн вживають різні заходи, а саме:

- розробляють спеціальні програми з розвитку і підтримки туризму;
- виділяють кошти на проведення рекламних кампаній;
- спрощують візові формальності;
- виділяють кошти для подорожей малозабезпечених громадян (пенсіонерів, інвалідів, багатодітних сімей).

Підтримка і розвиток внутрішнього, в'їзного, соціального та самодіяльного туризму позначені як пріоритетні напрямки державного регулювання туристичної діяльності в Україні [19]. Разом з тим, значний вплив на розвиток внутрішнього туризму буде надавати ринок міжнародного туризму, де в найближчі 10 років провідні ролі будуть належати Китаю, США, Франції, Іспанії, Гонконгу. Отже, Україна буде змушена розвивати туризм в умовах жорсткої конкуренції, відчуваючи свої потенціали в галузі туризму і транспорту.

При здійсненні зовнішньоторговельних відносин слід зазначити, що транспорт виконує велику кількість функцій у підсистемі світового господарства. Отже, всі види транспорту (табл. 1.3) та всі зв'язки до взаємодії між національним, міжнародним, міжконтинентальним та глобальним рівнями транспортного процесу утворюють глобальну транспортну систему.

Таблиця 1.3

Відправлення (перевезення) пасажирів за видами транспорту (тис.)

Рік	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний	Авіаційний
2017	164941,6	28,6	562,9	2019324,9	10555,6
2018	157962,4	71,9	596,2	1906852,1	12529,0
2019	154811,8	79,4	589,9	1804929,3	13705,8
2020	51700,0	100,0	100,0	804900,0	3800,0
2021	5400,0	50,0	25,0	80500,0	300,0

Складено автором за даними Державної служби статистики України.

Транспортно-логістичні напрями по Україні повинні відповідати інтернаціональним вимогам і забезпечувати можливість здійснювати перевезення швидким, безпечним та зручним способом (табл. 1.4). Вони - перша ланка туристичного потоку іноземних громадян в Україні. Взаємодія транспорту та туризму - може швидко допомогти у вирішенні більшості проблем, особливо у розвитку туристичної інфраструктури на зразок національної мережі транспортних коридорів із залученням приватного капіталу (національного та іноземного).

Таблиця 1.4

Довжина шляхів сполучення (тис.км)

Рік	Експлуатаційна довжина залізничних колій	Експлуатаційна довжина судноплавних шляхів	Довжина автомобільних доріг (у тому числі із твердим покриттям)
2014	21604,9	2120,7	169648,5
2015	20948,1	1613,1	163027,6
2016	20954,2	1562,6	163024,2
2017	20951,8	1569,4	163033,0
2018	19769,9	2129,4	163118,9

Складено автором за даними Державної служби статистики України.

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

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

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

На основі статистичних даних: відправлення пасажирів та довжини шляхів сполучення, наводимо дані пасажирообороту (табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Пасажирообіг за видами транспорту (млн.пас.км.)

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

Складено автором за даними Державної служби статистики України.

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

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

більше в сусідній Росії - 12,2 і в країнах ЄС. Яскравим прикладом цього є досвід Польщі, яка особливо активно розвиває автостради місцевого значення.

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

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

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

Залізничний транспорт відіграє значну роль в забезпеченні життєдіяльності економіки України [1], на частину якого припадає 82% вантажообігу (без урахування трубопровідного) і майже 40% пасажирообороту здійснюваного всіма видами транспорту. Протяжність залізничних ліній знаходяться у віданні Державної адміністрації залізничного транспорту України становила на 2010 рік майже 22 тисячі км, чисельність вагонів вантажного парку 124,5 тисячі [1]. Знос основних фондів залізниць становив на 2010 рік 80%, майже 100% знос був у окатишевозів, думпкарів, мінераловозів. Ступінь зносу електровозів становила в 2010 році 89,3% (1860 електровозів), магістральних тепловозів - 99,3% (2493 тепловоза) [19]. Протяжність електрифікованих залізничних ліній - 9250 км.

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

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

Залізничні стики з іншими державами: з Росією (25 ліній перетинають кордон), Білорусією (7 ліній перетинають кордон), Молдовою (14 ліній перетинають кордон, переходи по станціях Кучурган, Слобідка, Басарабська [2], Могилів-Подільський, Кельменці, Мамалига) загальна ширина колії; з Румунією (4 пункту переходу), Угорщиною (станції Чоп і Батьово), Словаччиною (станції Чоп і Ужгород), Польщею (6 станцій) - різна ширина колії (1520 і 1435 мм), прикордонні переходи зі зміною ширини колії. Є залізнична поромна переправа Чорноморськ - Варна (Болгарія). Не всі стики задіяні, частина не функціонує з різних причин.

Модернізація залізничного транспорту дозволяє підтримувати та реконструювати існуючу та будувати нову залізничну мережу з можливою швидкістю до 300 км / год. Це будуть пасажирські перевезення на міжнародному рівні. Українська залізнична система розробляє і розширює можливості системи бронювання та продажу залізничних квитків через Інтернет: розробка програмного забезпечення, складання фінансової звітності за результатами підготовки поїздок на міжнародних перевезеннях, розробка автоматизованих робочих станцій (ЛРП), пов'язаних з тарифом "Схід-Захід". Розробка програмного забезпечення для зберігання довідкової інформації та відшкодування платежів у міжнародному сполученні. Це збільшить швидкість та якість продажу квитків і, отже, збільшить кількість пасажирів, що економічно стимулюватиме розвиток та розширення транспортної інфраструктури [47].

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

коли транспортний засіб стає місцем для одночасного перебування, їжі та відпочинку.

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

Велике значення для розвитку туризму в Україні має морський транспорт, що займає четверте місце в структурі вантажообігу, концентрується виключно на півдні країни - в Азовсько-Чорноморському басейні, який через протоки Босфор і Дарданелли пов'язаний із Середземномор'ям, а потім - зі Світовим океаном.

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

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

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

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

Загальна довжина судноплавних річкових шляхів зменшилася за останні роки і становить лише 2175 км. Найбільшими річковими портами країни є Київ, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нікополь, Херсон, Ізмаїл, Рені. Міжнародні пасажирські перевезення з річковим транспортом наявні лише в Одеській області (понад 20 000 чоловік на рік) та м. Києві.

Для зміцнення позицій України на світовому ринку необхідно створити сучасну транспортну інфраструктуру та докорінну організаційну перебудову всієї транспортної системи нашої країни. Рекомендується забезпечити розміщення та розміщення підприємств громадського харчування, атракційних зон, комплексів послуг, ремонтно-технічних робіт вздовж транспортних коридорів, особливо на перехрестях автомобільних доріг та поблизу великих поселень. З розширенням автострад це дозволить розширити транспортну інфраструктуру практично на всій території України. Завдяки його реалізації 90% національних визначних пам'яток можуть бути пов'язані з транспортними магістралями. Існування міжнародних магістралей пропонує необхідне існування дуже насиченої інфраструктури для використання різних видів транспорту в певному напрямку, а також для їх обслуговування та зв'язку.

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

Важливими факторами, що позитивно впливають на роботу вітчизняних авіакомпаній, є подальше розширення маршрутної мережі та збільшення щільності польотів на маршрутах, розроблених одночасно з оновленням парку літаків. Зростанню обсягів значно сприяли введення в експлуатацію нових систем та реконструкція існуючих систем в аеропортах напередодні Євро-2012.

Однак сьогодні мало уваги приділяється заходам щодо підвищення безпеки та якості обслуговування польотів.

За період з січня по вересень 2017 основні аеропорти України значно наростили пасажирські авіап перевезення. У вересні 2017 аеропорт Жуляни (Київ) наростив авіап перевезення на 89,5% в порівнянні з 2016 роком - всього в аеропорту було обслужено 235,4 тисячі пасажирів. При цьому на міжнародних рейсах було обслуговано 227,2 тисячі осіб, а на внутрішніх пасажиропотік склав 8,2 тисячі осіб. Кількість авіарейсів збільшилася на 34% - всього аеропорт прийняв / відправив 2702 літака.

Всього за дев'ять місяців 2017-2018 рр. пасажирські авіап перевезення в аеропорту Жуляни виростили на 66,7% - повітряна гавань столиці обслужила 1376400 пасажирів. При цьому основний пасажиропотік припадає на міжнародні авіап перевезення - 1314700 чоловік, частка внутрішніх авіаційних перевезень значно менше - 61,7 тисяч осіб. Кількість обслужених літаків склало 17348: міжнародні рейси 0 14246, внутрішні - 3102, зростання в порівнянні з аналогічним періодом 2016 року склав майже 30 відсотків. Найбільшою популярністю користувалися рейси на Мінськ (Білорусь), Дубай (ОАЕ), Будапешт (Угорщина), Анкара і Анталія (Туреччина), Рим (Італія). На внутрішнє авіасполучення лідирують Львів і Одеса.

За підсумками 9 місяців 2017 року пасажиропотік через Міжнародний аеропорт Харків перевищив показники 2016 року. Якщо за весь минулий рік аеропорт обслужив близько 600 тис. пасажирів, то вже за 3 квартали цього року послугами аеропорту скористалися 617 тисяч пасажирів. У порівнянні з січнем-вереснем 2016 року пасажирські авіап перевезення зросли на 39%, на міжнародні напрямки припадає 80% усього пасажиропотоку, на внутрішнє авіасполучення - 20%.

Найбільшим попитом серед напрямками стали рейси на Варшаву (Польща), Стамбул і Анталію (Туреччина), Київ, Тель-Авів (Ізраїль) і Мінськ (Білорусь). Під час зимового сезону заплановано відкриття чартерних рейсів в

Киттиля (Фінляндія) і Шарм-ель-Шейх (Єгипет), під час новорічних свят будуть виконуватися чартерні рейси в Марібор (Словенія).

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

Нестратегічні аеропорти значно менше обслуговують повітряний рух. Незважаючи на великі очікування щодо розвитку стратегічних аеропортів, нестратегічні аеропорти не мають можливості розвиватися за власний рахунок і підтримуються органами місцевого самоврядування через дотримання сертифікатів, стимулів та субсидій [13].

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

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

Висновки до розділу 1

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

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

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

РОЗДІЛ II

АНАЛІЗ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ НА РЕГІОНАЛЬНОМУ РІВНІ

2.1 Дослідження туристичного потенціалу і транспортної інфраструктури туризму на регіональному рівні

Туризм в даний час істотно впливає на економіку багатьох регіонів України. На регіональному рівні роль туризму в господарському процесі пов'язана з самим характером праці, який включає виробництво туристичних послуг, формування, реалізацію та споживання туристичного продукту.

Виробництво, монтаж та реалізація здійснюється туристичною галуззю - міжгалузевим організаційним комплексом з виробництва товарів та послуг для туризму, що включає такі компоненти: організаторів туризму - компанія з розвитку туризму, просування та продажу туристичного продукту (туроператори та туристичні агенції), компанії, що надають послуги з розміщення (готелі, мотелі, кемпінги, гостьові будинки, будинки відпочинку тощо); підприємства громадського харчування (ресторани, кафе, бари тощо), транспортні компанії (автомобільний та повітряний транспорт, залізничний, компанії морського та річкового транспорту тощо), туристичне агентство, компанії промислового туризму (виробництво туристичних сувенірів, готельні меблі, туристичне обладнання), торгові компанії (магазини, що продають туристичне спорядження та сувеніри), підприємства сфери дозвілля і розваг (тематичні парки, кінотеатри та концертні зали, хобі-клуби, зали ігрових автоматів тощо), заклади самодіяльного туризму (туристичні, альпіністські, велосипедні клуби), туристичні установи управління (державні установи, громадські туристичні організації), освітні, наукові та проектні установи [2, с.14].

Цей список далеко не повний. У міру того, як процеси організації туризму наростають і ускладнюються, усі нові галузі та підприємства

національної економіки залучаються до виробництва туризму. Обслуговуванням туристів займаються підприємства торгівлі, банки, страхові компанії. Опосередковано формують туристичну індустрію підприємства, які обслуговують не тільки туристів, але і інші групи населення: заклади культури, лікувальні та медичні установи, організації зв'язку, підприємства по виробництву товарів народного споживання, громадський пасажирський транспорт і т.д.

Зростання виробництва і продаж туристичного продукту призводить до створення нових об'єктів туристичної індустрії, вимагає збільшення кількості зайнятих в сфері туризму людей. Зростання числа туристських прибуттів, підвищення прибутковості туристичного бізнесу в регіоні роблять економічно вигідним і збільшують пропускну здатність туристичних ресурсів регіону, відповідають інтересам місцевого населення [6; с. 14].

