

ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Розглянуто проблеми дослідження транспорту для потреб туризму в Україні, запропоновано модель оцінки ефективності і атрактивності транспортно-географічного положення на прикладі 20 модельних туристичних центрів України по відношенню до Харкова.

Ключові слова: транспортне забезпечення туризму, туристичне транспортно-географічне положення, транспортна доступність.

Рассмотрены проблемы исследования транспорта для нужд туризма в Украине, предложена модель оценки эффективности и атрактивности транспортно-географического положения на примере 20 модельных туристических центров Украины по отношению к Харькову.

Ключевые слова: транспортное обеспечение туризма, туристическое транспортно-географическое положение, транспортная доступность.

The problems of transportation studies for the needs of tourism in Ukraine, the proposed model for evaluating the effectiveness and attractiveness of transport-geographical position of example 20 model tourist centers of Ukraine towards Kharkov.

Key words: Transport support of tourism, tourist transport-geographical position, transport accessibility.

Розвиток туризму протягом усієї світової історії був неможливий без розвитку транспорту. Саме розвиток транспортних засобів і будівництво масових транспортних шляхів, по суті, і стали головними рушійними силами появи такого нового соціально-економічного феномену ХХ століття, як туризм. Тому дослідження проблем розвитку туризму завжди суміжне із дослідженням проблем розвитку транспортних систем. Не є винятком і Україна.

Проте, в географії туризму, транспортні питання не набули чинного наукового відгуку, зосереджуючись переважно в галузі економічних, технічних чи будівельних наук, що не є цілком вірним, оскільки саме географія оперує необхідним просторовим інструментарієм вивчення транспортних потоків у туризмі, їх просторової оптимізації і співвідношення із наявним туристичним потенціалом. Це при тому, що в Україні до сих пір існує ряд актуальних дослідницьких проблем як у сфері організації транспортних послуг в туристичному бізнесі, так і у сфері самодіяльного туризму.

Аналіз досвіду роботи ряду туристичних підприємств системи «УКРПРОФТУР» («Рівнетурист», «Запоріжтурист», «Львівтурист», «Херсонтурист», «Одесатурист», «Закарпаттурист»), деяких харківських туристичних агентств, транспортних компаній м. Харкова і м. Львова, Харківської обласної станції юних туристів, а також власного досвіду автора з організації виїзних туристичних практик студентів ХТЕІ КНТЕУ (Харківського торговельно-економічного інституту Київського національного торговельно-економічного університету) показує, що навіть

досвідчені учасники ринку транспортних послуг, не завжди адекватно й оптимально складають конфігурацію маршруту і графік руху, розраховують операційні витрати, а застосування сучасних супутникових навігаційних систем в Україні не є максимально ефективним, особливо у недостатньо доступних районах, де знаходяться унікальні туристичні ресурси, наявне ж паперове картографічне забезпечення – застаріле як морально так і технічно.

У сучасному науково-інформаційному полі України дуже мало наукових публікацій, присвячених географії транспорту в туризмі. Певною мірою варто виділити роботи російських авторів, зокрема [2], де досить детально проаналізовано сутність використання транспортних засобів та індустрія перевезень в туризмі, а також [6], де узагальнено принципи організації транспортних переміщень туристів у міжнародному контексті. Досить цікавим і ефективним, хоча і певною мірою компілятивним, але, головне, україномовним, є навчальний посібник [1], основні питання використання транспорту в туризмі розглянуті й у підручнику [5]. Як бачимо – це переважно навчальні посібники, які не є науковими. Серед суто наукових дисертаційних публікацій в Україні, що є варті уваги, можна виділити [3], де представлена модель оптимізації процесів транспортного обслуговування туристів, зокрема із залученням елементів просторового аналізу, а також [9], яка досліджує проблематику водного транспорту в туризмі, який, на жаль, не є масовим в Україні.

