

УДК 338.48(477)

Л. В. МАРЦЕНЮК^{1*}

^{1*}Каф. «Економіка та менеджмент», Дніпропетровський національний університет залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, вул. Лазаряна, 2, Дніпропетровськ, Україна, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, ел. пошта rwinform1@rambler.ru

ОСНОВНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Мета. Недостатньо розвинена інфраструктура, а також система транспортного обслуговування туристів та населення стають на заваді швидкому піднесенню та поширенню туристичної слави України. Тому розвиток туристичної інфраструктури та транспортних шляхів сполучення є одним з першочергових державних завдань. **Методика.** Дослідження ґрунтується на використанні послідовного методичного прийому. **Результати.** Автором проаналізовано стан індустрії туризму в Україні, визначено основні засади та пріоритетні напрямки його розвитку. У результаті зроблено висновок про те, що туристична галузь має надзвичайно важливе значення для економіки держави і розвиток цієї сфери суспільного життя повинен стати одним з пріоритетних завдань на найближче майбутнє. **Наукова новизна.** На погляд автора, доцільнішим є розвиток в'їзного туризму, адже це дає додаткові робочі місця та валютні надходження. Автор наполягає, що доведення рівня якості вітчизняних туристичних послуг до європейських стандартів значно прискорить розвиток туризму в Україні та привабить більше відпочивальників з України та близького зарубіжжя. **Практична значимість.** Раціонально застосовані заходи в рамках запропонованих автором напрямків розвитку туризму дозволять підвищити конкурентоспроможність української туристичної галузі на європейському ринку туристичних послуг.

Ключові слова: транспортний туризм; туристична галузь; транспортні подорожі; туристичні послуги; рекреаційний комплекс

Вступ

З кожним роком розвиток туризму в Україні набуває все більших обертів. У 2012 р. нашу державу відвідали більше 23 млн іноземців, з них громадяни Російської Федерації – більше 9 млн чол., Республіки Молдова – 4 млн, Білорусі – 3 млн, Польщі – 1 млн, Румунії – майже 800 тис. чол., Угорщини – 740 тис. чол., Словаччини – 476 тис. чол., Німеччини – 274 тис. чол., Узбекистану – 185 тис. чол., США – 134 тис. чол., Туреччини – 117 тис. чол., Азербайджану – 101 тис. чол.

Мета

Україна є одним зі світових лідерів у сфері міжнародного туризму та посідає сьоме місце за кількістю відвідувань щороку. Таким чином, туристична галузь має надзвичайно важливе значення для економіки нашої держави, а її розвиток повинен стати одним з пріоритетних завдань на найближче майбутнє.

Методика

Засновником туристичної справи вважають англійця Томаса Кука. У 1814 р. в Англії він організував першу туристичну поїздку залізни-

цею з м. Лестер до м. Лафборо, у якій брали участь 570 чоловік. Вартість такого «туру» становила лише один шилінг, мета його не була комерційною. З 1847 р. підприємство, створене Т. Куком, почало організовувати закордонні поїздки, спочатку до Франції, а пізніше – до інших європейських країн. У 1851 р. було засновано комерційне бюро подорожей «Томас Кук та син», яке вже в 1865 р. відправило першу організовану групу туристів на відпочинок до Швейцарії. Отже, перші кроки в розвитку туризму були пов'язані із залізничним та морським транспортом. Так, у 1838 р. колісно-гвинтовий пароплав «Грейт вестерн» здійснив перший рейс – перевіз із Америки до Європи 68 пасажирів, започаткувавши регулярне пароплавне сполучення між Нью-Йорком і Лондоном. У 1866 р. Т. Кук організував поїздки двох груп англійських туристів до США, а в 1867 р. американський пароплав на борту якого перебували 60 туристів, відправили в п'ятимісячну морську подорож. Серед пасажирів був Марк Твен, який описав свої дорожні пригоди в книзі «Простаки за кордоном». Так почав розвиватися міжконтинентальний туризм. У 1882 р. Кук організував першу у світі навколосвітню подорож. Новий бізнес зацікавив багатьох підпри-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

емців. Згодом на Британських островах виникають туристичні організації «Треймза та Ланна», «Політична туристична асоціація», «Кооперативна асоціація відпочинку», «Велосипедний туристичний клуб». У другій половині XIX ст. туристичні фірми та агенції з'являються в США, а також у Франції, Італії, Швейцарії, Росії та інших країнах європейського континенту. Звичним явищем стає резервування місць на транспорті та номерів у готелях, класифікація готелів, дорожні чеки, розклади руху та путівники з вичерпною інформацією.

