

**Міністерство освіти і науки України
Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича
Географічний факультет
Кафедра географії та менеджменту туризму**

**Оцінка інноваційних транспортних технологій в туристичній
галузі України**

**Кваліфікаційна робота
Рівень вищої освіти – перший (бакалаврський)**

Виконав:

Студент IV курсу 410 групи
спеціальності 242 «Туризм і рекреація»

Богдан КОВАЛЬСКИЙ

Науковий керівник: асистент, заступник
декана з виховної роботи, кандидат
географічних наук
Степан БРИК

До захисту допущено:

Протокол засідання кафедри № _____

від «_____» _____ 2024 р.

зав. кафедри _____ доктор географічних наук Олександр Король

АНОТАЦІЯ

Ковальський Б. В. Оцінка інноваційних транспортних технологій в туристичній галузі України. *Кваліфікаційна робота першого (бакалаврського) рівня вищої освіти. Спеціальність 242 «Туризм і рекреація».* Чернівецький національний університет імені Юрія Федьковича. Чернівці, 2024.

Автором проведено оцінку інноваційних транспортних технологій в туристичній галузі України та перспективи розвитку туризму у післявоєнний час.

Ключові слова: *туризм, транспорт. залізничний транспорт; пасажирські перевезення; структура управління; Укрзалізниця.*

ANNOTATION

Kovalsky B.V. Evaluation of innovative transport technologies in the tourism industry of Ukraine. *Qualification work of the first (bachelor) level of higher education. Specialty 242 "Tourism and recreation".* Chernivtsi National University named after Yury Fedkovich. Chernivtsi, 2024.

The author made an assessment of innovative transport technologies in the tourism industry of Ukraine and the prospects for the development of tourism in the post-war period.

Keywords: *tourism, transport. Railway transport; passenger transportation; management structure; Ukrzaliznytsia*

Кваліфікаційна робота містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів наукових досліджень інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

Богдан Ковальський
(підпис)

ЗМІСТ

СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	4
ВСТУП	5
РОЗДІЛ 1. Теоретико-методологічні основи вивчення транспортування в туризмі	7
1.1 Поняття і суть транспортного обслуговування в туризмі	7
1.2 Класифікація видів транспортного туризму	8
РОЗДІЛ 2. Сучасний стан розвитку транспортних послуг у	12
міжнародному туризмі	12
2.1 Роль транспорту для туристичної індустрії	12
2.2 Загальні принципи авіап перевезень	14
2.3 Чартерні рейси як засіб для організації масових туристських авіап перевезень	18
2.4 Комп'ютерні системи бронювання авіаквитків	28
РОЗДІЛ 3. Оцінка інноваційних транспортних технологій в туристичній галузі України	31
3.1 Сучасний стан інфраструктури транспортної системи	31
3.2 Цифровізація та автоматизація	40
3.3 Альтернативні напрями розвитку пасажирських залізничних компаній в Україні	42
РОЗДІЛ 4. Проблеми та перспективи розвитку транспортних послуг у туризмі	54
4.1 Проблеми розвитку транспортних послуг у туризмі	54
4.2 Перспективи розвитку транспортних послуг у туризмі	55
4.2.1 Вектори розвитку українського туризму після війни	55
4.3 Пропозиції розвитку транспортних послуг у туризмі	60
4.3.1 Відновлення та розвиток транспортної інфраструктури у повоєнний період	61
ВИСНОВКИ	70
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	73
ДОДАТКИ	76

СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ЄС — Європейський Союз ¹

КСБ — Комп'ютерна система бронювання ²

СНД — Співдружність Незалежних Держав ³

GDS (Computer Reservations System) — Комп'ютерні системи резервування ⁴

PARS (Programmed Airline Reservations System) — Система програмного бронювання авіаквитків ⁵

IATA (International Air Transport Association) — Міжнародна асоціація повітряного транспорту ⁶

ICAO (International Civil Aviation Organization) — Міжнародна організація цивільної авіації ⁷

TWA — Trans World Airlines ⁸

UNWTO — Всесвітня туристична організація ⁹

АТ «УЗ» — Акціонерне товариство «Українська залізниця» ¹⁰

ВСТУП

Транспорт – один із важливих елементів туристичної індустрії. Транспортні послуги виступають частиною туристичного продукту, впливаючи таким чином на його якість. Крім того, розвиток транспорту та транспортної інфраструктури дає можливість розширювати географію подорожей. Якщо транспортні системи й транспортна інфраструктура в країні не відповідають міжнародним стандартам за зручністю, швидкістю перевезень, безпекою та ефективністю, то це негативно відбивається на розвитку туризму. [19] Оцінка інноваційних транспортних технологій у туристичній галузі України є важливою для розуміння, як вони можуть сприяти розвитку інфраструктури, підвищенню якості обслуговування та залученню туристів. [18]

Об’єкт дослідження – транспортні послуги

Предмет дослідження – оцінка послуг переміщення в туристичній сфері

Мета кваліфікаційної роботи полягає у оцінці інноваційних транспортних технологій в туристичній галузі України.

Для досягнення даної мети, було розроблено ряд завдань:

- 1) визначити поняття і суть транспортування в туризмі;
- 2) класифікувати та описати види туристичного транспорту;
- 3) проаналізувати проблеми та перспективи розвитку транспортних послуг;
- 4) розглянути інфраструктурні покращення, цифровізацію та автоматизацію, альтернативні напрями розвитку пасажирських перевезень, виклики та перспективи розвитку транспортних технологій в післявоєнний період.

Структура кваліфікаційної роботи складається з анотації, списку умовних скорочень, вступу, 4 розділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Робота містить 3 таблиці, 9 рисунків, список

використаних джерел налічує 32 найменування. Обсяг основного тексту становить 63 сторінок.

Інформаційно-методологічною базою курсової роботи стали: навчальні посібники, наукові статті періодичної літератури, закони України, державні нормативно-законодавчі акти, монографія вітчизняних та зарубіжних авторів, державні постанови, інтернет ресурси, статистичні дані.

РОЗДІЛ 1.Теоретико-методологічні основи вивчення транспортування в туризмі

1.1 Поняття і суть транспортного обслуговування в туризмі

Транспорт відіграє ключову роль у розвитку туризму. Рівень розвитку транспортної системи безпосередньо впливає на стан та прогрес туризму. За Дж. Уокером, історію туризму можна розділити на два періоди: до появи масових видів транспорту та після них. Другий період, у свою чергу, поділяється на епохи залізниць, автомобілів, реактивних літаків та круїзів на морських лайнерах.