У системі транспортного забезпечення в туризмі розрізняють три види використання транспортних засобів і шляхів сполучення:

1) Власне *транспортування*, що включає в себе: *перевезення*, що входить в основний комплекс туристських послуг і зазвичай включається до вартості турів, зокрема доставка туристів від місця їх постійного проживання до місця призначення і назад; *трансфер* – надання транспортних засобів для забезпечення зустрічей-проводів туристів; *транспортне обслуговування* програмних заходів туристичної поїздки: екскурсійне обслуговування, виїзд на програмні заходи, огляд місцевості, переміщення за маршрутом тощо.

2) *Розміщення* (поєднання переміщення з проживанням в транспортних засобах): пасажирські потяги, комфортабельні автобуси, круїзні судна тощо.

3) *Розваги* і дозвілля, коли використання транспортних засобів на носить суто транспортний характер, а більше розважальний чи пригодницький (катання, екстремальний швидкісний рух, панорамний огляд визначних місць).

У даній роботі *об'єктом дослідження* є власне транспортування (перевезення) – основна функція транспортної системи. Варто зазначити, що вибір транспортних засобів і шляхів сполучення для забезпечення туристської подорожі залежить від цілого ряду чинників: цільової спрямованості; тривалості транспортування; кількості туристів; місткості транспортного засобу; програми туру; безпеки пересування; мобільності

транспортного засобу, якості дорожнього покриття, рівня комфорту тощо. Туристична подорож часто може проходити при комбінованому використанні декількох видів транспорту.

При внутрішньому туризмі найбільшу популярність мають автобусні і залізничні перевезення. В останні роки збільшився відсоток туристів, які користуються авіатранспортом, що пов'язано з розвитком таких видів туризму, як шоп-тури і бізнес-тури, де визначальним фактором є швидкість доставки.

Отже, метою даного дослідження є розробка моделі оцінки ефективності й атрактивності туристичного транспортно-географічного положення на прикладі ряду контрастних і модельних туристичних центрів (дестинацій) України. Ключова ідея авторської моделі оцінювання полягає у в математичному обґрунтуванні рівня співвідношення транспортно-географічного положення і транспортної доступності із наявними туристичними ресурсами, необхідністю і можливістю організації туристичних поїздок певним видом транспорту.

Алгоритм оцінки представлений у формулах (1) – (5):

$$\boxed{P_{Ti} = \prod_{n=1}^{n=4} T_{ni}} \quad (1), \quad \boxed{T_n = k_n * \sum_{i=1}^m n_i} \quad (2), \quad \boxed{k_n = 1 + \frac{M_n}{M}} \quad (3), \text{ де:}$$

P_{Ti} – потенціал транспортно-географічного положення центру « i »;

T_{ni} – потенціал розвитку певного виду транспорту « n » у центрі « i »;

$\prod$ – добуток значень; n – кількість видів транспорту;

n_i – індекс значення вихідного транспортного шляху (для автомобільного « m_1 » і залізничного « m_2 » транспорту) або розвитку інфраструктурних елементів (для водного « m_3 » і повітряного « m_4 » транспорту) у центрі « i »;

m – кількість вихідних транспортних шляхів або інфраструктурних елементів;

k_n – коефіцієнт значимості певного виду транспорту « n »;

M – пасажирооборот усіх видів транспорту в Україні за період 2000-2010 [13];

M_n – пасажирооборот певного виду транспорту в Україні за період 2000-2010.

$$\boxed{E_T = \frac{R_i}{P_T}} \quad (4), \quad \boxed{A_T = \frac{R_i}{D_i}} \quad (5)$$

E_T – показник транспортно-туристичної ефективності;

R_i – рівень забезпеченості наявними туристичними ресурсами центру « i »;

A_T – показник транспортно-туристичної атрактивності;

D_i – середня транспортна доступність (год) центру « i » з конкретного центру генерації туристичних потоків (у даному випадку - Харкова).

Таким чином, у табл. 1 представлені критерії визначення величини індексів певних елементів транспортної системи у туристичних центрах (дестинаціях), а у табл. 2 – результати їх оцінки на прикладі 20 типових туристичних місць України.