На сьогодні транспортні системи різних держав світу мають свої особливості, зумовлені такими чинниками, як географічне положення країни, природно-ресурсний потенціал, рельєф, клімат, ландшафт тощо. Тому різні країни мають різну структуру транспортного комплексу. Наприклад, рівнинні країни розвивають насамперед залізничний та автомобільний види транспорту; якщо є багато річок та озер – активно функціонує річковий транспорт; держави, які мають вихід до морів та океанів, обов'язково використовують морський транспорт; гірські країни та країни з великою територією активно розвивають повітряний транспорт. Ці характеристики впливають на туризм, особливо міжнародний, котрий як раніше, так і нині без транспорту неможливий. У свою чергу, розвиток туризму потребує розвитку транспорту.

Перші форми туризму почали з'являтися на території України дуже давно. Людям завжди була притаманна природна цікавість, їм кортіло дізнатися, як живуть інші народи, чи просто відвідати інші землі в пошуках чогось незвичайного. Розвитку туризму сприяло вдале геополітичне положення України, що розташовано на перехресті багатьох важливих торговельних шляхів. Завдяки цьому нашу країну щороку відвідувала значна кількість іноземних купців, які, приїжджаючи додому, розносили славу про Україну, про її багаті природні ресурси, гостинний народ та цікаві традиції, тим самим приваблюючи все більше охочих побувати в Україні [10].

Сучасних рис туризм в Україні став набувати з початку XIX ст. У цей час відома організація «Руська трійця» займалася організацією та популяризацією серед населення, особливо серед інтелігенції, народознавчих мандрівок Ба-

тьківщиною. Зокрема, Маркіян Шашкевич, Іван Вагилевич та Яків Головацький заохочували до пізнання історії України, ознайомлення з її культурно-історичними та природними пам'ятками. Згодом активними громадськими діячами було досліджено лікувальний та рекреаційний (відпочинковий) потенціал Криму, Прикарпаття та Закарпаття, визначено особливості цих територій та перспективи їх розвитку [8].

Перші організації, що пропонували здійснення туристичних подорожей (туристичні бюро), почали виникати наприкінці XIX ст. Так, 1895 року розпочало діяльність Ялтинське екскурсійне бюро. Згодом аналогічні організації створюють і на заході країни – основними центрами розвитку туризму стають Львів, Перемишль, Галич тощо. На межі XIX-XX ст. починається освоєння рекреаційних місцевостей у районі Яремчого, Ворохти, Косова, Верховини та ін.

У XX ст. туризм в Україні розвивається значно інтенсивніше. У 20-х роках на Донбасі, як найбільш промислово розвиненому регіоні, починають працювати перші будинки відпочинку. Згодом такі заклади створюють і в інших місцевостях. Почала розвиватися специфічна галузь – курортологія. Створено Одеський науково-дослідний інститут курортології (1928 року) для лікування та профілактики багатьох захворювань за допомогою грязелікування та бальнеотерапії.

За часів Радянського Союзу розвиток туризму в Україні базувався на відомчій та профспілковій основі. Своєрідним видом пільг стала видача путівок на бази та в будинки відпочинку. Діяла спеціальна структура – «Укрпрофтуризм», яка керувала профспілковим туризмом. Частина прибутку від путівок надходила до місцевих бюджетів, далі ці кошти використовувалися для прокладання та модернізації транспортних шляхів, відновлення культурних та історичних пам'яток тощо. Іноземним та міжнародним молодіжним туризмом опікувалися «Інтурист» та «Супутник» відповідно. Загалом, за часів СРСР туристична галузь України функціонувала в складі єдиного рекреаційно-туристичного комплексу Радянського Союзу; усі курорти та об'єкти рекреаційної діяльності належали державі, відповідно керівництво ними здійснювалося централізовано [3].

Зі здобуттям Україною незалежності починається новий період розвитку туризму. У пер-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

ші роки після проголошення самостійності нашої держави туристична галузь значно занепа-ла. Складна, нестабільна політична ситуація відлякувала іноземних туристів.

За кілька років стан індустрії туризму почав змінюватися. 1995 року Верховна Рада ухвалила Закон «Про туризм» [4]. У цьому документі подано визначення поняття туризм, під яким розуміють виїзд із постійного місця проживання на термін від 24 годин до 1 року, причому на території перебування в цей час виключається будь-яка оплачувана діяльність. Цей закон також визначав основні засади розвитку туризму в Україні, його пріоритетні напрямки та джерела фінансування.