Розвиток туристичної галузі в аспекті регіонального підходу знайшло відображення в роботах Т. Г. Морозової, С. С. Шилова, К. Е. Ахмедханова, С. С. Богданової, А. Х. Чупанова, С. С. Ісрапілова, А. Г. Мезенцева, М. Д. Джамалову. Дослідження цих авторів присвячені аналізу інвестиційної привабливості туристично-рекреаційних ресурсів, розробці комплексу заходів з ефективного управління туристичною галуззю, вдосконаленню і розвитку ринку туристичних послуг. Однак в туристичній галузі все ще залишається велика кількість проблем. Зокрема, проблем, пов'язаних з формуванням ефективної системи управління туристичною діяльністю.

Вплив туризму на регіональному рівні відбувається через зростання виробництва туристичного продукту, залучення особистих заощаджень туристів, створення активного раціонального споживчого ринку та зростання інвестиційної привабливості місцевої туристичної індустрії [5].

Розвиток туризму в регіоні обумовлено залученням заощаджень туристів, що прибувають, які здійснюють витрати під час відпочинку. Тому туризм здатний забезпечити місцевий ринок додатковими коштами і поліпшити платіжний баланс регіону.

Збільшення популярності туристичного регіону, привабливості туристичних ресурсів і рівня якості регіонального туристичного продукту роблять туристичну інфраструктуру досить привабливим об'єктом для інвестування. Зростання інвестицій в регіональну туристичну індустрію веде до популяризації туристичної діяльності в регіоні або країні інвестора, призводить до активізації споживчого попиту в регіоні, стимулює виробництво підприємств туристичної індустрії. Таким чином, розвиток туризму викликає зростання добробуту населення регіону за рахунок збільшення кількості підприємств, зайнятості та прибутковості в туризмі, поліпшення умов життя і соціальної захищеності місцевого населення.

Але можна виділити також і негативні наслідки розвитку туризму в регіоні: зміна традиційної для регіону економічної системи, зміна економічних умов життя місцевого населення, формування залежності регіону виключно від туризму.

Збільшення позитивного і зменшення негативного впливу туристичної діяльності на економіку регіону можливо при забезпеченні його сталого розвитку, де важливу роль відіграють зовнішні і внутрішні чинники, а також сезонність. Зовнішні чинники формують умови сталого розвитку туризму в регіоні. Природно-кліматичні, географічні та культурно-історичні істотно впливають на масштаби, темпи і напрямки розвитку туризму, визначають привабливість регіону і туристичний потенціал. Від економічного становища регіону залежить рівень розвитку матеріально технічної бази та інфраструктури туризму. Також впливають соціальні фактори (наявність вільного часу у населення), демографічні чинники, політико-правові, техніко-технологічні чинники. Внутрішні чинники впливають на сталий розвиток туризму в регіоні, формуються і діють в самій сфері туризму. До них відносять матеріально-технічні фактори, попит, пропозиція, сегментацію ринку, обмеження процесів монополізації, підвищення кваліфікації кадрів, вдосконалення методів масової інформації. Особливий вплив на розвиток туристичної діяльності в регіоні займає фактор сезонності, під якою розуміється властивість туристичних

потоків концентруватися в певних місцях протягом невеликого періоду часу, дає великий економічний ефект [4].

Аналіз, оцінка, прогнозування та облік впливу цих факторів на розвиток туристичної діяльності в регіоні повинні здійснюватися в рамках регіональної системи управління туризмом. В Україні в даний час механізм управління регіональної туристичної діяльністю недостатньо ефективний. Сучасна система управління туристичною діяльністю в регіонах в повній мірі не здатна забезпечити сталий розвиток регіонального туризму. Особливо це стосується тих регіонів, де туризм не є основою місцевої економічної системи. Розвиток туризму на регіональному рівні носить комплексний, багатоаспектний характер, тому управління туристичною діяльністю в регіоні має здійснюватися за цілою низкою різних напрямків, таких як: підтримка в належному стані існуючих і створення нових об'єктів регіональної туристичної індустрії, оцінка туристичного потенціалу регіону, контроль діяльності регіональних туристичних організацій, збір, аналіз і обробка туристичної інформації, маркетингова діяльність по просуванню регіону на українському і світовому ринках, методична, експертна діяльність і т.п. [9; с. 23].

Розвиток усіх цих сфер неможливий через фінансові, людські, інформаційні та інші обмеження, передбачені чинною регіональною системою управління туризмом. Відмінності між економічними, природно-географічними, соціально-демографічними, політичними та регіональними умовами зумовлюють необхідність гнучкого підходу до створення регіональної системи управління туризмом з урахуванням усіх місцевих особливостей [7; с. 16].

Найбільш перспективним утворенням удосконалення системи управління туризмом на регіональному рівні є створення регіональних туристичних адміністрацій, що виконують наступні функції: розробка методологічних аспектів розвитку регіонального туризму, координація комплексного дослідження проблеми розвитку туризму в регіоні, розробка принципів та цілей стійкого розвитку туризму в регіоні, дослідження

перспектив функціонування туристичної відображення в регіоні, моніторинг регіонального туристичного ринку, аналіз існуючого регіоналу.

Для виконання цих функцій виділяють такі взаємопов'язані блоки: експертно-аналітичний відділ по туризму, науково-методичний центр розвитку туризму, маркетинговий центр, центр інформації та логістики, відділ антикризових ситуацій, відділ підтримки малого і середнього бізнесу та консультативний відділ, кожен з яких виконує і вирішує різні проблеми і забезпечує сталий розвиток регіонального туризму. Залежно від специфіки місцевих факторів і умов, структура в кожному конкретному регіоні може бути змінена або доповнена іншими елементами. В цілому, спільна робота структурних підрозділів передбачає розробку і впровадження довгострокової концепції сталого розвитку туризму в регіоні, формулювання та реалізації стратегічних і тактичних цілей управління регіональним туризмом.

Таким чином, програму розвитку туризму на регіональному рівні при об'єктивному підході складають такі елементи [3; с. 98]: загальні положення (площа регіону, перелік об'єктів, обсяг і номенклатура туристичних послуг, планований прибуток і терміни програми), основна частина програми (аналіз основних і оборотних фондів регіону, складу населення, існуючої туристичної інфраструктури та туристичних пропозицій, туристського ринку регіону, напрямків фінансування - з бюджетних і позабюджетних джерел), соціальний розвиток сфери туризму (аналіз умов роботи і відпочинку працівників сфери туризму і пропозиції щодо їх поліпшення), автоматизований банк даних з розвитку туризму в регіоні (база даних по основних елементів управління регіональним туризмом і база нормативно довідкові інформації по туризму) [1].

Застосування об'єктивного підходу при складанні програми довгострокового розвитку туризму в регіоні дозволяє максимально врахувати вплив внутрішніх і зовнішніх факторів, провести аналіз існуючої ситуації та розробити послідовність дій і заходів з підтримки та управління регіональним туризмом.

Удосконалення системи управління туризмом на регіональному рівні на основі створення регіональної туристичної адміністрації та здійснення її структурними елементами запропонованих функцій забезпечить сталий розвиток регіонального туризму за допомогою узгодження стратегічних і тактичних інтересів усіх зацікавлених сторін і раціонального використання місцевих туристичних ресурсів і інфраструктури.

2.2 Аналіз транспортних ресурсів і послуг на прикладі регіону

Розвиток туристичної галузі України неможливий без розвиненої транспортної мережі, яка відповідає потребам нинішнього суспільства. Найбільшою компанією в галузі залізничного транспорту є "Укрзалізниця" (акціонерне товариство "Українська залізниця") - компанія, що забезпечує централізоване управління транспортним процесом у внутрішньому та міжнародному сполученні та регулює виробничу та господарську діяльність залізниць.

Поступове відновлення економіки країни сприяє значному збільшенню туристичного попиту на повітряний транспорт. Незважаючи на невелику частку, ринок пасажирських перевезень авіакомпаній розвивається досить динамічно. Збільшення показників діяльності вітчизняних авіакомпаній зумовлене розширенням маршрутної мережі, збільшенням щільності польотів, оновленням парку літальних апаратів та здійсненням заходів щодо підвищення безпеки та якості польотів [59].

Повітряний транспорт відіграє важливу роль у здійсненні міжнародних зв'язків України, особливо на заході, сході та півдні. Обсяг міжнародних пасажирських перевезень повітрям збільшується з кожним роком. Тенденція постійно росте, починаючи з 2013 року (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Кількість перевезених пасажирів авіаційним транспортом по Україні (тис. осіб.)

Рік	Кількість перевезених пасажирів
2013	8107,2
2014	6473,3
2015	6302,7
2016	8277,9
2017	10555,6
2018	12529,0
2019	13705,8

Складено автором за даними Державної служби статистики України

Зростаюча тенденція обсягу пасажирських перевезень повітряним та пасажирообігом буде щороку збільшуватися, оскільки дані свідчать про те, що обсяг повітряних перевезень в країні досягне 70,6 млн. чоловік у 2022 році. Збільшення попиту на повітряні перевезення також було схвалено Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО), і відповідно попит на них буде зростати із середньорічним рівнем 4,5% протягом періоду 2012-2022 рр. [17].

В останні роки частка повітряних перевезень у пасажирських перевезеннях постійно зростала завдяки зростанню рівня життя певних груп населення, розвитку бізнес-структур та зростаючому попиту на відпочинок за кордоном.

Найпопулярнішим туристичним транспортом в Україні станом на 2021 рік є автомобільний транспорт (табл. 2.2). Автомобільний транспорт по праву можна назвати загальним транспортом, оскільки він використовується скрізь: від трансферів та екскурсій до внутрішнього автомобільного транспорту на автобусах, до оренди невеликих автомобілів для особистого користування на відпочинку туристів.

Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту
по Україні 2021 р., (млн.)

Транспорт	Кількість перевезених пасажирів, млн
Залізничний	5,4
Автомобільний	80,5
Водний	0
Авіаційний	0,3

Складено автором за даними Державної служби статистики України

Щороку в автомобільним транспортом перевозять близько 2 млн пасажирів. Це стосується його доступності для широких верств населення, його багатогранності (у міжміському транспорті, організації трансферів, екскурсій) та добре розвиненій мережі автомобільного зв'язку.

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.

Водний транспорт вже складає у собі уявлення про туристичний круїзний сервіс та його використання в туризмі щороку. Водні подорожі мають ряд переваг та недоліків у порівнянні з іншими видами транспорту. Головною перевагою є високий рівень комфорту, велике одноразове завантаження,

можливість застосовувати різні види туризму та ціни (освіта, діловий туризм, освіта, торговий туризм тощо), повноцінний відпочинок, повноцінне життєзабезпечення. Основними недоліками є повільна швидкість руху транспортних засобів, високі тарифи та обмежена мобільність. [29]. Водний транспорт популярний серед туристів та любителів активного відпочинку взагалі.

Для розвитку в'їзного туризму значення мають не тільки міжнародні автомагістралі, а також територіальні та районні дороги. Вони з'єднують між собою обласні та районні центри, а також основні аеропорти, морські та річкові порти, залізничні вузли, курорти, об'єкти національного культурного надбання та природно-заповідного фонду, прикордонні автомобільні пункти пропуску міжнародного та міждержавного значення. Пропоную розвинути це на прикладі Запорізької області.

Розвиток транспортної мережі - одна з головних складових економіки регіону. Сьогодні Запорізька область - це один з головних елементів економіки України, розташований на перетині міжнародних транспортних коридорів «Північ-Південь» і «Захід-Схід». Вигідне географічне розташування регіону призвело до того, що тут представлені всі види транспорту, включаючи авіаційний, автомобільний, залізничний, річковий і морський. Внаслідок високого рівня розвитку промисловості в області діють великі вантажовласники. Економіка регіонів взаємодіє з сусідніми приморськими областями, де також формуються великі транспортні вузли, орієнтовані на забезпечення зв'язку між Європою і Азією. Будівництво в Запорізькій області Міжнародних аеропортів в м. Запоріжжя та м Бердянську також направлено на збільшення транспортного потенціалу і буде сприяти розвитку економіки області. Запорізька область приречена стати центром вантажопереробки і консолідації транзитних вантажопотоків в євразійських напрямках. Тому в регіоні повинен бути сформований і отримати прискорений розвиток транспортно-логістичний кластер, метою якого стане підвищення пропускнуої спроможності діючих і споруджуваних річкових і морських портів, аеропортів,

автодоріг. Очевидно, що одним з найважливіших завдань нового кластера стане розвиток транспортної інфраструктури.

Транспортно-дорожній комплекс Запорізької області, який об'єднує всі сучасні види транспорту, потребує суттєвого вдосконалення і модернізації для підвищення якості транспортних послуг. Хоча за структурою і розміщення транспортна система в цілому відповідає вимогам регіону і забезпечує хороші транзитні можливості, в останні роки значно знизилися обсяги перевезень автомобільним та авіаційним транспортом.