Транспортні послуги є одним із ключових елементів обслуговування у галузі туризму. Вони складають основну частку вартості туру: від 40% до 60%. Різні види транспорту використовуються туристичними компаніями для організації подорожей. Найбільша частина транспортних послуг припадає на авіаційний транспорт.

Для того, щоб оцінити якість транспортного обслуговування, спочатку необхідно розглянути визначення транспорту та його компонентів. Для цього ми використаємо Закон України «Про транспорт», в якому зазначено, що транспорт є однією з ключових галузей суспільного виробництва і призначений для задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях[26].

Для нашого дослідження важливо розкрити значення ключових термінів, серед яких є поняття «транспортного обслуговування». Проведемо докладний аналіз складових цього терміну. Загалом, транспортне обслуговування можна визначити як процес, пов'язаний із переміщенням вантажів та пасажирів у просторі й часі, з наданням супутніх транспортних послуг, що стосуються цієї діяльності. Наведемо кілька прикладів даного визначення, які представлені в табл.1.1(додаток А)

1.2 Класифікація видів транспортного туризму

Транспорт існував як окрема сфера економіки до виникнення потреби у туризмі та його перетворення в соціальну потребу; транспорт може працювати незалежно від туризму, у той час як обернене неможливо; туризм залежить від належного стану та сталого функціонування транспортної системи більше, ніж пасажирський транспорт від туристичного розвитку. [8]. Основною метою пасажирського транспорту є забезпечення задоволення населення в перевезеннях, тоді як головною метою туризму є надання населенню якісних туристичних продуктів і окремих туристичних послуг[22].

У джерелі [14, с.87] наведено таку класифікацію засобів перевезень в туризмі:

1) наземні види перевезень:

–переміщення і перевезення за допомогою м'язової сили людини (пішохідні, лижні, велосипедні, рикші, носилки);

–за допомогою тварин (в'ючні, тяглові, верхові);

–механічні засоби: автомобільний транспорт (колісний, шнековий, гусеничний та ін.); рейковий транспорт –залізниці, метро, трамваї, фунікулери, канатні дороги;

2) повітряні види перевезень: повітряні кулі та дирижаблі, планери та дельтаплани, парашути, параплати, парамотори; вертольоти; літаки малої авіації, гідролітаки, широкофюзеляжні літаки, надзвукові лайнери;

3) перевезення водним річковим і морським транспортом: плоти і гребні човни; парусні судна та яхти; човни і судна маломірного флоту з механічним приводом; річкові та морські судна; судна на повітряній подушці; підводні судна.

Зазвичай транспорт, що використовується для перевезення туристів, UNWTO⁹ поділяє на[24]:

- повітряний,
- сухопутний
- залізничний
- автомобільний,
- також водний
- підводний
- надводний

Науковцем Ходіковою І.В.[21] транспортні подорожі рахуються як подорожі організованих груп туристів при наявності путівок (ваучерів) по розроблених маршрутах з використанням різних транспортних засобів.

У джерелі [19,с.374] транспортування співвідноситься у ролі туризму у тому випадку, якщо перевезення є невід'ємною частиною туризму, такого як круїз або мальовнича залізнична подорож.

Туристи отримують задоволення не тільки від швидкості переміщення до місця відпочинку, а від самого процесу транспортування. Залежно від способу пересування в науковій літературі виокремлюють широкий спектр видів туризму.

Науковець Марценюк Л.В.[23] пропонує таку класифікацію туристичних подорожей різними видами транспорту:

- залізничний (круїзний, трансферні перевезення, оглядовий, по вузьким коліям);
- автомобільний (материковий, трансферні перевезення, оглядовий, самодіяльний); – морський (круїзний, оглядовий);
- річковий (круїзний, оглядовий);
- авіаційний (чартерний, оглядовий).

Залежно від видів транспорту та засобів пересування, якими користуються туристи, туризм може бути класифікований на різні форми: автомобільний, автобусний, мотоциклетний, авіаційний, водний (морський,

річковий), підводний, залізничний, гужовий, велосипедний, пішохідний, лижний, спелеологічний, комбінований або змішаний. У сучасних умовах дедалі популярнішим стає використання екзотичних видів транспорту для здійснення туристичних подорожей, таких як канатні дороги, фунікулери, повітряні кулі, дельтаплани та інші. Залежно від рівня мобільності та засобів пересування, туризм умовно можна розділити на активний (пішохідний, гірський, лижний, водний, велосипедний, автомобільний, мотоциклетний, спелеологічний) та пасивний (залізничний, автобусний, морський та авіаційний)[22]. Романова А.А.[25]за способом пересування виокремлює автомобільний, залізничний, авіаційний, водний, мотоциклетний, велосипедний, пішохідний, кінний, космічний, комбінований види туризму.

У джерелі [19] транспортні подорожі поділяються за такими критеріями:

- за сезонністю (інтенсивністю турпотоку у певний період часу подорожі): цілорічні; сезонні; разові;
- за побудовою траси маршруту: лінійні; радіальні; кільцеві;
- за тривалістю маршруту: короткострокові; подорожі вихідного дня; тривалі;—залежно від засобу пересування: автотури (автобусні; маятникові; автомобільні), залізничні тури; теплоходні тури; авіаційні тури; комбіновані тури.

Більш ширшу класифікацію видів транспортного туризму наводить Ходікова І.В. [21] і пропонує класифікувати за такими ознаками:

- способу пересування на маршруті (залізничний, морський, автобусний, річковий, авіаційний, інші види, комбінований);
- виду використовуваного транспорту (поїзди, літаки, автобуси, теплоходи, пороми, яхти, човни, байдарки, плоты, підводні човни та інші плавзасоби, мотоцикли, велосипеди, повітряні кулі, дельтаплани);

- побудови траси маршруту (лінійна, кільцева, радіальна, комбінована);
- тривалості подорожі (короткочасні, типу «вікенд», багатоденні);
- сезонності (цілорічні, сезонні, разові).

Враховуючи різноманітність підходів та не одностайність думок науковців, вважаю за потрібне систематизувати та доповнити класифікацію видів транспортного туризму (табл.1.2) (додаток Б)

РОЗДІЛ 2. Сучасний стан розвитку транспортних послуг у міжнародному туризмі

2.1 Роль транспорту для туристичної індустрії

Глобалізація світової економіки та збільшення зовнішньоторговельних, туристичних, наукових та культурних зв'язків призвели до значного зростання рухомості населення. Сучасний туризм досяг високого рівня розвитку завдяки використанню різних видів транспорту. Транспортні послуги стали важливою складовою туристичної діяльності та необхідною для створення турпродукту. Для перевезення туристів під час подорожі можуть використовуватися повітряні, автомобільні, залізничні та водні види транспорту, кожен з яких має свої особливості для використання в туристичних маршрутах.