Нині Україна має значний потенціал для розвитку туристичної індустрії. Так, на території нашої держави функціонують більше 3 000 закладів оздоровлення та відпочинку, 6 000 готелів. Кількість готелів у 2012 році порівняно з 1992 роком збільшилася у 4,5 разу, кількість номерів – на 28 %, а житлова площа усіх номерів зросла майже на 70 %. Безумовно, найбільший «прорив» у будівництві готелів відбувся напередодні проведення в Україні чемпіонату Європи з футболу 2012 року.

У нашій державі створена значна кількість природоохоронних територій. Найбільшою популярністю користуються Карпатський та Шацький національні природні парки, біосферний заповідник «Асканія-Нова», численні дендропарки, заказники, пам'ятки садово-паркового мистецтва. Не менш відвідуваними є місця розкопок на території існування давніх міст – Херсонесу, Ольвії, Тіри та ін [11].

Останнім часом в Україні швидкими темпами розвивається сільський зелений туризм, основне завдання якого полягає у відпочинку туристів від міського шуму, ознайомленні з історико-культурними пам'ятками й місцевими звичаями та традиціями [5].

Результати

На сьогодні є класифікація транспортних подорожей, які поділяють за низкою ознак: типом маршруту; видом транспорту, що використовують; сезонністю дії; формою маршруту; тривалістю подорожі тощо. Нині залежно від терміну та відстані подорожі частка транспортної складової в ціні туру становить від 20 до 60 % [15].

У процесі планування подорожі турист враховує такі чинники, як: швидкість прибуття до потрібного місця, комфорт подорожі, вартість, можливість перевезення багажу та його вага, можливість зупинки під час руху, умови харчування, рівень шуму та вібрації, умови для сну та відпочинку, екологічні фактори і, звичайно, безпека. За пріоритетами ці вимоги поділяють таким чином: безпека подорожі; вартість і наявність різних пільг; комфортабельність; швидкість прибуття та ін. [6].

Так, у 2012 році відправлено (перевезено) пасажирів: залізничним транспортом – 429 115 тис. чол., що на 23 % менше порівняно з даними двадцятирічної давності (1992 рік), морським – 5 921 тис. чол., що на 55 % менше, річковим – 722 тис. чол., що на 94 % (!) менше, автомобільним (враховуючи автобуси) – 345 173 тис. чол., що на 47 % менше. Позитивна тенденція лише у відправленні пасажирів авіаційним транспортом: у 2012 році ним скористалося 8 106 тис. чол., що на 42 % більше, ніж у 1992 року.

Якщо проаналізувати виїзд громадян України за кордон, то у 2012 році найбільше подорожей було до таких країн: Російську Федерацію відвідали майже 6 млн чол., Польщу – 5,7 млн, Республіку Молдову – 2 млн, Угорщину – майже 2 млн, Білорусь – 1,6 млн, Туреччину – 560 тис., Румунію – 549 тис., Словаччину – 500 тис., Німеччину – 300 тис., Чехію – майже 300 тис., Єгипет – 297 тис., ОАЕ – 150 тис., Італію – 150 тис., Ізраїль – 140 тис., Австрію – 100 тис. чол.

Основною проблемою розвитку індустрії туризму в Україні є неефективне та нераціональне використання природних ресурсів, відсутність чіткої стратегії та чіткого регулювання. Недостатньо розвинена інфраструктура, а також система транспортного обслуговування туристів та населення стають на заваді швидкому піднесенню та поширенню туристичної слави країни. Тому розвиток туристичної інфраструктури та транспортних шляхів сполучення є одним із першочергових державних завдань.

Не менш важливим та болючим питанням залишається якість надання туристичних послуг. За цим показником Україна значно відстає від багатьох держав із подібним рекреаційно-туристичним потенціалом. Внаслідок

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

цього багато наших співвітчизників надають перевагу іноземним курортам, отримуючи фактично за ті самі гроші набагато вищий рівень обслуговування та комфорту та стаючи при цьому інвесторами в економіку іноземних держав [16]. Доведення рівня якості вітчизняних туристичних послуг до європейських стандартів значно прискорить розвиток туризму в Україні та привабить більше відпочивальників з України та близького зарубіжжя.

Серед інших проблем туристичної сфери можна назвати недостатню поінформованість населення про готелі, інші заклади відпочинку, тури по країні, туристичні послуги, а також відчутний податковий тягар для об'єктів туристичної діяльності [12].

Бурхливий розвиток транспортних засобів та шляхів сполучення в кінці XIX – на початку XX століття поряд з іншими чинниками (науково-технічна революція, наслідками якої стала зміна якісного рівня продуктивних сил; урбанізація; збільшення кількості вільного часу; загальне зростання культурного рівня населення) став потужним поштовхом для посилення міжнародної туристичної діяльності [1].