Запорізька область має добре розгалужену транспортну інфраструктуру. Мережа шосейних доріг протяжністю 6809,9 км (майже 4% всіх доріг України) об'єднує всі населені пункти області. Через територію регіону проходить ряд стратегічних автотрас, таких як:

Одеса - Мелітополь - Новоазовськ, Харків - Сімферополь - Севастополь, Бориспіль - Дніпропетровськ - Запоріжжя.

Мережа залізниць об'єднує всі основні промислові центри регіону з іншими містами України та країнами СНД.

Запорізька область є однією з трьох в Україні, що мають великий потенціал річкових і морських портів. Велика частина загального потоку вантажів в регіоні припадає на Запорізький річковий вантажний порт, один з десяти річкових портів України, який спеціалізується на переробці промислових, в тому числі металургійних вантажів. Бердянський морський порт, один з 19-ти морських торговельних портів України, є морськими воротами області. Устаткування порту дозволяє приймати і зберігати всі види вантажів, а також обслуговувати всі типи судів, в т.ч. річкових і океанських.

Запорізький регіональний аеропорт має статус міжнародного і займає одне з провідних місць в Україні за інтенсивністю потоку пасажирів. Аеропорт м Бердянська також має статус міжнародного. Таким чином, на території Запорізької області розташовано два з тридцяти аеропортів України.

Влада Запорізької області, представники бізнесу і ділових асоціацій впевнені, що регіон і надалі зможе зберегти статус найважливішого

транспортного вузла Примор'я і всієї України. Для цього і далі буде розвиватися система транспортних коридорів, що проходять по території області. Регіон також повинен стати центром вантажопереробки і консолідації транзитних вантажопотоків в євразійських зв'язках. Транспортно-логістичний кластер дозволить сконцентрувати в собі всі промислові організації і логістичні структури, що працюють в сфері вантажних і пасажирських перевезень, вантажовідправників, логістичні та транспортно логістичні компанії, а також організації, які надають супутні послуги.

Реалізація концепції створення транспортно-логістичного кластера передбачає використання таких засобів і методів регулювання, як нормативно-правове регулювання; адміністративне управління; бюджетне фінансування, інвестиційна підтримка, організаційне та інформаційне забезпечення.

На основі аналізу і узагальнення практики створення кластерів розроблений алгоритм для формування регіонального транспортно-логістичного кластера, який включає наступні етапи:

1. Встановлення зовнішніх і внутрішніх обмежень: цільових, ресурсних, законодавчих, науково-технічних.
2. Формулювання мети і завдань, виходячи з особливостей регіону, його потенціалу та ролі в рамках єдиної макрологістичної системи країни.
3. Проведення дослідження елементів транспортно-логістичної системи (ТЛС) регіону з метою виявлення складу і структури транспортно-логістичного кластера.
4. Проведення маркетингового аналізу конкурентних переваг і споживчих переваг підприємств різних галузей, розташованих в регіоні.

На цьому етапі:

- визначається перелік робіт і послуг, характерних для транспортно-логістичної інфраструктури;
- визначаються перспективні напрямки розвитку послуг МЛС в регіоні;
- виявляються особливі вимоги окремих вантажовідправників і вантажоодержувачів.

5. Формулювання основних програмних заходів, що реалізують поставлені завдання і цілі, обґрунтування необхідних витрат, визначення етапів і термінів виконання програми формування ТЛС в регіоні, механізмів здійснення програми, організації управління і контролю за ходом її виконання.

6. Уточнення складу учасників кластера.

Виконання передбачених програмою заходів щодо розвитку транспортно-логістичного кластера регіону має зробити істотний вплив на розвиток економіки Запорізької області.

Потенційними членами транспортно-логістичного кластера Запорізької області з центрами в м. Запоріжжя, Мелітополі та Бердянську можуть стати: Придніпровська залізниця, міжнародні аеропорти в м. Запоріжжя та м. Бердянськ, міжміські автобусні станції, транспортні фірми «Дизель» і «Автосвіт», підприємство «Мелавтотранс», морські та річкові порти.

Запоріжжя - важливий транспортний вузол півдня України. Транспортна інфраструктура міста включає шляху зовнішнього повідомлення, внутрішню транспортну мережу і мережу громадського пасажирського транспорту.

Це також ключовий пункт залізничного сполучення, який відноситься до Придніпровської залізниці. У місті функціонують два залізничні вокзали: Запоріжжя-1 та Запоріжжя-2. Основні залізничні вузли - Мелітополь, Запоріжжя, Бердянськ.

Транспортне сполучення між лівим і правим берегами міста здійснюється через греблю ДніпроГЕСу і мости через Хортицю. Територію міста перетинають важливі транспортні артерії: шляхи національного значення - Н08, Н23, Н15; європейська траса Е105; дорога міжнародного значення М14. Міжміські автобусні перевезення пасажирів здійснюються трьома автостанціями та одним автовокзалом.

На долю автомобільного та залізничного транспорту припадає велика частка як вантажних, так і пасажирських перевезень. Відбувається постійне зростання кількості агентств, які надають послуги з міжнародних автоперевезень.

Важливу роль у транспортній системі області відіграє Запорізький регіональний аеропорт, який має статус міжнародного і займає одне з провідних місць в Україні за інтенсивністю потоку пасажирів. Аеропорт Бердянська Запорізької області, який також має статус міжнародного, є складовою частиною розвинутої транспортної інфраструктури регіону.

Такі авіакомпанії, як «Lufthansa», «Austrian Airline Group» і «Eurowings» відкрили свої представництва в Запорізькій області.

Вантажні та пасажирські перевезення водним транспортом обслуговуються річковим вокзалом «Дубовий гай» і річковим портом, які розташовані на лівому березі Дніпра в нижньому і верхньому б'єфі Дніпровської ГЕС відповідно. Здійснюються вантажно-пасажирські перевезення по Дніпру і Каховському водосховищу.

Найпопулярнішим туристичним транспортом в Запоріжжі станом на 2019 рік також залишається автомобільний транспорт (табл. 2.3; рис 2.1)

Таблиця 2.3

Пасажирські перевезення у 2019 році

	Пасажирообіг		Перевезено пасажирів	
	млн.пас.км	у % до 2019	тис.	у % до 2019
Транспорт	1180,0	42,4	73096,6	57,1
залізничний	383,1	32,3	3618,7	51,0
автомобільний	733,0	50,8	50604,2	61,3
водний	0,2	10,7	4,6	6,1
авіаційний	13,0	26,7	23,0	29,3
тролейбусний	20,2	52,4	6119,1	52,4
трамвайний	30,5	48,0	12727,0	48,0

Складено автором за даними Державної служби статистики України

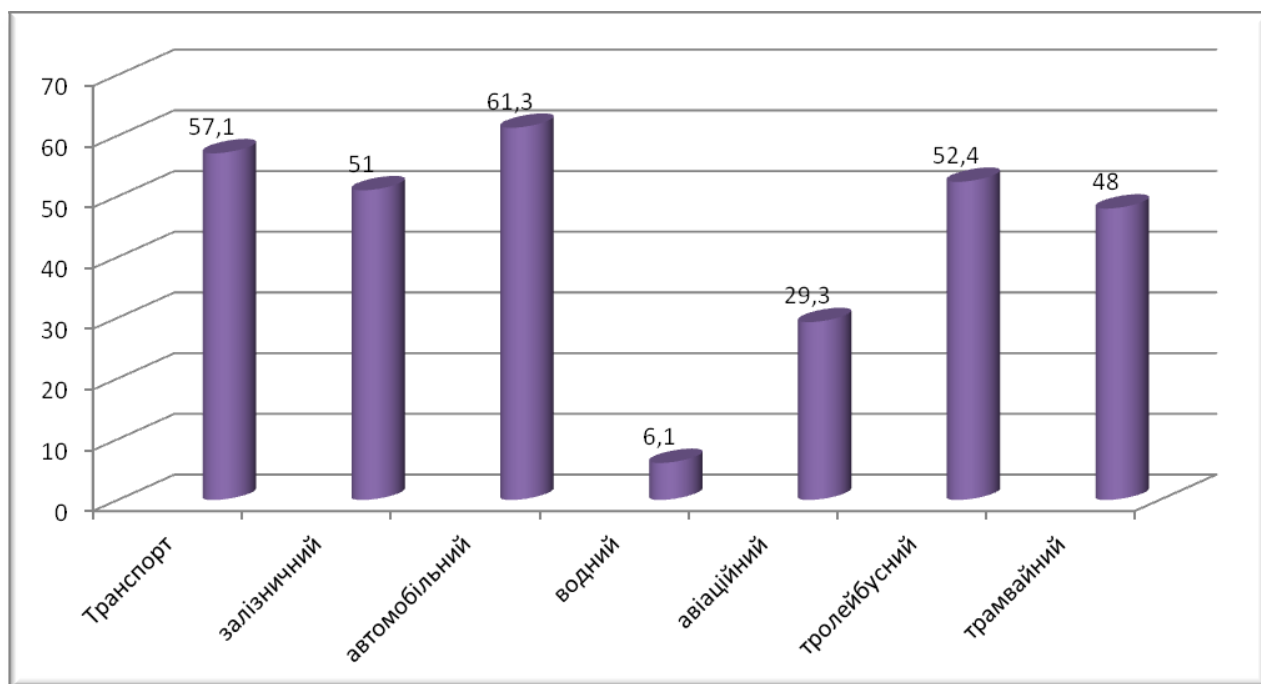


Рис 2.1 Динаміка пасажирських перевезень в Запоріжжі у 2019 році

Таким чином, чинна система транспортних послуг для туристів не може задовольнити туристичний попит на якісні послуги, і необхідно провести реформу, особливо щодо інноваційних змін, які неможливо здійснити без належних інвестиційних ресурсів. Основними проблемами, що заважають компаніям активізувати процес впровадження інновацій, є відсутність знань про фінанси, кваліфікований персонал, технології та ринки, а також складність пошуку партнерів для інноваційної та інвестиційної взаємодії.

Перспективним напрямком розвитку туризму з використанням транспортних послуг в Запорізькій області є організація залізничного транспорту у вузькоколіїці на короткі відстані. Основними проблемами використання повітряного транспорту в розвитку туризму є застарілий авіаційний парк, невідповідність технічних можливостей українських аеропортів сучасним міжнародним вимогам, необхідність вдосконалення інфраструктурних об'єктів та розширення міжнародної географії повітря. Транспорт у жорсткій конкуренції з провідними авіакомпаніями світу. Активне включення різних видів водного транспорту до туристичних послуг дозволить

ефективно розвивати туристичний бізнес у різних сферах та типах та диверсифікувати сферу туристичних послуг.

2.3 Основні напрями вдосконалення транспортних послуг для туристичних цілей в Україні

Діяльність транспортних і туристських компанії часто нероздільна, вони вирішують одні й ті ж завдання, працюють з одними і тими ж споживачами, ось чому від їх взаємодії залежить кінцева якість послуг і ступінь задоволеності споживача. Ключем до ефективної взаємодії може стати формування загальних цілей і завдань в рамках роботи на туристичному ринку. З них до основних можна віднести наступні:

- забезпечення безпеки споживачів;
- інформування споживачів про їх права, обов'язки, можливих ситуаціях на транспорті;
- забезпечення максимальної задоволеності споживачів;
- контроль над рівнем якості обслуговування;
- організація каналу зворотного зв'язку зі споживачем, маркетингові заходи (дослідження, рекламні акції);
- організація програми спільних дій в надзвичайних ситуаціях.

Деякі автори [15] бачать рішення в створенні транспортно-туристської некомерційної організації - асоціації, яка могла б вирішувати проблеми, що виникають на стику діяльності таких компаній. Однак, на наш погляд, створення нової структури недоцільно. Досить виробити і закріпити механізм ефективної взаємодії підприємств, що працюють в одному напрямку і визначити алгоритм спільних дій в разі різних обставин, а також виробити загальну стратегію.

Особливу роль відіграє взаємодія транспортних і туристських підприємств зі страховими компаніями, так як і транспорт, і туризм є категоріями підвищеної небезпеки. Об'єднання компаніями, складовими сферу

туризму, зусиль в боротьбі за безпеку туристів, зробить їх роботу більш ефективною і затребуваною.