Послуги перевезення є невід'ємною частиною будь-якого туристичного продукту. Це включає перевезення туристів на великі відстані по всьому маршруту подорожі, трансфер до місць проживання, таких як готелі, пансіонати, санаторії, а також транспортні послуги на місці проживання, наприклад, екскурсійні. Важливо відзначити, що надання транспортних послуг низького якості може погіршити враження від усього туру, викликати багато негативних відгуків та зменшити конкурентоспроможність туристичного підприємства[11].

Перетворення туризму в масове явище піднімає ряд питань, пов'язаних з його транспортними послугами. Загалом, ці питання зводяться до наступного:

- ✓ створення матеріально-технічної бази туристичного транспорту загального користування, відповідно до існуючих вимог та потреб;
- ✓ удосконалення організації транспортних перевезень;

- ✓ поліпшення якості транспортного обслуговування туристів.

Правильне рішення цих проблем пов'язане з необхідністю вирішення завдань, що відповідають зростаючим вимогам туристичних послуг і підвищують ефективність туристичної діяльності.

Для туризму найважливішим при використанні пасажирського транспорту є досягнення мети подорожі і забезпечення безпеки і комфорту пересування туристів. Рішення цих завдань може бути несумісне з завданнями транспортування. Тому реалізація мети подорожі не завжди дозволяє здійснити розумний в транспортному плані переїзд (перевезення по найкоротшому маршруту, мінімізація транспортних витрат, забезпечення дотримання розкладу і т.д.). У той же час слід зазначити, що в сучасних умовах туризм неможливий без послуг пасажирського транспорту, а туризм забезпечує значний обсяг перевезень і забезпечує роботою транспорт, тому транспорт зацікавлений в туризмі.

Розвиток туризму і транспорту - це взаємопов'язаний і взаємозумовлений процес. Поточна тенденція показує, що частка пересувань в загальному періоді туризму збільшується. Це пов'язано зі зростаючим бажанням людей збільшити кількість вражень і активно споживати різні туристичні продукти за відносно короткий проміжок часу. Також можна відзначити постійне збільшення середньої відстані подорожі одного туриста. Це призводить до збільшення доходів, одержуваних від продажу туристичних послуг і товарів, безпосередньо пов'язаних з розвитком транспортних систем. При такому розкладі, за деякими даними, транспортні витрати на туристичні поїздки становлять близько 1/4 від загальних витрат туристів, а в деяких випадках (для міжконтинентальних поїздок) – майже половину цих витрат.

Динаміка використання транспорту в туристичній діяльності демонструє різні тенденції в залежності від виду транспорту. Згідно з

аналізом звіту ЮНВТО за період з 2006 по 2018 рік, частка залізничного транспорту в загальному обсязі туристичних перевезень усіма видами транспорту знизиться з 4% до 2%, Частка водного транспорту знизиться з 7% до 4%, Частка автомобільного транспорту знизиться з 45% до 39%, а частка повітряного транспорту збільшиться з 44% до 55%. Це свідчить про стійку глобальну тенденцію до зростання ролі. (рис. 2.1) (Додаток В) [4]

2.2 Загальні принципи авіаперевезень

У сучасному світі важливе значення має авіаційний транспорт, який вважається найшвидшим способом подорожувати на великі відстані. Особливо важливою стала роль авіаперевезень у розвитку масового туризму. Розквіт авіації у середині минулого століття призвів до створення літаків, призначених для різних маршрутів та забезпечених високим рівнем комфорту. На борту літаків та в аеропортах пасажиром надається різноманітний та високоякісний сервіс, що робить подорожі приємними та доступними для широкого кола людей.

Авіаперевезення мають свої особливості порівняно з іншими видами транспорту. Це пов'язано залежністю від погодних умов, необхідністю розміщення аеропортів за межами населених пунктів та часом, необхідним для підготовки пасажирів до вильоту. Однак завдяки великій швидкості доставки авіаперевезення становлять серйозну конкуренцію для наземного та водного транспорту.

Повітряне транспортування - це перевезення пасажирів і багажу, яке виконується авіаційними компаніями на повітряних суднах за встановлену плату, а також за допомогою наземних транспортних засобів перевізника.

Внутрішнє авіаперевезення - це перевезення повітрям, де пункт відправлення, пункт призначення і всі проміжні пункти знаходяться на території однієї держави.

Міжнародне авіаперевезення - це перевезення повітряним шляхом, де пункт відправлення і пункт призначення розташовані на території двох

держав або на території однієї держави з проміжним пунктом (пунктами) посадки на території іншої держави.

Регулювання транспорту повітряним шляхом відбувається відповідно до міжнародного законодавства (у випадку міжнародних перевезень) або національного законодавства (у випадку внутрішніх перевезень).

Основними документами, які визначають правила міжнародних авіаперевезень, є міжнародні глобальні та двосторонні угоди. Двосторонні угоди зазвичай укладаються між двома країнами, які співпрацюють в рамках інших угод (рамками СНД³, ЄС² тощо).

Для регулювання діяльності у світовому повітряному просторі було створено кілька міжнародних організацій, які мають на меті розробку основних стратегічних напрямів у розвитку міжнародних авіаційних зв'язків. До найбільш важливих організацій відноситься Міжнародна організація цивільної авіації ICAO⁷ та IATA⁶.

В Україні прийнято багато нормативних актів, які регулюють авіаперевезення, включаючи Повітряний кодекс України та Правила перевезення пасажирів і багажу.

Повітряні перевезення здійснюються на умовах укладення договору з перевізником. Перевізник - це компанія, яка має ліцензію на здійснення авіаперевезень пасажирів, багажу та пошти.

Згідно з умовами договору авіаперевезення пасажирів, перевізник зобов'язується доставити пасажирів до пункту призначення на повітряному судні, забезпечивши йому місце, вказане у квитку, та доставити багаж до пункту призначення, видаючи його пасажирові або уповноваженій особі.

Термін доставки для пасажирів та багажу визначається правилами авіаперевезень, встановленими перевізниками.

Пасажир повітряного літаку повинен оплатити авіаперевезення та, у разі наявності багажу, дотримуватися встановлених перевізником правил щодо безкоштовного перевезення багажу та його обробки.