З розвитком туристичної сфери транспорт став невід'ємною її складовою. За участю в задоволенні туристичних потреб транспортні засоби належать до первинних, вторинних і третинних підприємств рекреаційного комплексу: первинні – транспортні підприємства, що беруть безпосередню участь в обслуговуванні туристів (залежно від використовуваних транспортних засобів виділяють автомобільний, автобусний, мотоциклетний, авіаційний, залізничний, велосипедний, водний на гребних судах, водний на моторних судах, кінний види туризму); вторинні – транспортні підприємства, що виконують внутрішні (міські) та зовнішні пасажироперевезення, але не спеціалізуються на перевезенні туристів; третинні – транспортні підприємства, що обслуговують промисловість та сільськогосподарські підприємства і опосередковано залучені в обслуговування туристів [13].

Взаємодія транспортного комплексу з туристичним взаємовигідна. З одного боку, 80–90 % доходу від пасажирських перевезень транспорт одержує від обслуговування туристів. З іншого – завдяки транспорту до туристичного користування залучаються периферійні ділянки рекреаційного простору. А в умовах високого

транзитного потенціалу, що має Україна, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції України в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів.

Україна займає вигідне транспортно-географічне положення. Через її територію здійснюється транспортний зв'язок країн СНД з країнами Центральної та Південної Європи, Близького Сходу та Африки. Крім того, налагоджені комунікації Західноєвропейських, Скандинавських та Балтійських країн з країнами Закавказзя, Центральної Азії, Далекого Сходу, Китаєм та Індією. У подальшому розвитку й укріпленні цих зв'язків зацікавлені всі учасники транспортно-комунікативних процесів. У зв'язку з цим у Європі та Азії ведеться створення системи транспортних коридорів, у якій українські магістралі відіграють важливу роль. Територією України проходять ділянки таких міжнародних транспортних коридорів: критський коридор № 3 (Берлін – Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ); критський коридор № 5 (Трієст – Любляна – Будапешт (Братислава) – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ); критський коридор № 7 (Дунайський (водний)); критський коридор № 9 (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Мінськ (Москва) – Київ – Кишинів (Одеса) – Дмитровград – Александрополіс); Балтійське море – Чорне море (Гданськ – Варшава – Ковель – Одеса); Європа – Азія (Франкфурт – Краків – Львів – Дніпропетровськ – Алма-Ата (продовження коридорів № 3 і 5)); ЧЕС (Анкара – Єреван – Тбілісі (Баку) – Ростов-на-Дону – Донецьк – Одеса (Кишинів) – Бухарест (Тирана) – Дмитровград (Афіни) – Стамбул); Євроазіатський (Одеса – Тбілісі (Єреван) – Баку – Ашгабат); Північ – Південь (Харків – Полтава – Кіровоград – Одеса) [9].

Це мають бути швидкісні магістралі міжнародного класу. Їх створення повинно суттєво поліпшити транспортне обслуговування, сприяти соціально-економічному розвитку прилеглих територій і водночас відіграти значну роль у подальшому розвитку туризму. Планується вздовж транспортних коридорів, а особливо в місцях перетину магістралей та поблизу великих населених пунктів, створити обслуговуючі комплекси, які б забезпечували для подорожуючих ночівлю, відпочинок та технічне обслуговування засобів транспорту. Транспортні кори-

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

дори безпосередньо охоплюють смуги територій завширшки 150–200 кілометрів. А це, за умови будівництва намічених магістралей, практично вся територія України. Отже, реалізація цієї програми дозволила б прив'язати до транспортних магістралей майже 90 % туристичних об'єктів. Сучасний же стан транспортної інфраструктури в Україні є незадовільним.

Наукова новизна та практична значимість

Понад 50 галузей народного господарства залучено до індустрії туризму. Вони тісно взаємопов'язані і в комплексі можуть принести чималий прибуток державі. Проста арифметика: кожний турист, який відвідує країну, протягом трьох днів витрачає в середньому 520 дол. США. Але ми маємо на порядок вищий потенціал. Необхідно лише забезпечити умови й перш за все цивілізовані «правила гри», які зробили б нашу державу більш привабливою для іноземних туристів [7].

Поступові зміни на краще в економічній ситуації та певні зрушення на шляху поліпшення матеріального становища населення створили об'єктивні передумови для розвитку сприятливого стосовно туристичної діяльності ринкового середовища. Позитивні результати дала й державна туристична політика, насамперед завдяки впровадженню системи ліцензування, що посилює контроль за якістю туристичного обслуговування. Але в міжнародному туризмі ситуація залишається нестабільною: пожвавлення туристичної активності чергується із спадами, відтворюючи в цих коливаннях не тільки стан внутрішнього ринкового середовища, а й світової ринкової кон'юнктури, де імідж України залишається ще невизначеним [2].

