

УДК 338.488.1

Лужанська Т.Ю.
к.г.н., доцент кафедри туризму і рекреації
Михайлович Л.
магістрантка спеціальності «Туризм»
Мукачівський державний університет
м. Мукачево
turizm305@ukr.net

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ ТУРИСТІВ

Нині неможливо уявити собі розвиток туристичної галузі без існування розвинутої транспортної мережі, оскільки туризм тісно пов'язаний з подоланням простору. В середині ХХ ст. у світі здійснювалось щорічно близько 25 млн. міжнародних туристичних подорожей. До 2020 р. Всесвітня туристична організація прогнозує зростання туристичного потоку майже до 1,6 млрд. чол. Значному розвитку світового туризму сприяли зростання платоспроможності населення більшості країн світу; інтенсифікація праці, збільшення терміну

відпустки та поділ її на кілька частин; розвиток системи перевезень; удосконалення видів транспорту, підвищення комфортності, зниження вартості перевезень.

Високі темпи росту туристичних подорожей, значна їх частка в загальному обсязі перевезень, збільшення рухливості туристів, здійснюють прямий вплив на розвиток транспорту. У рамках світового туризму конкретний результат даного впливу можна розглянути в таких основних аспектах:

1. Спостерігається кількісне зростання окремих складових матеріальної бази всіх видів пасажирського транспорту для задоволення потреб туристів: будівництво суден і літаків великої потужності, двоповерхових вагонів і автобусів; зростає пропускна спроможність санітарно-технічних споруд на транспорті; вводяться в дію нові й реконструюються діючі аеропорти і залізничні вокзали, морські та річкові пристані;

2. Відбувається якісне вдосконалювання рухомого складу і стаціонарних транспортних споруд. Спостерігаються зміни у транспортній системі, які проявляються переважно в збільшенні техніко-експлуатаційної швидкості пасажирських транспортних засобів, скороченні часу подорожі, поліпшенні інтер'єру і якості обслуговування в транспортних засобах, удосконаленні їхньої конструкції згідно вимогам туристів, забезпеченні підвищених мір безпеки руху.

3) Відбувається вдосконалення організації транспортної діяльності й обслуговування. Нині у багатьох країнах світу існують і успішно працюють самостійні транспортні організації, єдиною діяльністю яких є обслуговування туристів у подорожі; створюються спеціальні транспортні підрозділи в структурі самих туристичних підприємств. Ріст туристичного потоку викликав до життя застосування таких форм обслуговування, як комбіновані транспортні послуги по формулах «потяг + автомобіль», «потяг + автобус + судно», «літак + автомобіль», «судно + літак» тощо [3].

При плануванні своєї подорожі турист враховує швидкість доставки до мети поїздки, комфорт подорожі, вартість, можливість перевезення багажу і його

вага, можливість зупинки у дорозі, умови харчування, рівень шуму, вібрацій, умови для сну та відпочинку, можливість широкого огляду під час поїздки, наявність несприятливих екологічних факторів, безпека [1].

Зростання кількості подорожей потребує вдосконалення інформаційної системи на транспорті, поліпшення обслуговування клієнтів-туристів у період, що передує початку їхньої подорожі. Для задоволення цих вимог на транспорті вводиться нова техніка для служб інформації і резервування місць. Організаційні зміни у транспортному обслуговуванні туристів пов'язані з потребою поєднати транспортне пересування з елементами туристичного обслуговування загалом. Наприклад, у повітряному транспорті вводяться чартерні подорожі, або інклюзив-тури, які пропонують туристам прямі транспортні сполучення і низку додаткових туристичних послуг, що входять до загальної вартості путівки.

Один із видів міжнародного регулювання авіаперевезень – створення пулів, що об'єднують авіакомпанії, які діють на певних міжнародних маршрутах. До логістичної схеми взаємодії авіакомпанії належать: блок організаційного та правового забезпечення (ІСАО, ІАТА, органи державного регулювання), блок виробничого забезпечення (аеропорти, підприємства сервісу, інші авіакомпанії), блок забезпечення сервісу (митниця, транспортні підприємства, страхові організації, банки) і блок забезпечення збуту авіатранспортної продукції (автоматизовані системи продажу та бронювання квитків, власна мережа продажу, продаж через туристичні фірми). Тобто логістичне співробітництво турфірм та авіакомпаній передбачає як спільну координацію авіаперевезень туристів, так і співпрацю у реалізації квитків (туристам та іншим особам). В цій галузі провідну роль відіграють глобальні автоматизовані системи збуту (ГАСЗ) авіатранспортної продукції, наприклад, системи «Габріель», «Амадеус», «Галілео», «Сирена-2000» [3].

Згідно з Концепцією розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України на середньостроковий період та до 2020 року передбачено активізацію процесів інтеграції ТДК України до європейської та світової транспортних

систем. Відповідно прогнозам очікується щорічне зростання попиту на транспортні послуги на 4-5%, обсяги перевезень вантажів та пасажирів зростуть, у перспективі до 2020 року вантажів – у 1,5-2 рази, пасажирів – у 1,3-1,5 рази. Нині транспортна система України не в повній мірі готова до забезпечення перевезень у таких обсягах.

Одним з дієвих засобів прискорення розвитку туризму в Україні є розвиток туристичної інфраструктури у Мережі міжнародних транспортних коридорів (МТК). За оцінками експертів, вона має найвищий у Європі коефіцієнт транзитності (з 13 тис. км автомобільних шляхів державного значення понад 9 тис. км є магістралями, пов'язаними з МТК). У поєднанні із значним туристичним потенціалом держави цей факт може стати важливим фактором розвитку вітчизняної економіки [2].

Закарпатська область могла б відігравати визначальну роль у забезпеченні євразійських транспортно-торговельних зв'язків. Адже на території області є один із найбільших прикордонних транспортних комплексів України у складі 5-го міжнародного транспортного коридору та шести міжнародних і чотирьох міждержавних залізничних й автомобільних переходів, міжнародного аеропорту. Є можливості для розвитку ще й річкового транспорту. Це об'єктивно визначає Закарпаття як природний транзитний міст між Європою й Азією.

Будівництво Бескидського тунелю – це проект, завдяки якому Україна зможе реалізувати свій транзитний потенціал. Сьогодні через Бескид здійснюється 60% обсягів перевезень, які ідуть через західний кордон, у тому числі транзитних. Новий тунель дозволить створити конкурентні умови для перевезення вантажів за цим напрямком. Новий тунель проектується під швидкість 60-70 кілометрів за годину і збільшить пропускну здатність цієї ділянки шляху зі 47 до 100 пар поїздів на добу.

Пріоритетними напрямками державного регулювання в транспортній галузі, зокрема, мають стати модернізація транспортної мережі і термінальних комплексів у складі МТК, впровадження інформаційних технологій,

електронного документообігу, розвитку комбінованого транспорту, створення інституту операторів змішаних перевезень, формування та реалізація цільових програм оновлення рухомого складу на всіх видах транспорту.

Список використаних джерел

1. Григорович М.В. Транспортна система України: еколого-геоморфологічні проблеми розвитку // Український географічний журнал, 1997. №3. – С.21-25.
2. Міжнародні транспортні коридори України: <http://www.magistral.inc.ru>.
3. Черних Н. Б. Технологія подорожей та організація обслуговування клієнтів: Учеб посібник. - М.: Сов. спорт, 2002.