Таблиця 1

Критерії оцінки потенціалу транспортно-географічного положення для потреб внутрішнього туризму в Україні

Вид транспорту (коефіцієнт значимості пасажирських перевезень)	
Оцінка	Критерій оцінки
1. Автомобільний ($Kn_1 = 1,5$)	
1,0	виходить місцева автомобільна дорога
1,1	виходить територіальна автомобільна дорога
1,2	виходить регіональна автомобільна дорога
1,3	виходить магістральна автомобільна дорога
2. Залізничний ($Kn_2 = 1,4$)	
1,0	виходить вузькоколійна або тупикова залізниця
1,1	виходить одноколійна неелектрифікована залізниця
1,2	виходить одноколійна електрифікована залізниця
1,3	виходить двоколійна або багатоколійна електрифікована залізниця
3. Водний ($Kn_3 = 1,0$)	
3.1 Річковий	
1,0	наявна судоходна ділянка річки, що не впадає в море
1,1	є річкова пристань на річці, що не впадає в море
1,2	є річковий порт на річці, що не впадає в море
1,3	є річковий порт на річці, що впадає в море
3.2 Морський	
1,0	Знаходження на морському узбережжі
1,1	морські пристані для пасажирських суден
1,2	наявний каботажний морський порт
1,3	наявний міжнародний морський порт
4. Повітряний ($Kn_4 = 1,1$)	
1,0	внутрішній аеропорт, що зрідка приймає чартерні рейси
1,1	міжнародний аеропорт з нерегулярним авіасполученням
1,2	міжнародний аеропорт з регулярним авіасполученням
1,3	міжнародний аеропорт зі щоденним регулярним авіасполученням

(розроблено автором)

Об'єктивним результатом оцінки є значне переважання у структурі показника потенціалу транспортно-географічного положення саме автомобільного транспорту – найбільш маневренного і мобільного за

використанням транспортних засобів, а також щільного і розгалуженого за мережею шляхів сполучення. Значення водного транспорту є актуальним лише для приморських і подніпровських міст, а повітряного – переважно для столиці і великих міст – центрів ділового і культурного життя країни.

Для більшості оцінених міст зберігається значимість залізничного транспорту, особливо для великих населених промислово-культурних центрів-генераторів туристичних потоків: Харкова, Донецька, Львова, Запоріжжя, Києва, а також для таких транзитних транспортних центрів з унікальними туристичними ресурсами, як: Святогірськ, Миргород, Трускавець. Разом з тим у Шацька і Ялти відсутнє залізничне сполучення, що ускладнює процес транспортування туди туристів.

Таблиця 2

Прикладна оцінка транспортно-географічного положення (ТГП)
модельних туристичних дестинацій України

№	Модельна туристична дестинація	Туристичні ресурси (R)*	Потенціал ТГП (транспортно-географічного положення)					P_T	E_T
			Автомобільний (T ₁)	Залізничний (T ₂)	Водний (T ₃)	Повітряний (T ₄)			
1	Донецьк	58	23,10	14,60		1,43	481	0,12	
2	Харків	87	22,20	16,90		1,43	538	0,16	
3	Київ	147	23,55	9,66	1,30	2,53	748	0,20	
4	Львів	113	23,10	17,10		1,32	521	0,22	
5	Рівне	48	18,90	7,70		1,10	160	0,30	
6	Запоріжжя	85	17,85	8,82	1,30	1,32	270	0,31	
7	Херсон	70	14,70	4,62	2,50		170	0,41	
8	Чернівці	59	20,85	6,16		1,10	141	0,42	
9	Одеса	116	17,10	5,88	1,30	1,32	173	0,67	
10	Чернігів	80	14,85	5,18		1,10	102	0,79	
11	Миргород	41	12,00	3,92			47	0,86	
12	Мукачеве	71	14,25	3,92		1,10	61	1,15	
13	Бердянськ	44	17,40	1,54	1,20		32	1,36	
14	Умань	44	16,80	1,54			26	1,69	
15	Трускавець	75	11,70	3,64			43	1,77	
16	Кам'янець-Под.	87	15,75	3,08			49	1,80	
17	Святогірськ	90	7,20	5,74			41	2,17	
18	Євпаторія	64	8,55	1,82	1,20		19	3,43	
19	Шацьк	52	6,62				7	7,92	
20	Ялта	109	7,80		1,20	1,10	10	10,60	

* оцінка туристичних ресурсів здійснена згідно [11] (укладено автором)

Транспортно-туристична ефективність (E_T) показує рівень збалансованості транспортно-географічного положення певного туристичного центру (дестинації) та процесу освоєння і споживання наявних туристичних ресурсів: чим більший показник рівня E_T - тим більша асиметрія балансу між наявними туристичними ресурсами і розвитком транспортної інфраструктури; відповідно більшою буде й туристична унікальність даного місця, а отже і необхідність підвищення транспортних витрат при організації туди туристичних подорожей.