Умови кожного договору авіап перевезення та їх підтвердження відображаються у перевізних документах, які видані перевізником або його агентами. Перевізні документи включають:

- Квиток - документ, який має назву "Пасажирський квиток та багажна квитанція", включаючи електронний квиток, що видається перевізником (або його агентом) і містить умови угоди про перевезення та інформацію, разом з купонами на польот та для пасажир.
- Пасажирський квиток - складова частина квитка, виданого перевізником (або його агентом), який дозволяє пасажиру скористатися послугами перевезення.
- Пасажирський купон (або пасажирська квитанція) – є частина пасажирського квитка, яка містить письмову інформацію про умови перевезення пасажир.
- Багажна квитанція - фрагмент квитка, який визначає умови перевезення зареєстрованого вантажу (включаючи документ для отримання багажу, що виданий перевізником і додається до квитка).

Виконання умов угоди про перевезення є обов'язковим незалежно від того, чи є це регулярне чи чартерне перевезення. Важливо пам'ятати, що укладення договору на перевезення пасажирів передбачає дотримання наступних правил:

- 1) Час відправлення, вказаний у розкладі та квитку, не є обов'язковою умовою угоди і перевізником не гарантується. З метою забезпечення безпеки польоту рейс може бути скасований, перенесений або затриманий. Причиною таких змін можуть бути негативні погодні умови в аеропортах вильоту, прильоту або зупинних пунктах, природні катастрофи, погіршення стану злітно-посадкової смуги та інші обставини.
- 2) Перевізник має право здійснити заміну літака, змінити маршрут та пункти посадки, які вказані у розкладі та квитку. Це право перевізника

обумовлене забезпеченням безпеки пасажирів у випадку поломки літака або виникнення непередбачених обставин на маршруті.

У будь-якому з перерахованих вище випадків перевізник, зважаючи на законні інтереси пасажирів, зобов'язаний:

- попередити їх про зміну розкладу;
- виконати перевезення іншим своїм рейсом або рейсом іншого перевізника;
- організувати обслуговування зареєстрованих пасажирів в аеропорту або забезпечити їх готелем в установленому порядку;
- якщо обставини такі, що пасажир вимушений відмовитися від перевезення внаслідок зміни розкладу, то перевізник зобов'язаний повернути йому грошову суму за перевезення, що не відбулося.

3) Перевізник може відмовити у перевезенні пасажирів, якщо його документи мають помилки або неповний обсяг. Важливо зауважити, що правильність та достовірність документів, виданих державними органами, залежать від компетентності цих органів та самого громадянина. Тому будь-які претензії пасажирів до перевізника у таких ситуаціях є необґрунтованими, оскільки перевізник не несе відповідальності за оформлення документів.

4) Пасажир має можливість припинити подорож і зробити зупинку в будь-якому проміжному аеропорту, якщо це передбачено в маршруті. Така зупинка вважається "Stopover". Після того, як пасажир витратить необхідний час у пункті посадки, він може продовжити подорож по заданому маршруту. У цьому випадку він може забронювати місце на аналогічному рейсі (якщо відома точна дата продовження польоту) або запросити підтвердження місця на цьому рейсі на потрібну дату.

Така зупинка в дорозі можлива, якщо:

- вона санкціонована державними органами країни, де це планується зробити;

- пасажир наперед заявив перевізнику про своє бажання скористатися цією можливістю;
- вона виконана у межах терміну дії квитка;
- вона врахована при розрахунку тарифу та зазначений у квитку.

2.3 Чартерні рейси як засіб для організації масових туристських авіап перевезень

У сфері організації масових туристичних подорожей широко використовуються авіаційні чартерні перевезення. Ці види перевезень є найбільш вигідними для як туристів, так і авіакомпаній на регулярних маршрутах.

Чартер (від англ. charter - зафрахтоване судно) - це комерційний рейс, який спеціально орендований для перевезення мандрівників по певному маршруту протягом певного періоду часу.

Чартерні рейси виникли як результат співпраці авіакомпаній і турфірм. Перші бажали максимально використовувати свої літаки, тоді як інші прагнули отримати доступніші квитки для подальшого формування конкурентоспроможних цін на турпакети.

Чартерний рейс відрізняється від регулярного польоту у таких аспектах:

- його не включено до розкладу регулярних польотів;
- часто маршрут чартерного рейсу визначається не авіакомпанією (яка розробляє маршрути регулярних ліній), а замовником, що оплачує цей рейс;
- вартість чартерного рейсу зазвичай нижча, ніж у регулярних польотах.

Однак слід зауважити, що пасажир, який придбав квиток на чартерний рейс, має більше шансів прибути до пункту призначення з запізненням порівняно з пасажиром, який купив квиток на регулярний переліт. Чартерні

перевезення можуть бути організовані як на внутрішніх, так і на міжнародних лініях, включаючи як уже існуючі маршрути, так і нові.

Під час чартерного перевезення замовником може виступати будь-яка організація: велике підприємство, туристична компанія, промислове підприємство, навчальний заклад, політична партія тощо. Ці організації можуть орендувати повітряні судна для:

- ✓ перевезення співробітників в ділових та інших цілях для забезпечення туристів до місць відпочинку;
- ✓ - перевезення вболівальників до місць проведення спортивних заходів;
- ✓ перевезення молоді та школярів для здійснення туристичних та розважальних програм;
- ✓ організація перевезення віруючих до паломницького центру;
- ✓ перевезення конференції та учасників конференції до місця проведення.

У світовій практиці існують різні комерційні види чартерів:

- Закритий чартер, для якого характерно те, що організація, яка замовляє чартер, повністю оплачує перевезення своїх співробітників. Часто маршрути таких рейсів не входять до регулярних авіаліній. Загалом, закриті чартери становлять невеликий відсоток від усіх чартерних рейсів.
- Цільовий чартер. Це перевезення спеціалізованих груп пасажирів, які об'єднані спільною метою, такою як футбольні вболівальники, спортсмени, які летять на міжнародні змагання, члени професійних асоціацій, учасники фестивалів, паломники та інші. Замовником цільового чартеру є відповідна організація, яка може частково оплатити перевезення своїм учасникам.
- Інклюзив-тур чартер - це зазвичай перевезення туристів, організоване та оплачене турфірмою. При цьому вартість квитка вже включена в ціну туру. Перельот у такому випадку виходить досить

дешево для туристів, оскільки ціна авіаквитка при авіачартері на 30-50% нижча, ніж за найдешевшими пільговими тарифами. Інклюзивний тур чартер та цільовий чартер є найпоширенішими видами авіап перевезень на чартерному ринку.