Робота транспортних, туристичних і страхових компаній буде ефективніше, якщо їх співпраця буде побудовано згідно з такими принципами:

- узгодженість (розкладів, дій в разі форс-мажорних обставин);
- економічна ефективність (особливі умови для придбання квитків, турів, спільне планування та розробка нових маршрутів);
- інформативність (покупець туру повинен отримати інформацію про транспортне обслуговування до, під час і після поїздки, пасажир будь-якого транспортного засобу може стати туристом і активніше використовувати транспортні ресурси міста, регіону, країни, підвищуючи, таким чином, ефективність роботи і транспортної галузі в тому числі);
- стратегічність (розвиток транспорту впливає на розвиток туризму, і якісна робота підприємств цієї сфери визначає відповідність стратегічним планам обох галузей).

Механізмом реалізації цих принципів може стати декларація, угода, кодекс, підписаний транспортними, туристськими і страховими компаніями, який не тільки визначить рамки відповідальності і алгоритм співпраці компаній в надзвичайних і рядових ситуаціях, але зможе підвищити рівень задоволеності замовника послугами таких компаній. Існує необхідність в моделюванні різних ситуацій управління ТІТ, що може бути забезпечено тільки за умови створення імітаційної моделі ТІТ регіону.

Управління транспортною інфраструктурою туризму на регіональному рівні є необхідним елементом розвитку туристичного та економічного потенціалу регіону. Наявність туристських ресурсів, різноманітної транспортної та туристичної інфраструктури не гарантує успішний розвиток цих галузей і регіону в цілому, не забезпечує широкі можливості для відпочинку і подорожей ні жителям цього, ні інших регіонів. Тому детальний аналіз якості транспортних послуг по розширеному списку параметрів дозволить виявити неявні недоліки в управлінні розвитком транспортної

інфраструктури регіону. Запропонований механізм співпраці транспортних, туристичних і страхових компаній дозволить знизити можливі ризики в ході роботи цих компаній і забезпечити більшу задоволеність споживачів.

У світі зростає кількість неорганізованих туристів, вони постійно шукають нові місця для подорожей. У той же час туристи стають більш досвідченими, вимогливими, конкуренція в сфері туризму розвивається не тільки на рівні туристичних центрів, компаній, але і регіонів і країн, постійно йде боротьба і за туристів, і за інвесторів. Зростаюча конкуренція викликає необхідність поліпшення якості послуг, що надаються. У руслі підвищення якості послуг можна виділити два основних напрямки, перше - підвищення кваліфікації менеджерів туризму, друге - розвиток інфраструктури туризму, зокрема транспортної.

Поняття «розвиток» має різні трактування в роботах сучасних дослідників. Незважаючи на різні точки зору, в цілому, розвиток ототожнюється з позитивними змінами, що дають новий імпульс діяльності, що забезпечують стає функціонування і конкурентна перевага підприємств, регіонів, країн.

Управління розвитком послуг ТІТ направлено на:

- стійке функціонування організацій ТІТ в умовах ринкової конкуренції та непередбачених кризових ситуаціях;
- забезпечення задоволення потреб сучасних громадян;
- підвищення рентабельності діяльності підприємств;
- забезпечення вагомого внеску ТІТ в економіку регіону та країни;
- просування туризму на внутрішньому і зовнішньому ринках.

Регіонам, навіть мають туристичні ресурси, розвинену транспортну інфраструктуру необхідно приділяти увагу управлінню розвитком ТІТ з урахуванням потенціалів регіону, на основі використання акселераторів зростання, беручи до уваги як позитивні, так і негативні наслідки такого розвитку для регіону і його туристських ресурсів.

Висновки до розділу 2

Туризм як соціально значима категорія сприяє підвищенню якості життя населення. В Україні подорожі за кордон все ще є привілеєм меншості, тоді як внутрішній туризм розвивається повільно. Це спричинено низкою обмежувальних факторів, які є загальними для більшості регіонів країни. Найважливішими є відсутність державної підтримки або невиконання своїх зобов'язань та проблеми з розвитком транспортної інфраструктури.

Навіть якщо в регіоні є всі основні необхідні засоби ТІТ (міжнародний аеропорт, залізничний вокзал, автовокзал), регіон не завжди може надавати споживачам високоякісні послуги, тому необхідне поглиблене вивчення існуючих об'єктів для виявлення слабких та точки зростання.

Досвід за кордоном показує, що найважливішою рушійною силою в управлінні ТІТ є держава, яка активно використовує форми

Співпраця на різних рівнях бюджету та функції підтримки державно-приватного партнерства належать різним неприбутковим організаціям. Для того, щоб переконати туристів та простих громадян користуватися громадським транспортом, необхідно зробити його зручним, сучасним, доступним, а в деяких випадках безкоштовним. Крім того, можливе використання засобів пропаганди різних видів транспорту та системи заборонних заходів.

РОЗДІЛ III

УДОСКОНАЛЕННЯ ПІДХОДІВ ДО УПРАВЛІННЯ РОЗВИТКОМ ТРАНСПОРТНОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ

3.1 Науково-методичні основи управління розвитком послуг транспортної інфраструктури туризму на сучасному етапі

Ринкову кон'юнктуру сучасного етапу розвитку туризму характеризують кілька груп параметрів [48].

1. Економічні: економічне зростання та інтеграція; підвищення рівня економічного розвитку регіонів; зростання інвестицій в туристську індустрію; підвищення рівня розвитку інфраструктури країн; гіперконкуренція.

2. Політичні: розвиток туристичної політики держав і регіонів; спрощення туристських формальностей; вплив політичних подій на туристський попит.

3. Соціокультурні: зміна способу життя; підвищення попиту на туристичні послуги; підвищення вимог туристів; збільшення доступності подорожей і зростання мобільності населення; розвиток інформаційно-комунікаційних технологій (ІКТ).

4. Галузеві: розвиток консолідаційних та інтеграційних процесів; розвиток нових туристичних напрямків; розширення асортименту туристичних послуг; зміна форм взаємодії зі споживачами; зростання впливу галузі на економіку.

Дані параметри впливають на методи управління, які застосовуються в сучасній практиці управління туризмом в Україні. На сьогоднішній день в управлінні найбільш часто використовуються стратегічний, концептуальний і програмно-цільовий підходи. Результатами застосування цих підходів є федеральні цільові програми (ФЦП), стратегії та концепції розвитку регіонів і міст, галузеві концепції і стратегії.

Програмно-цільовий підхід є відносно новим, хоча його почали впроваджувати в програми управління в 20-30-і рр. ХХ століття. У 60-80-і рр.

того ж періоду цільові комплексні програми набули широкого поширення в якості складових частин державних планів економічного і соціального розвитку. Серед них можна виділити програми науково-технічної, економічної, соціальної, регіональної, екологічної спрямованості [11]. Програмно-цільовий метод управління широко застосовується і сьогодні, проте він має ряд істотних недоліків, а саме:

- методична незавершеність (дослідники не мають єдиного погляду на основні концепції планування та управління програмами, взаємозв'язок між планом та складною цільовою програмою; цей метод застосовується в більшості випадків для вдосконалення існуючих систем управління);

- низька зв'язаність систем управління з проблемами, для вирішення яких вони створюються;

- недолік методик розрахунку економічної ефективності програм;

- низька оперативність у вирішенні поставлених програмою завдань;

- відсутність відповідальності за результати програм.

Зазначені недоліки відносяться в повній мірі до програм, побудованим з використанням програмно-цільового підходу, крім цього можна виділити відсутність в них інтеграційного підходу. Однак програми розвитку окремих видів транспорту, транспортні стратегії, концепції розвитку окремих напрямків транспортної галузі не враховують ні потреби туристичної індустрії, ні туристів, незважаючи на все зростаючий вплив туризму на транспорт. У ФЦП на 2011-2018 рр. велика увага приділена саме розвитку туристичної інфраструктури. У програмі розглядаються 3 можливих сценарії розвитку внутрішнього і в'їзного туризму:

- 1) розвиток туристичної інфраструктури в усіх суб'єктах незалежно від їх економічного розвитку, розвитку інфраструктури та рівня туристського потенціалу;

- 2) розвиток туристичної інфраструктури обмеженого числа суб'єктів, найбільш перспективних з точки зору розвитку внутрішнього і в'їзного туризму;

3) розвиток туристичної інфраструктури обмеженого числа суб'єктів, найбільш перспективних з точки зору розвитку внутрішнього і в'їзного туризму з використанням кластерного підходу, а також реалізація проектів федерального масштабу, спрямованих на прискорення розвитку міжрегіональних туристських можливостей і підвищення якості послуг [16].

У програмі вибирається третій сценарій. В результаті реалізації заходів програми планується створити мережу сучасних курортних і туристських об'єктів в рамках відповідних туристично-рекреаційних та автотуристичних кластерів, що відповідають світовим стандартам і здатних значно підвищити конкурентоспроможність ринку туристичних послуг країни.

Чому обрано саме автотуристичні кластери, і що вони собою являють, в програмі не пояснюється, однак декларується, що кластери стануть укрупненими інвестиційними проектами, які передбачають створення і будівництво нових туристських об'єктів на обмежених територіях, забезпечених відповідною підтримкою держави. Поняття туристичний кластер уточнюється в окремому документі.

Туристичний кластер - це концентрація в певній галузі підприємств туристичної галузі, які взаємодіють між собою для створення туристичного продукту.

Сучасні дослідники транспортної галузі називають 5 основних напрямків, які можна віднести управління розвитком послуг транспортної інфраструктури туризму, а саме: розвиток транспортної інфраструктури, вдосконалення управління транспортною інфраструктурою, впровадження інновацій в сфері управління транспортною інфраструктурою, зміна ролі держави в процесі управління транспортною інфраструктурою і робота недержавних організацій і об'єднань. Розглянемо ці напрямки докладніше.

1. Розвиток транспортної інфраструктури шляхом: удосконалення вулично-дорожньої мережі; заспокоєння руху; пропаганди «розумного водіння»; поліпшення нормативно-правового забезпечення транспортної галузі.

2. Удосконалення управління транспортною інфраструктурою і дорожнім рухом шляхом: керування транспортними потоками; управління суспільним транспортом; використання клієнтоорієнтованого підходу; організації парковок і стоянок; використання автоматизованих систем управління (моніторинг, відеоспостереження, автоматичні системи контролю, електронні платежі).

3. Впровадження інноваційних технологій у сфері управління транспортної інфраструктури шляхом: використання інтелектуальних транспортних систем; навігаційно-інформаційних сервісів.

4. Зміна ролі держави в процесі управління розвитком ТІТ бачиться фахівцями-теоретиками в формі розвитку різних механізмів державно-приватного партнерства.

5. Робота недержавних організацій та об'єднань.

Деякі дослідники пропонують в своїх роботах створення некомерційної організації - об'єднання представників сфери туризму і транспорту [15], однак транспортні і туристичні компанії замість інтеграції частіше вибирають конкуренцію, проникаючи в бізнес-середовище один одного, створюючи дочірні підприємства або відділи, які займаються туризмом або дочірні підприємства або відділи, які займаються перевезеннями.

Рішення транспортних проблем України дозволить зробити потужний стрибок у розвитку економіки країни, поліпшити умови життя багатьох верств населення, а також ефективно вплинути на більшість галузей виробництва товарів і послуг. Однак історія не дозволяє сподіватися на швидке вирішення однієї з «вічних» проблем української держави. У той же час розвиток галузей народного господарства може дати позитивний поштовх розвитку транспортної галузі. Взаємозв'язок і взаємозалежність розвитку галузей економіки найбільш яскраво проявляється в туризмі, так як туризм є складним багатогалузевим комплексом. Однак навіть невеликі зміни в транспортному комплексі можуть мати значний вплив на розвиток туристичної системи країни.

Серед головних чинників розвитку ТІТ є залучення більш кваліфікованих кадрів, державне регулювання, необхідною умовою фахівці

бачать залучення приватного бізнесу, державне фінансування і сукупність всіх перерахованих вище факторів.

Крім цього, є й інші фактори. Серед них найбільш популярні - скорочення державних монополій у транспортній галузі, грамотне управління транспортною галуззю, підвищення якості сервісу на транспорті, тісна взаємодія всіх видів транспорту.

Проте, є деякі конкретні кроки, які змогли б, на наш погляд, вплинути на розвиток ТІТ, а саме:

- додаткове державне фінансування транспортної галузі;
- оновлення рухомого складу;
- скасування лобіювання державою інтересів окремих транспортних компаній;
- підвищення кваліфікації кадрів на транспорті і в туризмі;
- підвищення якості послуг;
- збільшення частки приватних послуг на ринку;
- створення зручних форм оплати послуг;
- розробка і проведення грамотної державної політики в галузі транспорту і туризму;
- своєчасне виконання державою зобов'язань по фінансуванню федеральних цільових програм в області туризму і транспорту і введення відповідальності за незадовільні результати реалізації таких програм.