Проте дана закономірність лише дає загальну уяву про транспортно-туристичну ефективність, оскільки дуже важливим фактором є реальна фізична доступність туристичних дестинацій по відношенню до центрів (територій) генерації туристичного попиту. Тому розглянемо дану дилему на прикладі Харкова (див. Табл. 3), проаналізувавши транспортну доступність до даного міста тих самих модельних туристичних дестинацій, додатково з Вилковим (див. Табл. 3). Оскільки роль повітряного і водного транспорту у внутрішньому туризмі України не значна, автор свідомо їх не розглядав.

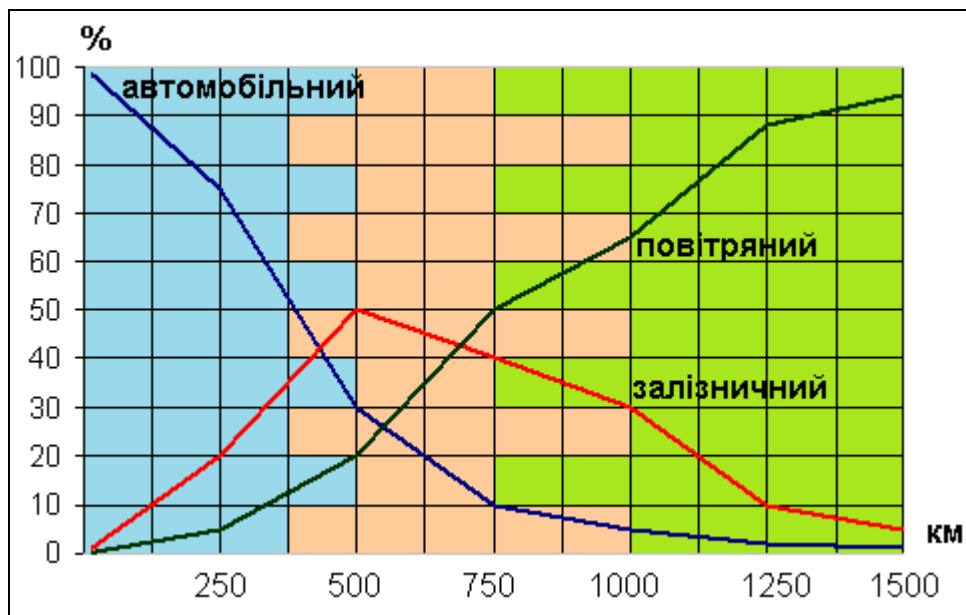


Рис. 1. Питомі ваги перевезень пасажирів основними видами транспорту в залежності від відстані [2; 3] (побудовано автором)

При розрахунках автотранспортної доступності враховувався не лише найближчий шлях, а й краще дорожнє покриття, відповідно – найшвидший шлях, а також обмеження в швидкості руху по дорогам різної категорії та правила руху згідно [4; 7; 8; 12]. При розрахунках залізничної доступності враховувались тарифні відстані (км) між пасажирськими залізничними вокзалами (станціями) та найшвидший варіант прямої транспортної доступності пасажирськими (не приміськими) поїздами [10; 14]. Табл. 3 і Рис. 1 наглядно демонструють ефективність використання певних видів транспорту для транспортування туристів з Харкова.