- Блок-чартер. Цей варіант припускає покупку замовником тільки частини комерційної ємкості літака (20 - 30 місць) на регулярному рейсі. В такому випадку оплата зазвичай проводиться за весь блок місць, незалежно від того, чи використовуються всі придбані місця чи ні. Цей тип угоди застосовується, коли турфірмі не вистачає туристів, щоб заповнити літак повністю. Угода про квоту місць між турфірмою і перевізником може бути "жорсткою" або "м'якою". За "жорсткої" квоти фірма не може відмовитися від невикористаних місць, що може призвести до фінансових втрат. У разі угоди за "м'якою" схемою авіакомпанія встановлює термін, до якого туроператор може відмовитися від квоти місць. У цьому випадку перевізник має право продати ці місця іншим клієнтам. Блок-чартер не завжди є вигідним для авіакомпаній, оскільки продаж авіабілетів в цьому випадку відбувається за меншою ціною, ніж зазвичай.
- Нецільовий чартер - це вид перевезення, при якому група пасажирів обирається незалежно від пункту призначення. Організатором такого виду перельоту може виступати транспортна компанія, що діє як посередник у пасажирських перевезеннях між різними пунктами.
- Спліт-чартер - це складний тип перевезення пасажирів, який включає як регулярні, так і нерегулярні рейси на різних ділянках маршруту. Група пасажирів може включати людей, які мають різні кінцеві пункти призначення.

Залежно від умов використання літака чартери можна розділити на декілька видів: разовий чартер, тайм-чартер і чартерний ланцюг.

У випадку планованого рейсу "туди-назад", літак повинен повернутися за туристами після певного часу, щоб забрати їх у початковому пункті відправлення. Під час такого перевезення фрахтовик повітряного судна замовляє польоти на конкретні дати, а авіакомпанія зобов'язана надати повітряне судно для виконання чартерного рейсу у визначені дати. У решті випадків перевізник використовує цей літак згідно зі своїми планами.

Одноразові чартери використовуються рідко через великі витрати на паливо. Кількість палива, необхідна для перельоту, залежить від маршруту та типу літака. Купувати паливо на порожній прогон літака (після висадки туристів літак летить назад порожнім і також повертається порожнім) є не вигідною практикою.

Тайм-чартер означає фрахтування повітряного судна на певний період часу, коли літак залишається в аеропорту прильоту після доставки пасажирів з одного пункту в інший. Цей вид чартеру іноді називають "разовий з відстоєм". Тайм-чартер є вигідним для замовника, якщо туристи перебувають у пункті призначення від 1 до 2 днів або тижня. Замовник оплачує час використання літака за вартістю льотної години, включаючи витрати на стоянку повітряного судна, утримання екіпажу та можливі витрати за зняття літака з регулярного рейсу. Вибір між тайм-чартером з відстоєм або без нього залежить від фінансових інтересів турфірми. В більшості випадків перевізнику вигідні всі разові чартери, якщо у нього є достатній парк машин, оскільки він одразу отримує гарантовану оплату за всі перевезення, незалежно від рівня завантаженості рейсу.

Чартерний ланцюг - це форма чартеру, при якій літак регулярно здійснює чартерні перевезення до одного (або декількох) пунктів призначення за схемою "туди - назад", перевозячи одну групу туристів туди і забираючи іншу назад. Ці чартерні рейси також відомі як регулярні чартерні рейси, оскільки вони схожі на регулярні перевезення за своєю сутністю.

Організація чартерних ланцюгів є вигідною у періоди масових туристичних перевезень. Головними непродуктивними витратами є перші та

останні рейси літака, коли він летить порожнім після доставки першої групи туристів і повертається порожнім після забору останньої групи. Витрати на порожні прольоти розподіляються між усіма ланками ланцюжка. Тому чим довший чартерний ланцюг і частіше перельоти, тим менше витрати на порожні місця та дешевше перевезення для туристів. Чартерний ланцюг, як правило, організовується на період часу 4 - 5 місяців з частотою рейсів 1 - 2 рази на тиждень, рідше один раз в 10 - 14 днів.

Розпочаток реалізації чартерної програми полягає у підписанні угоди між фрахтувальником повітряного судна та перевізником. Контракт-угода чартеру є ключовим юридичним документом, який регулює дану форму перевезення.

Згідно з угодою чартеру одна сторона (фрахтувальник) зобов'язується за плату надати іншій стороні (фрахтувальникові) всю або частину місткості одного або кількох повітряних судів для перевезення пасажирів, багажу, вантажів, пошти або інших цілей. Угода на авіачартер відноситься до угод оренди транспортного засобу з екіпажем. Згідно з угодою оренди (фрахтування на певний час) транспортного засобу з екіпажем орендодавець надає орендареві транспортний засіб за плату для тимчасового володіння або користування, а також надає послуги з управління ним та технічної експлуатації.

Договір на оренду транспортного засобу з екіпажем передбачає накладення різних обов'язків на обидві сторони. Наприклад, орендодавець повинен забезпечувати належний стан орендованого транспортного засобу, проводити ремонт, надавати необхідне обладнання. Послуги з управління та технічної експлуатації транспортного засобу, надані орендодавцем, повинні гарантувати безпечну та ефективну експлуатацію засобу відповідно до умов договору.

Склад екіпажу транспортного засобу та їх кваліфікація мають відповідати вимогам, встановленим у договорі, або, якщо такі вимоги

відсутні, - стандартам експлуатації транспортного засобу даного типу та умовам договору.

Обов'язки орендаря включають у себе покладання на нього витрат, які виникають у зв'язку з комерційною експлуатацією транспортного засобу, такі як витрати на придбання палива та інших матеріалів, що використовуються під час експлуатації, та оплату зборів, якщо це не передбачено угодою. Наприклад, у 2008 році, коли ціни на нафту різко зросли, туристичні компанії часто додавали до вартості турпаketу додатковий "паливний збір".