В цілому, зрозуміло, що існуючі підходи до управління в сфері туризму і транспорту і тривалі структурні реформи, що проводяться в Україні на транспорті, не сприяють ефективному функціонуванню та швидкому розвитку транспорту та туризму. Необхідні термінові заходи, здатні позитивно вплинути на розвиток транспортної інфраструктури туризму України, підвищити привабливість і конкурентоспроможність країни як туристичного напрямку, розширити можливості підприємств туризму і транспорту, підвищити їх внесок в розвиток економіки регіонів [45]. Слід використовувати пропозиції, як теоретиків, так і практиків туризму і транспорту. Також, необхідно

підвищувати ефективність управління транспортною інфраструктурою туризму, більше уваги приділяти її складовим, повніше використовувати її потенціал.

Багато проблем в управлінні виникають через те, що за грамотної декларацією цілей нерідко йде набір дій і заходів, що мають до цих цілей найвіддаленіше відношення. Проведений аналіз дозволяє зробити висновок про те, що існуючі науково-методичні та практичні підходи до управління в сфері туризму і транспорту і тривалі структурні реформи, що проводяться в Україні на транспорті, не можна назвати досить ефективними, що сприяють розвитку ТІТ. Спільні зусилля всіх учасників туристичного ринку, в поєднанні з ефективним менеджментом і реалізацією конкретних заходів в короткі терміни повинні забезпечити розвиток туристичного потенціалу країни, зробити благотворний вплив на економічну і соціальну сфери в цілому. Однак для цього необхідна не тільки нова методика дослідження, аналізу та управління ТІТ, а й дієвий механізм її реалізації.

3.2 Методика управління розвитком послуг транспортної інфраструктури туризму і використання її в туристичній системі

Транспортна інфраструктура туризму є провідником транспортних і туристичних послуг споживачам. З огляду на багатоаспектність роботи цієї складної підсистеми, можна виділити деякі її унікальні властивості, які необхідно враховувати при управлінні підприємствами туристської системи.

1. Багатофункціональність. Елементи ТІТ надають послуги перевезення, розміщення, інформації, відпочинку, зв'язку і є частиною туристського враження.

2. Комунікативність. Зв'язок між провідниками і споживачами транспортних і туристських транспортних послуг найбільш ефективно здійснюється за допомогою елементів ТІТ.

3. Динамічність. Туризм є найбільш динамічною галуззю економіки, отже, його підсистеми, в тому числі і ТІТ, мають високий ступінь динамічності в функціонуванні та розвитку.

4. Багатофакторність. Складносурядні структура ТІТ і материнських систем (туризму і транспорту) визначають підпорядкованість ТІТ безлічі факторів впливу, як внутрішніх, так і зовнішніх.

5. Травмонебезпечність. Питання безпеки в туризмі і на транспорті є одним з чільних місць. На жаль, до сих пір не вирішено питання про адекватне інформування туристів про загрози для їх життя і здоров'я, які є побічним ефектом будь-якої подорожі, така інформація або зовсім відсутня, або носить формальний характер. Автор вважає за необхідне обов'язкове попередження туристів про можливі небезпеки. Найбільш доступним може стати попередження на проїзних документах і на території об'єктів ТІТ, наприклад, такого роду: «Туристська поїздка є заходом підвищеної небезпеки. Можливі наслідки для життя і здоров'я». Туристські поїздки, як правило, асоціюються зі святом, відпочинком, і в таких ситуаціях споживачі часто втрачають пильність. Інформування про потенційні загрози життю та здоров'ю під час туристичної поїздки дозволить зберегти увагу туристів.

6. Причетність. Туристське враження як головна цінність будь-якої туристської поїздки складається з безлічі деталей, підприємства ТІТ грають в процесі формування туристського враження вирішальну роль, тому що навіть при мінімальній питомій вазі послуг ТІТ в тимчасовому і вартісному обсязі туристичної поїздки, з взаємодії з ними починаються і закінчуються всі туристські поїздки.

7. Адаптивність. Туризм є зоною еластичного попиту. Мінливі економічні умови змушують елементи ТІТ гнучко реагувати на зміни, що відбуваються.

Об'єктно-системний підхід дозволяє розглядати кожен елемент підсистеми ТІТ як важливу частину туристської системи. Управління такими об'єктами за новою схемою має вирішити такі важливі завдання:

- інформування потенційних споживачів про можливості об'єктів ТІТ і інших складових туристської системи;
- забезпечення споживачів якісними послугами;
- дослідження потреб споживачів, аналіз і прогноз попиту;
- забезпечення збору і аналізу статистичних даних за елементами ТІТ та іншим об'єктам туристичної системи;
- пропаганда різноманітних видів, способів, маршрутів пересування, з метою зниження дисбалансу у використанні різних видів транспорту і обмеження негативного впливу на навколишнє середовище, забезпечуючи оптимальну інтенсивність відвідувань територій і об'єктів;
- забезпечення доданої вартості наданих послуг;
- підвищення ступеня задоволеності споживачів послугами ТІТ;
- підвищення прибутковості підприємств ТІТ і туристських регіонів.

Розглянемо докладніше кожен з елементів структури ТІТ на основі схеми, запропонованої Кучеровим.

НДДКР: товару, послуги, покупця, ціни, основних і оборотних фондів, персоналу, конструкцій, технологій, ринку, фінансів, сервісу, необхідно додати - конкурентів, хоча, може бути, дослідження конкурентів Кучеров включив в дослідження ринку, проте, на погляд дисертанта, доречніше цей параметр включити в НДДКР.

Основні фонди: пасивна частина (земля, будівлі, споруди), активної частини (обладнання, машини, механізми, верстати, технологічні лінії, засоби зв'язку). На підприємствах ТІТ до основних фондів можна віднести приміщення, де розташовується компанія, офісну техніку, засоби зв'язку, транспортні засоби, гаражі, складські приміщення, транспортні та під'їзні шляхи.

Оборотні фонди: сировина, матеріали, комплектуючі, енергія, готова продукція, незавершене виробництво, відходи виробництва. На підприємствах ТІТ оборотні фонди включають енергію, витратні матеріали для офісної роботи, договори, клієнтську та партнерську бази.

Персонал: адміністративно-управлінський, інженерно-технічний, основні виробничі робітники, робітники допоміжного виробництва, молодший обслуговуючий персонал, позавідомча охорона, протипожежна охорона. На підприємствах ТІТ може працювати персонал всіх перерахованих вище категорій. Стабільність трудового колективу є однією з найважливіших задач кадрової політики будь-якого підприємства, особливо це актуально для підприємств сфери туризму, де кадровий склад компаній нерідко змінюється кожен сезон.

Конструкції - це елементи, що входять у виріб, роботу або послугу, і їх загальний вигляд. У туризмі виділяють конструкції самих туристичних продуктів і конструкції послуг, що надаються за даними продуктам. На підприємствах ТІТ конструкції будуть включати тільки конструкції, що надаються. Конструкції - це схема порядку проходження (використання) об'єктів в процесі отримання (надання) послуг.

Технології - процеси по виготовленню виробів, виконання робіт або надання послуг, що складаються з ряду технологічних операцій. Для підприємств ТІТ - це технологія розробки та створення послуги і технологія надання послуги, схема порядку виконання дій, процесів.

Ринок: виробник, ціна, товар, послуга, посередник, покупець, конкурент, постачальник, реклама, регіональні органи управління. Підприємства ТІТ - активні учасники ринку, і вони взаємодіють з усіма перерахованими елементами ринку.

Фінанси: прибуток, податки, відрахування в обов'язкові фонди, заробітна плата, фонд розвитку виробництва, фонд соціального розвитку колективу, портфель цінних паперів, валюта. Підприємства ТІТ функціонують в умовах сучасного ринку і включають всі компоненти ланки.

Сервіс та обслуговування: рекламації, листи, заяви, пропозиції, побажання, відгуки, рекомендації. Маркетинговий підхід реалізується всіма сучасними підприємствами і організаціями та в своєму історичному розвитку

передують об'єктному підходу, тому дана ланка необхідно в повному обсязі на кожному підприємстві ТІТ.

Основні і оборотні фонди, персонал, конструкції і технології складають виробничий блок об'єкта управління, ринок і фінанси - комерційний блок. Схема механізму управління представлена на рисунку 3.1.

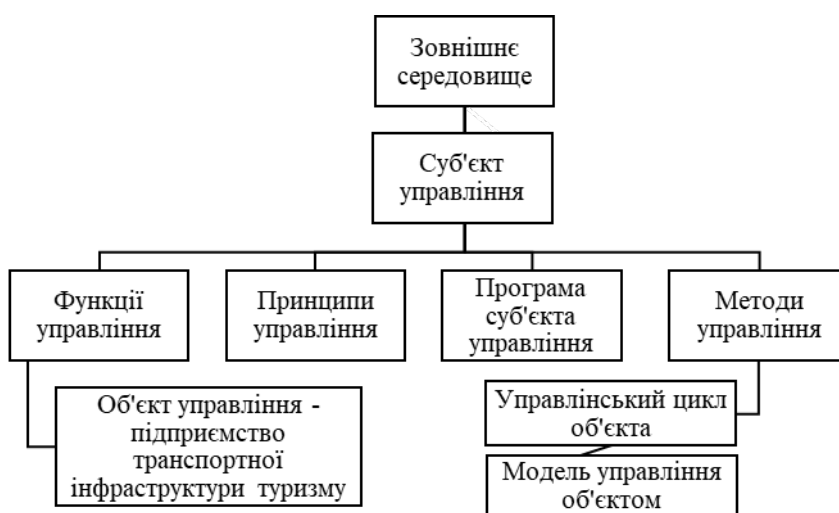


Рис. 3.1 Схема механізму управління ТІТ (на основі [70])

Програма суб'єкта управління, по Кучерову, є основою управління і головним документом з управління підприємством. Управлінський цикл об'єкта складається з трьох основних етапів:

- 1) виробництво (підготовка і експлуатація основних, оборотних фондів, персоналу, конструкцій з метою перетворення їх в туристичний продукт, технологій здійснення туристських і транспортних послуг;
- 2) реалізація результатів виробництва туристського продукту (продаж і отримання прибутку);
- 3) розподіл прибутку (виплати податків і заробітної плати, відрахування в різні фонди).

Доцільно використання об'єктно-системного підходу не тільки до всієї підсистемі ТІТ, а й до кожного конкретного об'єкта ТІТ.

Старовойтенко О.А. виділяє ряд загальносистемних закономірностей туризму, а саме:

- зростання і спадання ентропії і негентропії в системі;
- залежність потенціалу системи від характеру взаємодії її структурних елементів;
- залежність від ступеня організованості системи;
- підтримання гармонійного рівноваги по правила «золотої пропорції», де 62% - бюджет стабілізації, а 38% - бюджет розвитку;
- фонові залежності, де фоном виступає конкретне економічний простір;
- причинно-наслідкові зв'язки;
- закономірність комунікативності, яка розширює межі досліджуваної системи з урахуванням її взаємозв'язку з системами вищого порядку (надсистемами) і нижчого порядку (підсистемами) [29].

Перевага об'єктно-системного підходу полягає в тому, що керуючий суб'єкт чітко усвідомлює, що він керує, бачить структуру об'єкта управління, реалізує керуючі дії через механізм економічних методів управління: планування, господарський розрахунок, ціноутворення, кредитно-фінансові відносини, заробітну плату, оподаткування, ринок, - в той же час, зберігаючи цілісність і враховуючи системність об'єкта управління.

В організації новаційного менеджменту лежать три процеси. Перший з них - розробка програми управління об'єктом, другий - усвідомлення потреби в новаціях і інноваціях, третій - подолання опору новаціям та інноваціям [33]. Здається, що процес усвідомлення повинен передувати процесу розробки програми, проте зміст програми складається з різнобічного аналізу сучасного стану підприємства і визначає виникнення усвідомлення необхідності змін. Необхідно в процесах організації новаційного менеджменту додати ще 2 процесу: четвертий процес - процес реалізації програми і впровадження новацій та інновацій і п'ятий - процес аналізу підсумків реалізації програми і корекція програми.

Програма управління об'єктом ґрунтується на схемі структури об'єкта і включає в себе 5 основних розділів: загальні положення і цілі програми, аналіз всіх складових структури, план соціального розвитку колективу, методи управління, порядок розподілу відповідальності за реалізацію програми [23]. Розглянемо докладніше кожен з пунктів.

1. Загальний стан речей і цілі програми повинні включати інформацію про підприємство (історію, форму власності, місце на ринку, номенклатуру послуг і робіт, обсяг їх реалізації, прибуток за попередній період роботи, терміни програми і цілі, які повинні бути досягнуті в зазначений термін) .