Для розвитку туризму в Україні необхідно вирішити такі основні завдання: впровадити ефективні механізми фінансово-економічного регулювання розвитку цієї галузі; визначити шляхи, форми та методи стимулювання розвитку підприємництва в цій сфері; створити, з урахуванням соціально-економічних інтересів держави, ефективну модель інвестиційної політики в галузі туризму; удосконалити організаційні структури управління галуззю туризму;

забезпечити раціональне використання та відновлення природного та історико-культурного середовища; прийняти екологічні регламенти та затвердити допустимі норми освоєння туристичних ресурсів, розробити механізми їх дій та запровадити в практику управління.

Основу державної політики в галузі туризму повинні складати такі чинники: державне стимулювання внутрішнього та іноземного (в'їзного) туризму, у тому числі через удосконалення системи оподаткування; забезпечення внутрішньої конвертованості туристичних послуг шляхом підвищення їх якості та розширення асортименту, поліпшення умов обслуговування туристів; поетапна приватизація туристичних об'єктів з їх інфраструктурою; будівництво нових, реконструкція та модернізація діючих туристичних об'єктів; державне фінансування відновлення пам'яток архітектури, культури, історії України; залучення коштів підприємницьких структур, суб'єктів туристичної діяльності для розвитку інфраструктури туризму (шляхи, пункти пропуску, системи водопостачання та каналізації, зв'язок, служби сервісу тощо); організація приміських зон короточасного відпочинку, створення нових рекреаційних зон загальнодержавного та місцевого значення; сприяння організації виробництва екологічно чистої сільськогосподарської продукції для забезпечення потреб туристів і відпочивальників у високоякісних продуктах харчування; залучення приватного сектора, особливо у сільській місцевості, до рекреаційно-туристичного підприємництва та підсобної діяльності у сфері туризму (сільського зеленого туризму); створення сприятливих умов для розвитку активних видів туризму (оздоровчо-спортивного, екологічного, пригодницького тощо); державне сприяння просуванню на міжнародний ринок туристичного продукту України через міждержавні угоди та програми; створення сучасної інформаційно-маркетингової служби у сфері туристичного бізнесу; проведення науково-дослідних, проектних і пошукових робіт з актуальних проблем розвитку рекреаційно-туристичних господарств, використання природного та історико-культурного потенціалу країни, створення геоінформаційної системи «Туризм в Україні» тощо.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

Водночас необхідно реалізувати низку науково-організаційних програм з метою забезпечення екологічно допустимих масштабів і темпів розвитку рекреаційно-туристичних зон, зокрема: виконати комплексні ландшафтно-екологічні та історико-культурні дослідження території України, встановити диференційовані норми туристичного навантаження на довкілля; переглянути природо- та пам'яткоохоронні нормативно-правові акти з метою посилення відповідальності за їх порушення; обґрунтувати на основі норм антропогенного навантаження гранично допустимі межі сумарної місткості об'єктів, розмішених у туристичних центрах [10].

Висновки

Першочерговими практичними кроками повинні бути: розробка нормативно-правової бази з питань туризму, здійснення за участю Державного комітету України по туризму експертиз проектів законодавчих та інших нормативно-правових актів у цій галузі; розроблення стандартів на послуги, що надаються туристам і екскурсантам; проведення сертифікації туристичних послуг; здійснення паспортизації туристичних підприємств і організацій; удосконалення порядку ліцензування суб'єктів туристичного підприємства; запровадження пільгових умов для стимулювання організацій відпочинку й оздоровлення дітей та молоді, насамперед дітей-сиріт, дітей-інвалідів, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи, та інших соціально незахищених груп населення; облаштування туристичної інфраструктури у мережі міжнародних транспортних коридорів, що пролягають територією України; налагодження потужної реклами вітчизняного туристичного продукту; випуск високоякісного інформаційно-довідкового матеріалу, створення спеціалізованих видань туристичного профілю (газет, журналів, законодавчих збірників, методичних рекомендацій, монографій, навчальних посібників, підручників тощо), постійних радіо- та телепрограм; забезпечення регулярного проведення в Україні міжнародних і національних туристичних виставок, салонів, бірж, ярмарків, фестивалів, конкурсів тощо; організація участі вітчизняних виробників туристичного продукту в аналогічних заходах за межами нашої держави з метою залучення

в Україну якомога більшої кількості іноземних туристів; створення сприятливих умов для збільшення туристичних потоків шляхом спрощення, згідно з міжнародною практикою, візових, митних і прикордонних формальностей; формування мережі туристичних представництв України за кордоном; створення тематичних програм, у яких всебічно, повно та правдиво висвітлюються вітчизняна історія, життя й діяльність видатних українських політичних і військових діячів, народних героїв, митців; проведення науково-практичних, методичних конференцій, семінарів та інших заходів для визначення науково обґрунтованих напрямків туризму; підготовку кваліфікованих кадрів у сфері туризму.