Таблиця 3

Доступність Харкова до модельних туристичних дестинацій України

№	Модельна туристична дестинація	Туристичні ресурси (R)	Транспортна доступність						А _Т
			Автомобільна		Залізнична		середня		
			км	год	км	год	км	год	
1	Святогірськ	90	173	2,9	153	2,7	163	2,8	32,3
2	Київ	147	467	7,0	502	9,1	485	8,1	18,2
3	Запоріжжя	85	306	4,3	330	5,3	318	4,8	17,8
4	Донецьк	58	295	4,7	317	6,1	306	5,4	10,7
5	Ялта	109	765	11,4			765	11,4	9,6
6	Одеса	116	668	11,0	775	14,2	722	12,6	9,2
7	Миргород	41	266	4,3	254	5,0	260	4,6	8,9
8	Чернігів	80	580	9,0	511	10,6	546	9,8	8,2
9	Львів	113	1004	15,3	1091	19,5	1048	17,4	6,5
10	Херсон	70	652	9,7	617	12,6	635	11,1	6,3
11	Євпаторія	64	737	11,2	724	10,9	731	11,0	5,8
12	Кам'янець-Под.*	87	893	14,8	983	17,7	938	16,3	5,3
13	Бердянськ	44	493	7,7	553	11,3	523	9,5	4,6
14	Вилкове	58	872	12,8			872	12,8	4,5
15	Трускавець	75	1106	16,9	1205	23,2	1156	20,1	3,7
16	Умань	44	539	8,6	777	15,7	658	12,2	3,6
17	Мукачеве	71	1231	18,7	1299	24,0	1265	21,4	3,3
18	Рівне**	48	791	12,0	901	17,0	846	14,5	3,3
19	Шацьк	52	1011	15,8			1011	15,8	3,3
20	Чернівці	59	992	15,3	1105	25,6	1049	20,4	2,9

* час залізничної подорожі розрахований із урахуванням пересадки у м. Київ на інший поїзд; ** час залізничної подорожі розрахований до ст. Здолбунів + 0,5 год;

(укладено автором)

Очевидним що для трансферу туристів (5-25 км), на сучасному етапі як в Харкові, так і Україні, альтернативи автомобільному транспорту практично не існує. Транспортна доступність туристичних центрів на рівні 300±30 км (5±0,5 год) буде визначати перевагу використання також автомобільного транспорту, особливо при екскурсійному обслуговуванні, тоді як на більших відстанях і при більшій кількості витраченого на дорогу часу зростатиме роль залізничного транспорту, особливо при цільових разових перевезеннях. Разом з тим, порівняння автомобільної і залізничної доступності при перерахунку на витрати палива, роботу водія, амортизацію, страхування, комфорт тощо дає додаткову аналітичну інформацію при розробці оптимальної вартості туристичних маршрутів на користь залізничного транспорту, особливо в сучасних умовах постійного подорожчання автомобільного палива.

Транспортно-туристична аттрактивність (A_T) показує рівень транспортно-комерційної привабливості організації подорожей до конкретного туристичного центра (дестинації): чим вищий показник A_T - тим вигідніше організовувати до них поїздки туристів з певного місця генерації турупотків.

Як видно на прикладі Харкова, по-перше - це будь достатньо наближені і забезпечені туристичними ресурсами дестинації: Святогірськ (національний парк, кліматичний курорт, історико-культурний заповідник, центр паломництва, рекреаційна зона), Запоріжжя (Хортиця, ДніпроГЕС), Київ (столиця, а також архітектурні, історичні, культурні, релігійні пам'ятки і аттракції, центр ділового і подієвого туризму): а по-друге, не зважаючи на достатню віддаленість, - це будуть найбільші центри приморського туризму в Україні: Одеса і Ялта.

Отже, перспективність представленої оціночної моделі, її інновативність та практичне спрямування, реалізується у трьох сферах:

1) У науково-освітній, оскільки дана модель, по-перше, є універсальною для оцінки туристичного транспортно-географічного положення різних туристичних центрів, є досить гнучкою і легко адаптує зміну оціночних критеріїв, а по-друге, є досить сприйнятною не лише для науковців, а й для викладачів і студентів, що здобувають фахову туристичну підготовку, зокрема дана методика упроваджена автором у навчальний процес при викладанні спецкурсу „Організація транспортних послуг”.