2. Основна частина програми охоплює аналіз усіх складових об'єкта управління.

2.1 Аналіз починається з НДДКР. НДДКР поширюються на зовнішню, а потім і на внутрішнє середовище об'єкта. НДДКР на сучасному етапі може включати різні способи досліджень, в тому числі SWOT - аналіз, PEST - аналіз (приклади SWOT- і PEST - аналізу представлені в додатках Н, Р), маркетингове дослідження з використанням класичних 4P + 2P (people - люди і perception - сприйняття).

2.2 Аналіз основних фондів та їх перспективного розвитку відповідно до цілей програми. Основними фондами об'єкта є будівлі, споруди, приміщення, землі. Частина з основних фондів може використовуватися не в повній мірі, і це необхідно врахувати при управлінні. Наприклад, аеропорти - це не тільки будівля, літаки і руліжні доріжки, але і бізнес-зона, рекреаційна зона, логістичний центр, центр торгівлі.

2.3 Аналіз оборотних фондів і їх перспективного розвитку відповідно до цілей програми. Під оборотними фондами на підприємствах ТІТ розуміються предмети і інструменти праці, запаси, які не беруть участі у виробництві, паливо, енергія, сировина та матеріали, наприклад, витратні матеріали для офісної роботи і обслуговування клієнтів, договори з постачальниками і клієнтами. Склад оборотних фондів може змінюватися в залежності від специфіки виробництва і обслуговування.

2.4 Оцінка персоналу та його перспективного розвитку відповідно до цілей програми.

Аналіз і оцінка персоналу є одним з найбільш трудомістких, і в той же час необхідних процесів при управлінні [32]. Існує безліч способів оцінки персоналу (360 градусів, асесмент, МВО - менеджмент за програмними цілями) [33]. На початковому етапі необхідна оцінка кваліфікації персоналу, на другому етапі вибір програми його розвитку (підвищення кваліфікації, перекваліфікації), на третьому - регулярна оцінка роботи персоналу і реалізації поставлених завдань. У компаніях, де основна діяльність пов'язана з обслуговуванням, завжди висока плинність кадрів. Забезпечення стабільності колективу в туристських і транспортних компаніях - завдання складне, але необхідна для підтримки високої якості послуг, що надаються і успішної діяльності підприємств [36].

2.5 Аналіз стану конструкцій та їх перспективного розвитку відповідно до цілей програми.

На цьому етапі проводиться аналіз конструкцій туристичних продуктів (турів, екскурсій, проживання, перевезення, трансферів) і послуг, в тому числі транспортних. Конструкція туру може включати в себе від 16 елементів і більш, проте не всі елементи можуть бути керовані і залежні від однієї організації, але кожен елемент може вплинути на загальне враження споживача і ступінь його задоволеності.

2.6 Аналіз технологій і їх розвиток під загальні положення і цілі програми.

2.7 Аналіз стану ринку.

2.8 Аналіз фінансів і їх розвиток під загальні положення і цілі програми.

2.9 Аналіз стану сервісу і його розвитку під загальні положення і цілі програми.

3. Соціальний розвиток колективу

3.1. Аналіз стану робочих місць і їх поліпшення.

3.2. Аналіз побуту співробітників і його поліпшення.

4. Методи управління об'єктом в процесі реалізації програми: адміністративні, демократичні, економічні, психологічні.

5. Відповідальність за реалізацію програми.

5.1 Види відповідальності: моральна, матеріальна, юридична. Види покарання.

5.2 Особи, відповідальні за реалізацію програми.

Незважаючи на масштаб і деталізацію тільки програми для успішного управління розвитком послуг ТІТ недостатньо.

Як метод управління об'єктно-системний підхід має всі необхідні властивості. По-перше, об'єктно-системне управління сприяє глибокому дослідженню об'єкта управління, його внутрішнього і зовнішнього середовища, розкриття можливостей об'єкта, по-друге, посилює цілепокладання за допомогою програми суб'єкта управління, по-третє, сприяє більш ефективному та успішному функціонуванню об'єкта управління, завдяки застосуванню економічних методів управління. Таким чином, застосування об'єктно-системного підходу направлено на посилення цілереалізації, більш повне розкриття і використання потенціалу об'єкта управління і підвищення ефективності його роботи.

Переваги застосування об'єктно-системного підходу для підприємств ТІТ:

- підвищення прибутковості від основної діяльності;
- підвищення прибутковості від додаткової діяльності (туристської, рекламної, страховий, громадського харчування, сервісних послуг);
- розширення спектра пропонованих послуг;
- розширення партнерської мережі (транспортні, туристські, страхові компанії);
- підвищення ступеня задоволеності споживачів.

Переваги застосування об'єктно-системного підходу для споживачів:

- широкий спектр послуг в одному місці;
- конкурентна цінова політика підприємств;

- інформаційне та сервісне поле нової якості.

Як науковий метод, об'єктно-системний підхід поглиблює знання про об'єкт управління, його структурою, про його зовнішньому і внутрішньому середовищі (аналогічні, але різного масштабу), системах, що забезпечують функціонування об'єкта в цілому і його ланок (керуюча, керована, що забезпечує і обслуговує) , про закони, принципи, правила управління, розвиваючи, таким чином, теорію управління. Об'єктно-системний підхід, об'єднавши основні концепції і принципи наукової школи, системного, проектного та маркетингового підходів, стає новим способом управління, підходом нового рівня.

На основі проведеного теоретичного аналізу сформулюємо основні принципи об'єктно-системного підходу:

а) розкриття потенціалу об'єкта управління через дослідження його структури (основних, оборотних фондів, персоналу, технологій, конструкцій, ринку, фінансів, сервісу і обслуговування);

б) використання механізму управління, що включає суб'єкт, об'єкт, функції управління, методи управління, принципи управління, зовнішнє середовище, програму управління і управлінський цикл об'єкта управління;

в) використання економічних методів управління (планування, господарський розрахунок, ціноутворення, кредитно-фінансові відносини, заробітна плата, оподаткування, ринок);

г) побудову моделі управління об'єктом і моделювання різноваріантності управлінських рішень.

Модель управління ТІТ на прикладі регіону покликана вирішити такі завдання:

- поліпшення транспортного обслуговування туристів в регіоні;
- збереження екології регіону як одного з туристичних ресурсів шляхом оптимізації та обмеження транспортного руху в особливо охоронюваних зонах;
- підвищення прибутковості транспортних підприємств за рахунок організації сучасних і затребуваних способів перевезення;

- збільшення відрахувань до місцевого бюджету за рахунок обмеження діяльності нелегальних приватних перевізників;

- підвищення інформованості туристів, в тому числі транзитних, про можливості регіону за рахунок розміщення інформаційних плакатів, стійок, терміналів на транспортних маршрутах, на об'єктах і в засобах транспорту.

В управлінні ТІТ і аналізі ринку транспортних послуг необхідно активно використовувати маркетингові інструменти. По-перше, це відповідає сучасним вимогам управління, по-друге, дозволить найбільш ефективно розподіляти обмежені транспортні та людські ресурси, витратах, прискорить розвиток транспортної та туристичної систем.

На основі вищесказаного уявімо методику управління об'єктом (ОУ) в графічному вигляді.

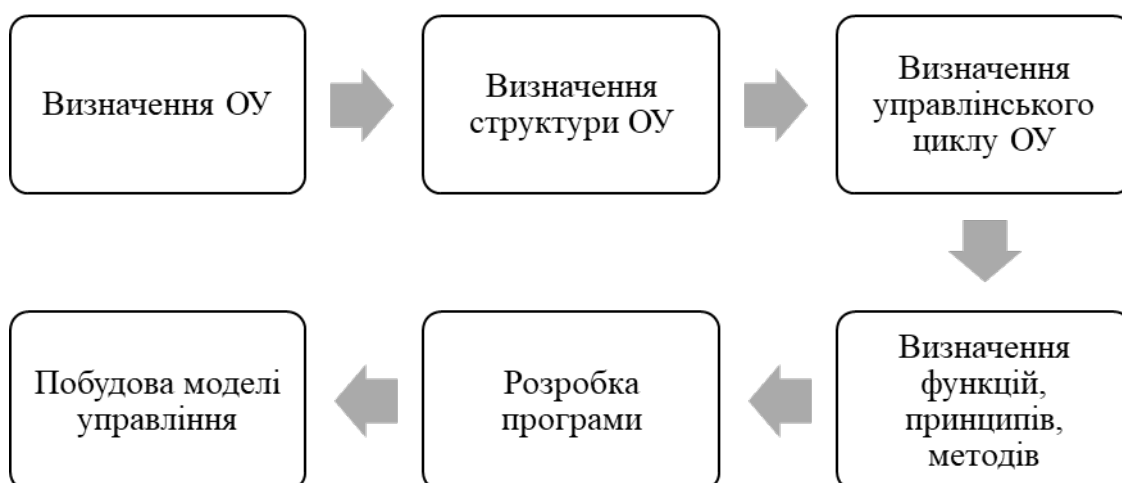


Рис. 3.2 Методика управління елементами ТІТ

Об'єктно-системний підхід являє собою метод управління, заснований на чіткому розумінні об'єкта управління, його потенціалів, на використанні економічних методів управління, програми врядування та імітаційної моделі управління. Таке розуміння об'єктно-системного управління може сприяти вирішенню таких науково-практичних питань: а) визнання об'єктно-системного

управління в якості необхідного методу управління; б) розширення використання об'єктно-системного підходу шляхом застосування його при управлінні транспортною інфраструктурою туризму, транспортними і туристськими підприємствами. ТІТ необхідно випереджальний розвиток, що може послужити найсерйознішим драйвером зростання і галузі, і економіки країни.

3.3 Розробка моделі управління транспортною інфраструктурою туризму і ключових параметрів оцінки її роботи

Однією з головних проблем сучасних гуманітарних і економічних досліджень є недостатній математичний апарат, проте, по Форрестер, складні системи, до яких можна віднести і ТІТ, не є лінійними. Вчений говорив про те, що сучасна математика має справу майже виключно з лінійними процесами, але соціум майже повністю характеризується нелінійними процесами. Нелінійність дозволяє створювати і тестувати моделі системи з реалістичними динамічними характеристиками і формувати моделі різноманітних процесів. Імітаційне моделювання - це теорія, яка описувала структуру і внутрішні взаємодії в системі. В основу структури моделі можуть бути покладені принципи динамічної поведінки системи зі зворотним зв'язком, або модель може являти собою опис деяких можна побачити фрагментів системи, як показано у другому розділі на прикладі дослідження регіону. Побудова моделі повинно бути засноване на наступних принципах: обґрунтованість, адекватність інформації, моделювання для виявлення проблем і пошуку рішень.

Модель, описуючи динаміку процесів, яка здатна змінювати темпи та рівні для перетворення поведінки системи в часі і відповідно до завдань, для вирішення яких вона була побудована. Найбільш перспективним напрямком для програвання спрощених описів реальних процесів з метою вивчення їх поведінки в різних можливих ситуаціях є імітаційне моделювання. Ключовим моментом в управлінні ТІТ є забезпечення безпеки життєдіяльності людей, в тому числі туристів, безпеки дорожнього руху та збереження сприятливої

екологічної обстановки. Останнє особливо актуально для регіону, так як води, повітря, клімат, екологія є основними туристичними ресурсами території.

Саме тому моделювання транспортної інфраструктури туризму Запорізького регіону проводиться для того, щоб знайти таке її оптимальний стан, яке б відповідало зростаючим транспортним і туристським потокам, передбачало б альтернативні варіанти розвитку транспортної системи, перерозподіл транспортних потоків регіону з метою зниження навантаження на територію, екологію і способи підвищення задоволеності споживачів комплексом туристично-транспортних послуг, а також перетворення транзитних пасажирів і туристів в подальшому часу в туристів регіону. Дані напрямки розвитку відображені на малюнках, що представляють собою фрагменти концептуальної моделі ТІТ (рис. 3.3, 3.4).