Якщо розглядати альтернативи, що існують сьогодні перед українським туризмом, то є лише два шляхи, (сценарії) подальшого перебігу подій. Саме зараз відбувається той вирішальний момент, від якого залежить майбутнє українського туризму, коли з'ясується, стане туризм однією з головних статей доходу у бюджеті, як це відбувається в більшості цивілізованих країн світу, чи залишиться на тому ж рівні, на якому він існував до сьогодні. Усе це визначається тими орієнтирами, що будуть закладені в політику розвитку туризму. Таким чином, маємо альтернативу: робити акцент на іноземного споживача чи реанімувати внутрішній туристичний процес.

Обираючи другий шлях розвитку (орієнтація на розвиток внутрішнього туристичного процесу), постаємо перед вибором, у якому саме напрямку працювати: розвивати в'їзний (регіональний) чи виїзний туризм. Так, організація поїздок за межі України – справа доволі прибуткова, і на ній заробляють гроші безліч організацій, зокрема й туристичні агенції. Тим часом, у більшості держав закордонний туризм посідає останнє місце. Так, у Японії з 15 000 турфірм тільки 5 % організують поїздки за її межі, решта працюють на внутрішній туризм [14].

На наш погляд, в Україні більш доцільним є розвиток саме в'їзного туризму, адже він дає додаткові робочі місця та валютні надходження.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Абдуразакова, Я. М. Современный международный туризм: тенденции и перспективы / Я. М. Абдуразакова. – Вестн. Астрах. гос. техн. ун-та. Сер. : Экономика. – 2010. – № 2. – С. 159–166.
2. Биржаков, М. Б. Индустрия туризма: перевозки / М. Б. Биржаков, В. И. Никифоров. – СПб. : Герда, 2007. – 528 с.
3. Вінниченко, І. І. Середовище турбізнесу: навч. посіб. / І. І. Вінниченко. – К. : Академперіодика, 2006. – 220 с.
4. Про туризм : Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/324/95-вр>. – Назва з екрану.
5. Квартальнов, В. А. Теория и практика туризма : учебник / В. А. Квартальнов. – М. : Финансы и статистика, 2003. – 673 с.
6. Людоговская, М. В. Система управления транспортными потоками в туристической индустрии [Электронный ресурс] / М. В. Людоговская. – Журн. ун-та водных коммуникаций. – 2010. – № 4. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/sistema-upravleniya-transportnymi-potokami-v-turisticheskoy-industrii>. – Заглав. с экрана.
7. Максарова, Е. М. Основные направления реализации принципов устойчивого развития в туризме [Электронный ресурс] / Е. М. Максарова. – Изв. Рос. гос. пед. ун-та им. А. И. Герцена. – 2008. – № 85. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/osnovnye-napravleniya-realizatsii-printsipov-ustoychivogo-razvitiya-v-turizme>. – Заглав. с экрана.
8. Новгородцева, А. Н. Становление теории туризма в зарубежной и отечественной практике [Электронный ресурс] / А. Н. Новгородцева. – Изв. Рос. гос. пед. ун-та им. А. И. Герцена. – 2009. – № 115. – Режим доступа: <http://cyberleninka.ru/article/n/stanovlenie-teorii-turizma-v-zarubezhnoy-i-otechestvennoy-praktike>. – Заглав. с экрана.
9. Петренко, Е. А. Проблема монополизма на железнодорожном транспорте / Е. А. Петренко // Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2011. – Вип. 40. – С. 289–295.
10. Розвиток туризму в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.marshruty.in.ua/index.php/rozvytok-turizmu-v-ukraini.php>. – Назва з екрану.
11. Смирнов, І. Г. Логістика туризму : навч. посіб. / І. Г. Смирнов. – К. : Знання, 2009. – 444 с.
12. Смирнов, І. Г. Логістична модель сталого розвитку туристичної галузі в Україні / І. Г. Смирнов // Вісн. Донец. ін-ту туристичного бізнесу. – 2007. – № 11. – С. 26–31.
13. Ходоскина, О. А. Логистическая система / О. А. Ходоскина. – Вісн. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В. Лазаряна. – Д., 2011. – Вип. 40. – С. 311–315.
14. Barcik, R. A. The Significance of Customer Service in Logistics [Electronic resource] / R. A. Barcik, M. B. Jakubiec. – Logistics and Transport. – 2013. – Vol. 17, № 1. – P. 5–10. – Access mode: <http://logistics-and-transport.eu/index.php/main/article/view/236/>. – Title from the screen.
15. Handfield, R. Introduction to supply chain management. / R. Handfield, E. Nichols. – New York : Prentic hall, 2005. – 183 p.
16. Khadaroo, J. Transport infrastructure and tourism development. Original Research Article [Electronic resource] / Jameel Khadaroo, Boopen Seetanah // Annals of Tourism Research. – 2007. – Vol. 34, iss. 4. – P. 1021–1032. – Access mode: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160738307000837>. – Title from the screen.
17. Mammadov, R. The Importance of Transportation in Tourism Sector [Electronic resource] / Rufat Mammadov. – Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries (24.05-26.05.2012) : 7-th Silk Road Intern. Conf. – Tbilisi–Batumi : Georgia, 2012. – P. 381–386. – Access mode: http://www.academia.edu/2628130/The_Importance_of_Transportation_in_Tourism_Sector. – Title from the screen.