2) У адміністративно-управлінській, оскільки результати її застосування дають достовірну інформацію для прийняття місцевими органами влади ефективних рішень в управлінні транспортним і рекреаційним господарством регіону, визначають як інвестиційно-привабливі місця, так і проблемні райони і населені пункти, дозволяють оптимізувати регіональну туристичну політику.

3) У підприємницько-господарській, оскільки оціночна модель легко адаптується суб'єктами туристичного бізнесу, транспортними компаніями, приватними перевізниками для власних комерційних цілей, а результати оцінки виступатимуть основою їх маркетингових та інвестиційних планів.

1. Аріон О.В. Організація транспортного обслуговування туристів: Навчальний посібник. – К.: Альтпрес, 2008. – 192 с.

2. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки. — СПб.: Издательский дом Герда, 2007. — 528 с.

3. Заруцька О.І. Забезпечення ефективності транспортного обслуговування туристів: автореф. дис... канд. екон. наук: 08.06.01 / Національний транспортний ун-т. — К., 2005. — 20с

4. Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 07.06.2010. N 340 «Про затвердження Положення про робочий час і час відпочинку водіїв колісних транспортних засобів».

5. Організація туризму: підручник / І.М. Писаревський, С.О. Погасій, М.М. Покоłodна та ін.; за ред. І.М. Писаревського. – Х.: ХНАМГ, 2008. – 541 с.

6. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. – М.: Академия, 2006. – 384 с.

7. *Постанова Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. N 176 «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту».*
8. *Постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. N 252 «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом».*
9. *Тимощук О.М.. Оцінка рівня якості туристичних послуг водного транспорту: Автореф. дис... канд. екон. наук: 08.07.04 / Одеський національний морський ун-т. — О., 2006. — 20с.*
10. *Україна. Атлас залізниць. — К.: ДНВП «Картографія», 2008. — 80 с.*
11. *Яковчук О.В. Оцінка туристичного потенціалу України // Географія та туризм: наук. зб. / ред. кол.: Я.В. Олійник (від. ред.) та ін. — К.: Альтер-Прес, 2010. — Вип. 10. — 242 с. — С. 57-65.*
12. <http://www.sit-trans.com/?action=distance>
13. <http://www.ukrstat.gov.ua/>
14. http://www.uz.gov.ua/?m=info.info_posagiriv.rozklad_ruhu&lng=uk

УДК 795.6

Колотуха О.В.

ГЕОГРАФІЧНА ОЦІНКА ТУРИСТСЬКО-СПОРТИВНИХ МАРШРУТІВ УКРАЇНИ

Статтю присвячено розгляду проблем географічної оцінки компонентів природного середовища, які впливають на визначення категорій складності туристсько-спортивних маршрутів. Розглянуті туристсько-спортивні можливості України.

Статья посвящена рассмотрению проблем географической оценки компонентов природной среды, которые влияют на определение категорий сложности туристско-спортивных маршрутов. Рассмотрены туристско-спортивные возможности Украины.

The article is sanctified to consideration of problems of geographical estimation of components of natural environment, that influence on determination of categories of complication of tourist-sporting routes. Considered tourist-sporting possibilities of Ukraine.

Постановка проблеми. Полеміка щодо визначення категорій складності маршрутів туристсько-спортивних походів з різних видів спортивного туризму серед туристського загалу України на сьогоднішній день досягла апогею. Якщо до 2001 року туристи України користувалися ще радянським класифікатором туристських спортивних маршрутів, де територія України була явно обділена, то з грудня 2001 року фахівцями спортивного туризму був розроблений власний класифікатор. Діючий на сьогодні Перелік класифікованих маршрутів туристсько-спортивних походів по Україні затверджено постановою Президії Федерації спортивного туризму України від 8.12.2001 року [1]. До Переліку включено маршрути таких видів туризму та категорій складності (к.с.): пішохідні II-III к.с., лижні II-IV к.с., гірські I-II к.с., водні II-IV к.с., велосипедні II-V к.с., вітрильні I-V к.с., автомобільні I-II к.с., мотоциклетні I-V к.с. та спелеологічні I-IV к.с. За деякими видами туризму відсутні маршрути I к.с., тому що визначення складності таких маршрутів є доступним маршрутно-кваліфікаційним комісіям будь-якого рівня (це