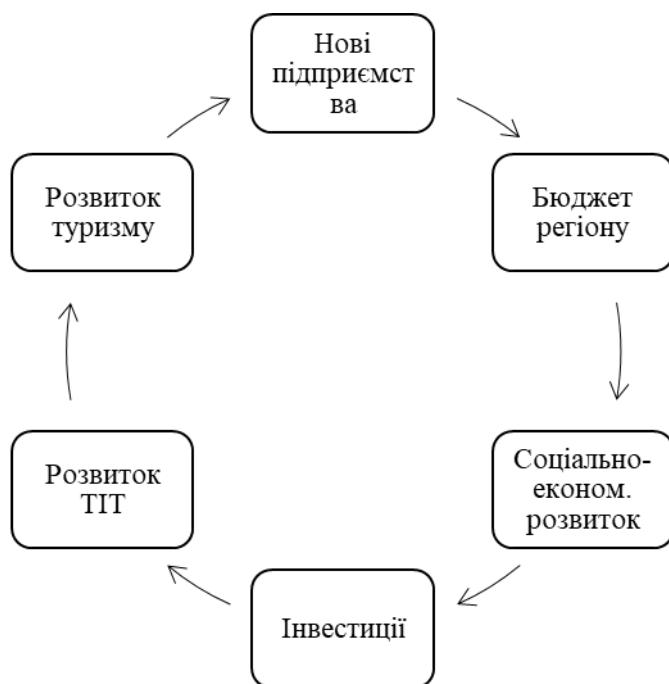


Рис. 3.3 Фрагмент концептуальної моделі. розвиток регіону

Модель ТІТ регіону створена з метою вдосконалення управління даною системою шляхом збільшення числа туристів в регіоні і одночасному збереженні балансу між транспортно-логістичним і санаторно-курортним і туристично-рекреаційним комплексами регіону, в тому числі для оптимізації транспортного руху в курортних і прилеглих до них зонах.

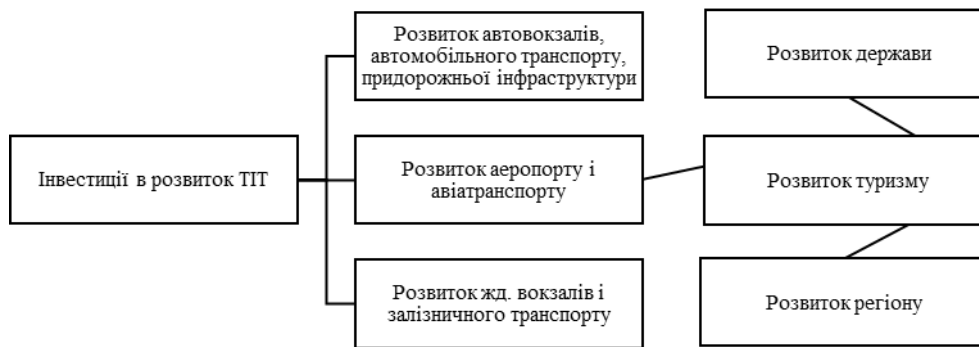


Рис. 3.4 - Фрагмент концептуальної моделі. Розвиток ТІТ.

Однією з проблем в туризмі, в тому числі і в цьому дослідженні є недолік статистичних даних і відсутність інформації по деяких ключових питаннях, однак брак інформації - це не головна перешкода для розуміння складних систем. Необхідна готовність і здатність менеджерів перетворити наявну інформацію в такій формі, яка буде відображати структуру реальної системи. Значення параметрів не мають в цьому випадку вирішальну роль. На першому місці - правильне відображення структури системи. На думку Форрестера, поведінку систем багато в чому визначається співвідношеннями, які позбавлені кількісної міри, хоча і є досить важливими [41].

Ключовим рівнем моделі є «Інвестиції в транспортну інфраструктуру туризму», передбачається 3 джерела інвестицій: федеральний бюджет, бюджет регіону, інвестори. Відповідно можливі варіанти потоків грошових коштів: безпосередньо з федерального і регіонального бюджету і від інвесторів або опосередковано з федерального бюджету регіональний, а з нього в ТІТ. Можуть одночасно бути задіяні 1, 2 або всі 3 джерела. Це залежить від якості управління ТІТ. Від темпу інвестицій в ТІТ буде залежати темп розвитку всіх об'єктів ТІТ і соціально-економічний розвиток регіону.

Звідси зростання пасажирів, транзитних пасажирів, транзитних туристів, при роботі з якими завдання менеджменту буде полягати в тому, щоб перетворити їх в туристів регіону. Зростання числа пасажирів і туристів,

зрозуміло, позитивно позначиться на роботі туристських, транспортних підприємств, підприємств харчування і розміщення, буде сприяти створенню нових підприємств, що призведе виникненню конкуренції, як цінової, так і якісної, зниження цін і створення нових товарів і послуг, і буде підвищувати задоволення споживачів, що призведе до нового зростання кількості туристів, збільшення виручки, прибутку, зростання інвестицій в ТІТ, що дозволить по новому колу запустити цей механізм позитивних ланцюгів зворотного зв'язку, на додаток частину прибутку може бути спрямована на маркетинг, розвиток бренду регіону, що призведе до зростання його частки на внутрішньому і зарубіжному ринку туризму.

Однак крім позитивних зворотних зв'язків є негативні. Зростання кількості туристів і розвиток об'єктів ТІТ веде до зростання навантаження на регіон і зниження якості туристичних ресурсів, в тому числі негативно позначається на екології, що впливає на ступінь задоволеності споживачів і веде до зниження числа туристів, а, отже, зменшення обсягу виручки і прибутку.

Поліпшення соціально-економічного становища регіону сприятиме зростанню пасажирів і туристів з числа місцевих жителів, проте ці потоки можуть бути як внутрішніми, так і зовнішніми, таким чином, в цьому випадку ланцюг зворотного зв'язку може бути як позитивною, в разі пересувань і відпочинку в межах регіону, так і негативною, в разі виїзду за її межі. У той же час зростання прибутку від кількості туристів в регіоні буде однозначно сприятиме збереженню і розвитку туристських ресурсів, що дозволить підтримувати інтерес туристів до даного регіону тривалий період часу.

Найбільш перспективним напрямком для програмування спрощених описів реальних процесів з метою вивчення їх поведінки в різних можливих ситуаціях є імітаційне моделювання. Оскільки організація управління транспортними та туристичними потоками відноситься до такої області, де проведення натурального експерименту важко або неможливо, імітаційне моделювання в багатьох випадках стає єдиним інструментом ефективного прийняття рішень в даній

області. Одним з основних переваг цього методу є те, що на відміну від аналітичного імітаційне моделювання дозволяє багаторазово відтворювати досліджувану систему і визначати оптимальну її стан.

Таким чином, створення імітаційної моделі маршрутної мережі регіону на основі наукового аналізу статистичної інформації дозволить демонструвати і прогнозувати ситуацію на об'єктах ТІТ. Застосування розробленої моделі та аналіз даних, отриманих в результаті оптимізаційного експерименту на основі її використання, дозволить підвищити якість транспортного і туристичного обслуговування населення і туристів, буде сприяти зниженню напруженості в містах регіону, зниження числа дорожньо-транспортних пригод та спричинить за собою поліпшення екологічної обстановки на курортах. Надалі модель можна вдосконалювати, вводячи в неї інформацію про параметри транспортних потоків немаршрутних транспортних засобів і туристських потоків.

Від якості управління залежать економічні показники підприємств, їх конкурентна перевага. В таких умовах необхідний поступовий перехід від історичних форм і підходів в управлінні до новаційних, здатним матеріалізувати потенціали підприємств і регіонів. При вирішенні цього завдання одним з ключових може стати об'єктно-системний підхід. Вокзал, аеропорт, автовокзал і інші елементи ТІТ в даний час не розглядаються в якості підприємств туристичної системи і не є клієнтоорієнтованими підприємствами, що приносить високий рівень доходу, місцем, бажаним для відвідування споживачами. Однак їх можна розглядати як об'єкт-систему масового обслуговування і застосовувати до неї інструменти теорії масового обслуговування [44]. Для визначення ефективності роботи елементи ТІТ і вибору оптимальної моделі управління ними пропонується використовувати кілька критеріїв (параметрів) оцінки:

- дохід на одиницю площі будівель;
- дохід на одиницю площі територій;
- (середній) дохід на одиницю персоналу;

- середнє число вимог, що обслуговуються в одиницю часу або пропускну здатність системи;
- середнє число зайнятих каналів;
- ймовірність відмови в обслуговуванні вимог;
- коефіцієнт корисності.

Додатково рекомендується ввести коефіцієнт корисності ТІТ, який можна розрахувати поділивши число туристів регіону на кількість пасажирів, які користуються послугами ТІТ регіону, включаючи транзитних туристів (3.1).

$$K = N / \Sigma n, \quad (3.1)$$

де n - кількість пасажирів, які користуються послугами ТІТ регіону, N - число туристів регіону.

Динаміка коефіцієнта K свідчатиме про ефективність управління ТІТ регіону. Чим ближче значення коефіцієнта до 1, тим ефективніше управління ТІТ.

Ефективне управління розвитком ТІТ вирішує наступні завдання:

- задоволення попиту на перевезення з метою туризму і відпочинку;
- забезпечення безпеки, швидкості та сучасного рівня комфорту в таких перевезеннях;
- забезпечення інформаційного обслуговування пасажирів і туристів;
- забезпечення належного рівня надання послуг.

Унікальний рекреаційно-туристський потенціал, розвинена туристична і транспортна інфраструктура, зосереджені на компактній території визначають привабливість регіону для українських і в перспективі зарубіжних туристів. Однак надходження від туризму в місцевий бюджет невеликі, що є наслідком неефективного управління розвитком туристського потенціалу регіону. Для вирішення цієї проблеми підготовлені різні програми на федеральному і регіональному рівні, проте вони мають деякі недоліки, які можна усунути в короткі терміни за допомогою прийняття конкретних заходів, в тому числі в

частині вирішення транспортних проблем, що обмежують розвиток туризму. Послідовне вирішення певного кола завдань необхідно для успішного функціонування туристського ринку регіону. Поява нових і подальший розвиток вже наявних об'єктів туристичної індустрії підвищить конкурентоспроможність туристського ринку як регіону, так і України, створить умови для додаткового залучення українських та іноземних туристів, дозволить створити нові робочі місця. Збільшення туристичного потоку в цілому сприятиме зростанню доходів від туристської діяльності, а також зростання доходів українських громадян, зайнятих в даному секторі економіки. Наступні короткострокові заходи можуть мати значний вплив на розвиток туристичного потенціалу регіону:

1) об'єднання зусиль всіх регіональних органів, відповідальних за даний сектор, для просування туристичних послуг регіону на місцевому, федеральному і міжнародному рівнях;

2) розробка ефективного статистичного інструментарію для підтвердження значущості вкладу туризму в економіку регіону;

3) підтримка соціально-значущих об'єктів туризму на території регіону, що потребують додаткового фінансування;

4) організація цільової інформаційної підтримки туризму в регіоні;

5) вивчення і можливе використання успішного досвіду інших регіонів в просуванні регіонального турпродукту;

6) об'єднання подій в діловій, культурному, спортивному житті регіону і туристських заходів (ярмарки, виставки, екскурсії, майстер-класи з народних промислів);

7) визначення можливих негативних наслідків розвитку туризму в регіоні (вплив на екологію, посилення транспортних заторів, конфлікт з місцевим населенням);

8) організація тісної співпраці з органами влади, туристськими, транспортними і соціально-культурними підприємствами сусідніх регіонів для популяризації туристичних напрямків регіону.

На закінчення виділимо переваги використання об'єктно-системного підходу в якості науково-методичного підходу до управління розвитком послуг транспортної інфраструктури туризму на сучасному етапі:

- 1) менеджер може використовувати об'єктно-системний підхід на будь-якій стадії життєвого циклу продукту (послуги) і рівня розвитку організації;
- 2) об'єктно-системний підхід дозволяє менеджеру повніше використовувати всі можливості об'єкта управління;
- 3) об'єктно-системний підхід формує програму розвитку об'єкта управління, що в процесі управління підсилює цілепокладання і целереалізації;
- 4) об'єктно-системний підхід покращує якість управлінських рішень за допомогою моделювання їх можливих наслідків засобами системної динаміки [45].

Для реалізації об'єктно-системного підходу рекомендуємо наступний алгоритм впровадження нової системи управління ТІТ (таблиця 3.1).

Таблиця 3.1

Алгоритм впровадження нової системи управління ТІТ

1	Визнання об'єктів ТІТ важливою частиною туристської системи
2	Оцінка значущості кожного з об'єктів ТІТ для розвитку туризму в даному регіоні
3	Внесення планів стратегічного розвитку ТІТ в загальну стратегію розвитку туризму (узгодження стратегічних планів туристської і транспортних галузей)
4	Формування клієнтоорієнтованої свідомості персоналу об'єктів ТІТ (створення сервісного простору)
5	Оцінка проведених заходів. Коригування програми

В ході дослідження автор зіткнувся з істотними труднощами, які зумовили обмеженість дослідження і необхідність продовження роботи над його окремими напрямками. Зокрема, було виявлено кілька проблемних областей, які вимагають подальшого вивчення:

- слабка вивченість впливу ТІТ на розвиток туризму і економіки регіонів;
- відсутність інтеграційного підходу в планах розвитку туристичної та транспортної галузей, що є суттєвою перешкодою для розвитку туризму і

позбавляє транспортну галузь однією з точок росту і джерела додаткових інвестицій;

- недостатній статистичний облік пасажирських, туристичних і транспортних потоків, без чого неможливе планування, прогнозування, розвиток потенціалів регіону;

- недостатнє використання наявних можливостей для розвитку транспортної і туристичної галузей.