Л. В. МАРЦЕНЮК^{1*}

^{1*}Каф. «Економіка и менеджмент», Днепропетровский национальный университет железнодорожного транспорта имени академика В. Лазаряна, ул. Лазаряна, 2, Днепропетровск, Украина, 49010, тел. +38 (093) 934 18 03, эл. почта gwinform1@rambler.ru

ОСНОВНЫЕ ПРИНЦИПЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОГО ТУРИЗМА В УКРАИНЕ

Цель. Недостаточно развитая инфраструктура, а также система транспортного обслуживания туристов и населения препятствуют быстрому подъему и распространению туристической славы Украины. Поэтому развитие туристической инфраструктуры и транспортных путей сообщения является одной из первоочередных государственных задач. **Методика.** Исследование основывается на использовании последовательного методического приема. **Результаты.** Автором проанализировано положение индустрии туризма в Украине, определены основные принципы и приоритетные направления его развития. В результате сделан вывод о том, что туристическая отрасль имеет чрезвычайно важное значение для экономики государства и развитие этой сферы общественной жизни должно стать одной из приоритетных задач на ближайшее будущее. **Научная новизна.** С точки зрения автора, более целесообразным является развитие въездного туризма, ведь это дает дополнительные рабочие места и валютные поступления. Автор настаивает, что приведение уровня качества отечественных туристических услуг к европейским стандартам значительно ускорит развитие туризма в Украине и привлечет больше отдыхающих из Украины и ближнего зарубежья. **Практическая значимость.** Рационально принятые меры по предложенным автором направлениям развития туризма позволят повысить конкурентоспособность украинской туристической отрасли на европейском рынке туристических услуг.

Ключевые слова: транспортный туризм; туристическая отрасль; транспортные путешествия; туристические услуги; рекреационный комплекс

L. V. MARTSENYUK^{1*}

^{1*}Dep. «Economics and Management», Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan, Lazaryan St., 2, Dnipropetrovsk, Ukraine, 49010, tel. +38 (093) 934 18 03, e-mail rwinform1@rambler.ru

BASIC PRINCIPLES OF TRANSPORT TOURISM DEVELOPMENT IN UKRAINE

Purpose. Undeveloped infrastructure and the system of public and tourist transport services prevent boom and spread of tourism glory of the country. Therefore, the development of tourist infrastructure and transport communication routes is a priority task. **Methodology.** Article methodology is based on the use of consequent methodological technique. **Findings.** Author analyzed the situation of tourism industry in Ukraine, set the basic principles for the tourism development and its priorities. The article contains the author's point of view on the fact that the tourism industry is of paramount importance to the state economics, and the development of this sector of public life should be a priority task for the near future. **Originality.** According to the author, the development of the inbound tourism is more reasonable, because it provides additional workplaces and exchange earnings. The author insists that the raise of quality level of domestic tourist services to the European standards would accelerate the development of Ukrainian tourism and would attract more holidaymakers from Ukraine and neighbouring countries. **Practical value.** The rational measures, which were taken regarding the proposed directions for the tourism development, can improve competitiveness of the Ukrainian tourist industry on the European tourist market.

Keywords: transport tourism; tourist industry; transport travels; tourist services; recreational complex

REFERENCES

1. Abdurazakova Ya.M. Sovremennyy mezhdunarodnyy turizm: tendentsii i perspektivy [Modern international tourism: tendencies and prospects]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Ekonomika – Bulletin of Astrakhan State Technical University. Series: Economics*, 2010, no. 2, pp. 159-166.