Основні пункти, які повинні бути включені в контракт-договір чартеру:

1.Конкретні умови перевезення. Це включає обговорення мети перевезення; типу літака, який буде використовуватися для перевезення; місце відправлення та призначення; дату вильоту рейсу; максимальне комерційне завантаження чартеру, кількість пасажирів та багажу. У випадку одноразового чартеру в договорі вказуються конкретні дати вильоту літака для доставки туристів до пункту призначення та назад. У випадку "тайм-чартеру" вказується період часу, на який фрахтується літак, а також маршрут польотів. У разі чартерного ланцюга в договорі зазначається загальна кількість рейсів та дати їх виконання. Графік польотів має бути додатково представлений у вигляді додатку до договору

2.Вартість транспортування. У угоді вказується повна вартість чартерного транспортування, включаючи вартість-нетто (чиста вартість, що отримується перевізником) і вартість-брутто (в яку включені комісійні, аеропортові та інші збори, оплата яких здійснюється замовником). Основними факторами, які визначають вартість чартеру в цілому, є: ціна палива, вартість літньої години даного типу літака, витрати на технічне та аеропортове обслуговування, вартість бортового харчування, а також форма організації чартерного рейсу (одноразовий "туди", одноразовий "туди і назад", рейс з відстоєм, чартерний ланцюг, блок-чартер).

Є цілий ряд факторів, які впливають на вартість чартерного рейсу, окрім вибраного маршруту перевезення: терміновість, сезонність, час доби,

рівень конкуренції на ринку авіаперевезень, а також планований прибуток авіакомпанії, який може коливатися від 5 до 50%. Ціна чартерного рейсу є комерційною таємницею і доступна лише сторонам угоди - орендодавцю та замовнику.

3. Права та обов'язки перевізника та замовника регулюються угодою. Згідно з угодою, перевізник зобов'язується виконувати всі формальності, пов'язані з польотами, включаючи:

- імміграційні, митні, прикордонні та карантинні процедури;
- отримання дозволів на проліт над різними територіями;
- отримання дозволів від авіаційних властей для чартерних перевезень;
- оформлення чартерних квитків та інших документів перевезення;
- оперативне повідомлення замовника про будь-які зміни в графіку польотів та стані повітряного судна.

Обов'язки замовника включають:

- своєчасне надання списків пасажирів виконавцю;
- забезпечення своєчасної доставки пасажирів та багажу в аеропорт відправлення, з урахуванням часу на адміністративні формальності;
- забезпечення пасажирів необхідними документами для виїзду в країну призначення або транзиту (а у випадку перевезення особливих груп багажу - наявність відповідних дозволів на його ввезення/вивіз) є обов'язком замовника. Замовник несе відповідальність за всі витрати у разі депортації пасажирів. Також замовник зобов'язаний своєчасно сплатити вартість чартерного перевезення, яке передбачене угодою.

4. Мінімальне комерційне завантаження - це мінімальна кількість пасажирів або вантажу, яка повинна бути на борту повітряного судна для виконання рейсу згідно з укладеним договором. У випадку низького комерційного завантаження авіакомпанія може організувати чартерні рейси для декількох замовників або самостійно вирішувати, як заповнити вільні

місця на борту. Перевізник може перевозити додаткових пасажирів, багаж, пошту та вантажі за встановленими правилами без компенсації замовникові.

5. Витрати, не пов'язані з чартерним перевезенням, повинні бути оплачені замовником згідно з умовами договору. Це включає наземний транспорт з/до аеропорту, проживання в готелі та інші послуги для групи пасажирів.

6. Витрати, пов'язані зі затримкою відльоту. Згідно з узгодженням сторін визначаються умови компенсації витрат, що виникли внаслідок затримки рейсу. Зазвичай, при затримці відльоту з вини замовника більше ніж на 3 години, останній повинен виплатити перевізнику за кожну годину затримки 20 % вартості льотної години, що врахована у вартості рейсу. У випадку затримки відльоту рейсу з вини перевізника більше ніж на 24 години, останній зобов'язаний відшкодувати замовникові всі розумні витрати, пов'язані з обслуговуванням і розміщенням пасажирів.

7. Розірвання угоди. Обидві сторони мають можливість припинити угоду. Авіакомпанія може скористатися цією можливістю у таких випадках:

- несплата платежів за перевезення замовником;
- невиконання замовником обов'язків щодо мінімального комерційного завантаження повітряного судна;
- відсутність авіапалива або його обмеження;
- використання літака для виконання урядових завдань. Замовник також має право відмовитися від рейсу у таких випадках:
- затримка рейсу на більш тривалий термін, ніж передбачено;
- заміна типу повітряного судна, яка може вплинути на обсяг і якість перевезень, визначених угодою.

У решті випадків клієнт може відмовитися від угоди зі сплатою неустойки, розмір якої визначений у контракті і залежить від терміну відмови до запланованої дати вильоту. Наприклад, у разі відмови від перевезення або перенесення рейсу на більш як 24 години клієнт зобов'язаний виплатити авіакомпанії компенсацію у розмірі 25 % вартості рейсу, якщо ця відмова

сталася за 5 днів до дати вильоту; 50 % - у разі відмови або перенесення в строки від 3 до 5 днів до дати вильоту; 75 % - якщо відмова або перенесення рейсу відбулися за 3 дні або менше до дати вильоту. Розірвання угоди оформлюється відповідним актом.

8.Звільнення від відповідальності. У разі форс-мажорних обставин, таких як негода, стихійні лиха або військові дії, перевізник звільняється від відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору. Проте, якщо призупинення рейсу або зміна маршруту відбувається через вказані причини, перевізник зобов'язаний зробити все можливе, щоб доставити пасажирів та багаж до пункту призначення за свій рахунок та за згодою замовника.

Договір може містити інші умови, наприклад, щодо компенсації додаткових витрат перевізника у разі порушення замовником умов договору. Відмова замовника від одного з рейсів у чартерному ланцюжку може призвести до простою літака або виконання порожніх польотів через непередбачені обставини, такі як скасування турпутівок або відмова приймаючої сторони. У такому випадку турфірма зобов'язана компенсувати перевізнику збитки, які він поніс у зв'язку з цими подіями.

Оскільки не кожна компанія, що займається туризмом, може забезпечити необхідне завантаження чартерного рейсу, а авіаперевізник вважає за краще мати справу з одним клієнтом, то часто невеликі туристичні компанії об'єднують свої зусилля для здійснення чартерних перевезень, заздалегідь узгоджуючи умови співпраці (на умовах суборенди). У цьому випадку один з туроператорів виступає консолідатором, якому доручають укладення угоди та ведення розрахунків з перевізником.

Іноді сама авіакомпанія може виступати консолідатором рейсу, створюючи спеціальний відділ, який відповідає за формування туристичних груп. Цей відділ працює з малими корпоративними компаніями, продавши блоки місць дрібним туроператорам. Зазвичай цей відділ стає самостійною туристичною компанією, яка продовжує співпрацювати з перевізником.