В якості можливого продовження дослідження можна намітити необхідність проведення моніторингу туристичних потоків, їх вивчення і прогнозування з використанням інструментів системного моделювання. Дані дослідження будуть затребувані практиками управлінцями і дозволять організувати ефективне використання наявних туристських ресурсів з максимальним залученням ТІТ. Необхідне посилення уваги до значущості ТІТ для розвитку туризму і економіки регіону з боку теоретиків і практиків туризму і транспорту, особливо при підготовці управлінських кадрів вищими навчальними закладами. Окремий напрямок, яке представляє особливої актуальності для України, полягає в проведенні подальших досліджень зарубіжного досвіду з управління на основі експлуатації ефектів позитивного зворотного зв'язку і стратегіям зростання. Нарешті, бачиться необхідність в створенні бази практичних прикладів з управління ТІТ на основі об'єктно-системного підходу з української та зарубіжної практики.

Висновки до розділу 3

Незважаючи на всю різноманітність сучасних науково-методичних підходів до управління, підходи, що використовуються сьогодні в галузі туризму та управління дорожнім рухом, не дають жодних позитивних результатів, про які варто згадати. Експерти оцінюють позицію більшості елементів ТІТ як критичну і вказують на необхідність кардинальних змін у галузі туризму та управління дорожнім рухом на державному рівні.

Було виявлено 7 унікальних властивостей ТІТ: багатофункціональність, комунікаційність, динамічність, багатофакторність, ризик травмування, прихильність, адаптивність. ТІТ може стати конкурентною перевагою туристичного району, і його розвиток слід враховувати при розробці та реалізації стратегії

Модель управління регіональним розвитком дає змогу оцінити місце та роль ТІТ у туристичному та економічному розвитку регіону та наслідки певні управлінські рішення.

Серед параметрів для оцінки ефективності моделі управління розвитком ТІТ є: пасажирські перевезення, туристичний рух, викиди вуглекислого газу, доходи від туризму, доходи від перевезень, зайнятість, кількість аварій та катастроф, кількість туристичних та транспортних компаній, обсяг інвестицій у туристичному та транспортному секторі залучено.

ЗАГАЛЬНІ ВИСНОВКИ

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

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

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

Туризм як соціально значима категорія сприяє підвищенню якості життя населення. В Україні подорожі за кордон все ще є привілеєм меншості, тоді як внутрішній туризм розвивається повільно. Це спричинено низкою обмежувальних факторів, які є загальними для більшості регіонів країни. Найважливішими є відсутність державної підтримки або невиконання своїх зобов'язань та проблеми з розвитком транспортної інфраструктури.

Навіть якщо в регіоні є всі основні необхідні засоби ТІТ (міжнародний аеропорт, залізничний вокзал, автовокзал), регіон не завжди може надавати споживачам високоякісні послуги, тому необхідне поглиблене вивчення існуючих об'єктів для виявлення слабких та точки зростання.

Досвід за кордоном показує, що найважливішою рушійною силою в управлінні ТІТ є держава, яка активно використовує форми

Співпраця на різних рівнях бюджету та функції підтримки державно-приватного партнерства належать різним неприбутковим організаціям. Для того, щоб переконати туристів та простих громадян користуватися громадським транспортом, необхідно зробити його зручним, сучасним, доступним, а в деяких випадках безкоштовним. Крім того, можливе використання засобів пропаганди різних видів транспорту та системи заборонних заходів.

Незважаючи на всю різноманітність сучасних науково-методичних підходів до управління, підходи, що використовуються сьогодні в галузі туризму та управління дорожнім рухом, не дають жодних позитивних результатів, про які варто згадати. Експерти оцінюють позицію більшості елементів ТІТ як критичну і вказують на необхідність кардинальних змін у галузі туризму та управління дорожнім рухом на державному рівні.

Було виявлено 7 унікальних властивостей ТІТ: багатофункціональність, комунікаційність, динамічність, багатофакторність, ризик травмування, прихильність, адаптивність. ТІТ може стати конкурентною перевагою туристичного району, і його розвиток слід враховувати при розробці та реалізації стратегії

Модель управління регіональним розвитком дає змогу оцінити місце та роль ТІТ у туристичному та економічному розвитку регіону та наслідки певні управлінські рішення.

Серед параметрів для оцінки ефективності моделі управління розвитком ТІТ є: пасажирські перевезення, туристичний рух, викиди вуглекислого газу, доходи від туризму, доходи від перевезень, зайнятість, кількість аварій та катастроф, кількість туристичних та транспортних компаній, обсяг інвестицій у туристичному та транспортному секторі залучено.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Александрова А. Ю. Международный туризм: учебник/ Александрова А. Ю. – М.: КноРус, 2015. – 464 с.
2. Аріон О. В. Організація транспортного обслуговування туристів / О. В. Аріон. – К.: Альтерпрес, 2018. – 196 с.
3. Биржаков М. Б. Индустрия туризма: Перевозки / Биржаков М. Б. Никифоров В. И. Издание третье, переработанное и дополненное. – СПб.: Издательский дом Герда, 2017. — 528 с.
4. Биржаков М.Б. Введение в туризм: Путешествия. Туризм и турист. Турист. деятельность. Турист. индустрия. Турист. продукт. Турист. услуги, работы, товары. Виды и разновидности туризма. Законодательство о туризме/ Биржаков М.Б. - СПб.: Невский фонд: Издательский дом Герда, 2015. - 318 с.
5. Бакай Н., Калущка Л. Конкурентоспроможність туристично-рекреаційної галузі Західного регіону, значення транспортних послуг / Н. Бакай, Л. Калущка / Соціально-економічні проблеми і держава. – 2018. – с.27-28.
6. Барчукова Н.С. Международное сотрудничество государств в области туризма / Н.С. Барчукова– М.: Международные отношения. – 2016. – 173 с.
7. 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. – 2015. – 792 с.
8. Барановський Д. М. Забезпечення інформаційної взаємодії різних видів транспорту із застосуванням моніторингу перевезень та їх планування / Д. М. Барановський. Вісник КДПУ.– 2019.– № 6 Частина 1.– с. 99-104.
9. Великий тлумачний словник сучасної української мови / [уклад. і голов. ред. В. Т. Бусел].– К., Ірпінь : ВТФ «Перун», 2015. – 1736 с.
10. Гетьман В.І. Автотуризм чи автомобільний туризм: теорія і реальність / Гетьман В.І. – К.: 2012. – 185с.

11. Герасименко В.Г. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів: навчальний посібник / В.Г. Герасименко, А.В. Замкова. – Харків: К.: – 2015. – 112с.
12. Державна служба автомобільних доріг України [Електронний ресурс].– Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua/>
13. Державна авіаційна служба України. Департамент фінансів та економіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://avia.gov.ua>.
14. Державна служба статистики України. Пасажирські перевезення. Архів. с.78-79.
15. Державна служба статистики України [Електронний ресурс].- Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/>
16. 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 35.Закон України «Про транспорт» // Відомості Верховної Ради – розділ II, ст. 21
17. Жукова М.А. Менеджмент в туристском бизнесе. – М.: КноРус, 2015. – 191 с.
18. Закон України «Про джерела фінансування дорожнього господарства України» // Відомості Верховної Ради України – 2015 – № 14 – ст.60
19. Іксарова Н. О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України / Н. О Іксарова // Економічний простір. – 2015. – №36. – С.55–61
20. Исмаев Д.К., Краткий словарь технологических терминов международного туризма. - М., Высшая школа по туризму и гостиничному хозяйству ТОО «Луч», М.,2015- 96 с.
21. 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.

22. 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.

23. Комаров М. П. Инфраструктура регионов мира / М. П. Комаров. – СПб: Изд-во В. А. Михайлова, 2000. – 346 с. 192 64. Любіцева О. О. Методика розробки турів / О. О. Любіцева. – К.: Альтпрес, 2016. – 104 с.

24. Котельникова В.Е. Объектно-системный подход в управлении транспортной инфраструктурой туризма // Вестник университета – М.: ГУУ, 2015, - № 18.

25. Котлер Ф., Боуэн Дж., Мейкенз Дж. Маркетинг. Гостеприимство. Туризм. - М., 2015, 1063с.

26. Міністерство інфраструктури України. Мережа міжнародних транспортних коридорів на території України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtu.gov.ua/uk/show/transport.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. Можаяев Н.Г. Туризм / Н. Г. Можаяев, Е. В. Богинская М: Гардарики, 2007. – 272 с.

27. Осипова О. Я. Транспортное обслуживание туристов / О. Я. Осипова – М.: Издательский центр «Академия», 2004. — 368 с.

28. Пуцентейло П.Р. Економіка і організація туристично-готельного підприємництва / П. Р. Пуцентейло. – К.: Центр учбової літератури, 2007. – 344 с.

29. Сапрунова В. Б. Туризм: Эволюция, структура, маркетинг / В. Б. Сапрунова. – М.: «Ось-89», 2014. – 160 с.

30. Словник іншомовних слів / [уклад.: С. М. Морозов, Л. М. Шкарапута]. – К. : Наукова думка, 2017. – 680 с.

31. Сучасний словник іншомовних слів / Л. І. Нечволод. – Х. : Торсінг плюс, 2007. – 768 с.

32. Словник іншомовних слів: 23000 слів та термінологічних словосполучень / [уклад. Л. О. Пустовіт та ін.]. – К. : Довіра, 2015. – 1018 с. 196
33. Смолій В.А., Федорченко В.К., Цибух В.І. Енциклопедичний словник-довідник з туризму. За загальною ред. В.К. Федорченка. – К.: Видавничий Дім «Слово», 2016. – 372 с.
34. Самуэльсон П. Экономика / П. Самуэльсон – М. : Алгон, 2015. – Т. 1. – [Б. м.] 1997. – 333 с.
35. Соколова О. Є. Проблеми управління логістичною інфраструктурою підприємств / О. Є. Соколова // Проблеми системного підходу в економіці: [електор. наук. фах. вид]. – 2017. – Вип. 2. – Режим доступу: [/http://www.nbuu.gov.ua/ejournals/PSPE/2017-2/index.html](http://www.nbuu.gov.ua/ejournals/PSPE/2017-2/index.html).
36. Список найбільших аеропортів світу. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.sat.biz.ua/world-airportcodes.html?lang=ua#ATL>
37. 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.: Аналітичнодорадчий центр Блакитної стрічки, 2014. – 102 с.
38. Троїцкая Н. А. Единая транспортная система: Учебник для студентов учреждений сред. проф. образования. – М.: Издательский центр «Академия», 2015.– 240 с.
39. Транспортна інфраструктура України – цивілізоване обличчя країни [Електронний ресурс]. – Режим <http://www.mintrans.gov.ua/uk/zmi/16442.html>
40. Ткаченко Т. Тенденції розвитку світового туризму / Т. Ткаченко // Вісник КНТЕУ. – 2004. – №6.– С. 80-85.
41. 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

42. Урядовий портал Мінтрансв'язку: Визначено стратегічні аеропорти України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=243426194

43. Урядовий портал «Розроблено проект Державної програми розвитку внутрішнього водного транспорту на 2013-2021 роки» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: 198
http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=245664752&cat_id=244276429

44. Холловей Д.К., Тейлор Н. / Туристический бизнес [Текст]: пер. с 7-го англ. изд. / Д.К. Холловей, Н. Тейлор; пер. с англ. Т. А. Черная, А. А. Кожевникова. - 7-е изд. - К. : Знання, 2017. – 798 с.

45. Цивільний Кодекс України / Верховна Рада України. –2015 – №40- 44, с. 356.

46. Челядінова Н. Економічні аспекти державно-приватного партнерства на залізничному транспорті України / Н. Челядінова // Економіст: літопис подій, особистості, ідеї, аналітика й дослідження. – 2015. – № 3.– С. 59-60.

47. Canning D. The social rate of return on infrastructure investments / Canning, D., Bennathan, E. // World Bank Research Project, RPO.– 2017.– P. 680-689.

48. Economy Ratings. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.doingbusiness.org>

49. Global Competitiveness Report 2017-2018. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://www3.weforum.org/docs/WEF_GlobalCompetitivenessReport.pdf

50. Tourism and Poverty Reduction – Making the Links, Pro-Poor Tourism Info-Sheets, Sheet Number 3, London: Pro-Poor Tourism Partnership. – 2004