ЕКОНОМІКА ТА УПРАВЛІННЯ

2. Birzhakov M.B., Nikiforov V.I. *Industriya turizma: perevozki* [Tourist industry: transportation]. Saint Petersburg, Gerda Publ., 2007. 528 p.
3. Vinnychenko I.I. *Seredovyshe turbiznesu* [Tourism business environment]. Kyiv, Akadempriodyka Publ., 2006. 220 p.
4. *Pro turyzm: Zakon Ukrainy* (On tourism: law of Ukraine). Available at: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/324/95-vr> (Accessed 3 September 2013).
5. Kvartalnov V.A. *Teoriya i praktika turizma* [Theory and practice of tourism]. Moscow, Finansy i statistika Publ., 2003. 673 p.
6. Lyudogovskaya M.V. Sistema upravleniya transportnymi potokami v turisticheckoy industrii [Control system of traffic flows in the tourism industry]. *Zhurnal universiteta vodnykh kommunikatsiy – Journal of University of Water Communications*, 2010, no. 4. Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/sistema-upravleniya-transportnymi-potokami-v-turisticheckoy-industrii> (Accessed 3 September 2013).
7. Maksarova Ye.M. Osnovnyye napravleniya realizatsii printsipov ustoychivogo razvitiya v turizme [The basic realisation directions of sustainable development principles of tourism]. *Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta imeni A.I.Gertsena – Bulletin of Russian State Technical University named after A.I. Gertsen*, 2008, no. 85. Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/osnovnyye-napravleniya-realizatsii-printsipov-ustoychivogo-razvitiya-v-turizme> (Accessed 3 September 2013).
8. Novgorodtseva A.N. Stanovleniye teorii turizma v zarubezhnoy i otechestvennoy praktike [Formation of the tourism theory in the foreign and domestic practice]. *Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta imeni A.I.Gertsena – Bulletin of Russian State Technical University named after A.I. Gertsen*, 2009, no. 115. Available at: <http://cyberleninka.ru/article/n/stanovlenie-teorii-turizma-v-zarubezhnoy-i-otechestvennoy-praktike> (Accessed 3 September 2013).
9. Petrenok Ye.A. Problema monopolizma na zheleznodorozhnom transporte [The problem of monopoly on the railway transport]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2011, issue 40, pp. 289-295.
10. *Rozvytok turyzmu v Ukraini* (Tourism development in Ukraine). Available at: <http://www.marshruty.in.ua/index.php/rozvytok-turyzmu-v-ukraini.php> (Accessed 3 September 2013).
11. Smyrnov I.H. *Lohistyka turyzmu* [Tourism logistics]. Kyiv, Znannia Publ., 2009. 444 p.
12. Smyrnov I.H. Lohistychna model staloho rozvytku turystychnoi haluzi v Ukraini [Logistic model of sustainable tourism development in Ukraine]. *Visnyk Donetskoho instytutu turystychnoho biznesu* [Bulletin of Donetsk Institution of tourism Business], 2007, no. 11, pp. 26-31.
13. Khodoskina O.A. Logisticheskaya sistema [Logistic system]. *Visnyk Dnipropetrovskoho natsionalnoho universytetu zaliznychnoho transportu imeni akademika V. Lazariana* [Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan], 2011, issue 40, pp. 311-315.
14. Barcik R.A., Jakubiec M.B. The Significance of Customer Service in Logistics. *Logistics and Transport*, 2013, vol. 17, no. 1, pp. 5-10. Available at: <http://logistics-and-transport.eu/index.php/main/article/view/236/> (Accessed 3 September 2013).
15. Handfield R., Nichols E. Introduction to supply chain management. New York, Prentice hall Publ., 2005. 183 p.
16. Khadaroo J., Seetanah B. Transport infrastructure and tourism development. Original Research Article. *Annals of Tourism Research*, 2007, vol. 34, issue 4, pp. 1021-1032. Available at: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160738307000837> (Accessed 3 September 2013).
17. Mammadov R. The Importance of Transportation in Tourism Sector. 7-th Silk Road Int. Conf. "Challenges and Opportunities of Sustainable Economic Development in Eurasian Countries". Tbilisi-Batumi, 2012, pp. 381-386. Available at: http://www.academia.edu/2628130/The_Importance_of_Transportation_in_Tourism_Sector (Accessed 3 September 2013).

Стаття рекомендована до публікації д.е.н., проф. Ю. С. Барашом (Україна); д.е.н., проф. Н. І. Верхоглядовою (Україна)

Надійшла до редколегії 15.05.2013

Прийнята до друку 20.08.2013