Туристична компанія, яка працює з чартерними рейсами як консолідатор, має кілька переваг у організації подорожей. Тепер вона не залежить від випадкових обставин, від наявності або відсутності квитків на регулярні рейси, а отримує можливість довгострокового планування своєї діяльності.

Останнім часом, як в Україні, так і в інших країнах, спостерігається посилення контролю за проведенням чартерних перевезень, що пов'язане, в першу чергу, із захистом інтересів пасажирів. Протягом декількох років під час здійснення чартерних програм були порушені права туристів як споживачів: виникали затримки з відльотом і вивозом назад, без попередження змінювалися аеропорти прибуття, іноді не надавалося харчування на борту.

Є кілька проблем із забезпеченням паркування літаків в аеропорту, особливо коли стосується організації чартерних рейсів з відстоєм. Крім того, як вже було зазначено, під час перегону повітряного судна в пункт початку перевезень і зворотно можуть виникати порожні польоти, які також створюють деякі труднощі для перевізників. Важливо зазначити, що проблеми, пов'язані з організацією чартерних рейсів, не завжди є обґрунтованими. Іноді вони можуть виникати не лише через об'єктивні обставини або недосвідченість партнерів (авіакомпаній та консолідаторів), але також через недбалість, а іноді навіть шахрайство. До найбільш типових порушень, пов'язаних з такими причинами, можна віднести об'єднання рейсів, перенесення рейсу, його затримку та скасування. Об'єднання рейсів зазвичай відбувається у випадку проблем з їх заповненістю. Перенесення рейсу часто відбувається за добу або більше до запланованої дати вильоту. Обидва ці варіанти не є приємними для туристів і можуть вплинути негативно на їхні плани. Проте у даному випадку турфірма може повідомити своїх клієнтів про майбутні зміни. Затримки і скасування польотів створюють значні незручності для туристів, які дізнаються про них в останній момент. У першому випадку це особливо важко для тих, хто чекає

на відліт в аеропорту, у другому вони можуть залишитися без коштів на існування на два-три дні. Проблеми з чартерними перевезеннями приносять турфірмам і авіакомпаніям не лише фінансові втрати (іноді їх вдається уникнути), але також негативно впливають на репутацію обох компаній. Ситуацію у сфері чартерних рейсів поглиблює той факт, що в аеропортах надається пріоритет обслуговуванню регулярних польотів.

2.4 Комп'ютерні системи бронювання авіаквитків

На сьогоднішній день майже усі бронювання авіаквитків здійснюються за допомогою міжнародних комп'ютерних систем бронювань, до яких у світовій практиці застосовуються також GDS⁴ чи CRS, які були спочатку розроблені і використовувалися тільки авіаперевізниками. Перші подібні системи з'явилися в середині 1960-х років. Пізніше ці системи були розширені для використання туристичними агентствами. Згодом вони також почали включати можливість забронювати номери в готелях, морські круїзи, оренду автомобілів та інше. Сотні тисяч туристичних агентств, які підключені до терміналів глобальних дистриб'юторських систем, можуть надавати своїм клієнтам повний спектр послуг з бронювання в режимі реального часу. Найбільшими GDS є:

- 1) Amadeus;
- 2) Galileo;
- 3) Sabre;
- 4) Worldspan;
- 5) Abacus.

Система бронювання Amadeus

Амадеус – провідна GDS і постачальник технологій, який задовольняє потреби глобальної галузі транспорту та туризму у сфері маркетингу, продажів та дистрибуції.

Амадеус надає туроператорам та постачальникам послуг у сфері подорожей можливість здійснювати продажі корпоративним та індивідуальним клієнтам по всьому світу.

Система бронювання Galileo

Galileo є провідною світовою глобальною дистрибутивною системою, що забезпечує туристичні агентства можливістю бронювання авіаперевезень, готелів, супутніх туристичних послуг і оренди автомобілів за допомогою широкого доступу до розкладу, ресурсів місць і тарифної інформації компаній-постачальників послуг

Система Glileo присутня на всіх континентах, її використовує понад 50 000 туристичних агентств у 140 країнах світу. Glileo обробляє приблизно 197 000 000 запитів на день, створює понад 2 000 000 000 розрахунків тарифів на рік, генерує понад 250 000 000 квитків на рік. Саме в Glileo представлена найбільша кількість низькобюджетних перевізників у порівнянні з іншими GDS.

Система бронювання Worldspan

Система Worldspan з'явилася в результаті об'єднання комп'ютерної системи бронювання PARS⁵ європейського відділення американської авіакомпанії TWA⁸ і КСБ² DATAS американського авіаперевізника Delta Airlines. Контрольний пакет акцій Worldspan належить компанії Delta Airlines, центр управління системою знаходиться в м. Атланта (США). Worldspan – найпоширеніша система бронювання в Америці, посідає третє місце за популярністю в Європі після Amadeus і Galileo та постійно розширює сфери впливу на Близькому Сході та Південній Азії.

Worldspan - це інформаційна система, яка здійснює бронювання переважно у галузі авіаційного транспорту (близько 500 авіакомпаній), а також в готелях (понад 40 тис. готелів і 220 готельних мережах), туристичних агентствах, театрах та інших культурних установах, компаніях з прокату автомобілів (45 провідних фірм прокату). Worldspan також надає всю необхідну інформацію, пов'язану з подорожами та туризмом. На

сьогоднішній день системою користується понад 25 тис. туристичних компаній по всьому світу.

Лише дві з вищезазначених систем доступні в Україні: Амадеус і Галілео. Підключення для повноцінної роботи можливе, як вже було зазначено, тільки для туристичних компаній за умови укладення договору на використання системи. Підключення та користування є платною послугою і передбачає одноразовий внесок, який спрямовується на надання необхідного програмного забезпечення, а також логіну та паролю для роботи з системою. Крім того, передбачається певна абонплата, яку оплачує турфірма незалежно від кількості бронювань. Комп'ютеризовані системи бронювання можуть також встановлювати додаткові умови співпраці, які визначаються у договорі або відповідному додатку до нього. За кожне бронювання турфірма отримує комісійну винагороду. Таким чином, така співпраця буде вигідною для туристичного підприємства при постійному бронюванні авіаквитків. Однак для компаній, які не спеціалізуються на бронюванні авіаперевезень, така співпраця може не завжди бути вигідною з фінансової точки зору. Вони також можуть працювати з комп'ютерними системами бронювання, завдяки туроператорам, які виступають у ролі посередників між цими системами та турагентствами. Ці туроператори, що є консолідаторами, надають можливість невеликим турфірмам використовувати модуль бронювання авіаквитків на своїх веб-сайтах та, за певних умов, отримувати доступ до цих систем для повноцінної роботи з ними.

Для прикладу можна навести туроператорів Ідріска-тур ,Феєєрія, Анекстур та інших.

В Україні наразі працює п'ять бюджетних авіакомпаній: «Віззейр», «Ейр Арабія», «Ейр Балтік, «Пегасус», «ФлайДубай»).

Принципи пошуку авіабілетів практично не відрізняються від розглянутих вище та включають наступні етапи: визначення дати вильоту та повернення; визначення місць вильоту; обробка отриманих результатів, визначення остаточної вартості авіабілетів. [26]

РОЗДІЛ 3. Оцінка інноваційних транспортних технологій в туристичній галузі України

3.1 Сучасний стан інфраструктури транспортної системи

Рівень розвитку транспортної інфраструктури країни є ключовим показником технологічного прогресу. Вимога до високорозвиненої транспортної системи стає ще актуальнішою під час інтеграції у європейську та світову економіку, де транспортна мережа виступає як основа для успішного вступу України у світове співтовариство. Кожен вид транспорту має свою власну інфраструктуру, що включає в себе специфічні об'єкти для різних видів перевезень. [18].

Основною характеристикою транспортної системи є економічна вигода та швидкість доставки вантажів різного призначення та забезпечення оптимального пасажиропотоку.

На сьогоднішній день, порівняно з країнами Європейського Союзу, конкурентоспроможність інфраструктурних об'єктів в Україні має низький рівень розвитку транспортно-логістичних систем та технологій. Ця ситуація пояснюється нескоеністю існуючої системи надання послуг у сфері пасажирських та вантажних перевезень, а також недостатньою кількістю транспортних засобів для забезпечення цих потреб. Вказані проблеми у галузі транспорту є одними з ключових факторів, які обмежують виход української продукції на світовий транспортний ринок.

Важливо зазначити, що розвиток інфраструктури транспортної системи, економічний зріст та вимоги споживачів до надання транспортних

послуг вимагають від перевізників на всіх рівнях прийняття заходів для підвищення рівня транспортно-логістичного забезпечення з метою підвищення конкурентоспроможності транспортної системи.

Основним документом, що визначає пріоритетні напрямки розвитку інфраструктури транспортної системи, є Національна транспортна стратегія на період до 2030 року, затверджена розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року під № 430-р.

Проведений аналіз даної стратегії вказує на основні напрямки розвитку інфраструктури транспортної системи, зокрема: підвищення якості транспортних послуг, впровадження новітніх технологій, розвиток регіональних та міжнародних інфраструктурних об'єктів.

У контексті економічної інтеграції до європейської та світової економіки, розвиток інфраструктури транспортної системи України стає пріоритетним завданням для забезпечення економічного зростання та покращення якості транспортних послуг.

Аналіз останніх досліджень та публікацій показує, що інфраструктура транспортної системи в Україні постійно потребує оновлення та удосконалення, особливо з урахуванням розвитку сучасних технологій та засобів зв'язку. Для ефективного функціонування інфраструктури транспортної системи важливо постійно розширювати спектр транспортної роботи та підтримувати позитивну динаміку діяльності міжнародних пасажиро- та вантажопотоків. Це нерозривно пов'язано з розвитком транспортно-дорожнього комплексу в Україні. Дослідження розвитку інфраструктури транспортної системи широко висвітлені у наукових публікаціях. [7–5]

Особливу увагу слід звернути на європейський досвід створення та функціонування транспортно-логістичних комплексів, які сприяють інтеграції українських транспортних підприємств у міжнародну транспортну мережу. [7]

У праці [12] було досліджено та проаналізовано сучасні аспекти розвитку мультимодальних перевезень на регіональному рівні. Дослідження підкреслює недоліки законодавчої бази, що регулює мультимодальні перевезення, а також відсутність розвиненої транспортно-логістичної інфраструктури.

Дослідження авторів праці [15] показують, що пріоритетними напрямками оптимізації та розвитку транспортної інфраструктури є розвиток організаційно-технологічної взаємодії ланцюга доставки вантажів та технологічний розвиток транспортних вузлів.

У праці [13] представлений аналіз міжнародного досвіду створення та розвитку транспортно-логістичної інфраструктури. Показаний кластерний підхід до формування транспортно-логістичної інфраструктури. Відзначена позитивна тенденція розвитку інфраструктурної складової в економічній діяльності.

При врахуванні поступової інтеграції транспортної системи України у світову транспортну систему, виникає потреба у проведенні дослідження сучасного розвитку інфраструктури транспортної системи з урахуванням всіх ключових аспектів, визначених Національною транспортною стратегією до 2030 року. Особливу увагу слід звернути на розвиток транспортної інфраструктури як на регіональному, так і на міжнародному рівнях, спрямований на підвищення безпеки, якості та доступності транспортних послуг для організації пасажирських та вантажних перевезень.

Транспортна мережа України є необхідною складовою глобальної транспортної системи. Вона включає в себе повітряні, водні, наземні та електронні (новітні) шляхи сполучення, а також транспортні засоби, обладнання та інфраструктуру. Основним завданням цієї системи є підвищення ефективності державних програм шляхом надання якісних послуг у сфері перевезень. Продукція транспортної системи, яка включає переміщення, потребує постійного вдосконалення через сучасну координацію та взаємодію різних видів транспорту, використання новітніх

технологій та обладнання на вантажно-розвантажувальних комплексах, а також дотримання екологічних норм у впливі на навколишнє середовище.

У сучасних умовах економіки транспортна система є окремою самостійною структурною одиницею. Критеріями оцінки транспортної системи є швидкість доставки вантажу або швидкість сполучення (у разі перевезення пасажирів) та собівартість перевезень. Швидкість доставки вантажу (швидкість сполучення) визначається розрахунком середньої швидкості від місця відправлення до місця призначення з урахуванням всіх технологічних та технічних зупинок чи стоянок.

Собівартість перевезень визначається методом поділу витрат на відстань (кілометраж). При розрахунках враховують технічну швидкість транспортного засобу (середня швидкість під час здійснення перевезення).

Собівартість перевезень (робіт, послуг) – це виражені у грошовій формі поточні витрати транспортних підприємств, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процесу перевезень вантажів і пасажирів, а також виконанням робіт і послуг, що забезпечують перевезення.

Слід зазначити, що карантинні заходи суттєво вплинули на обсяги пасажирських та вантажних перевезень у 2020 та 2021 роках.

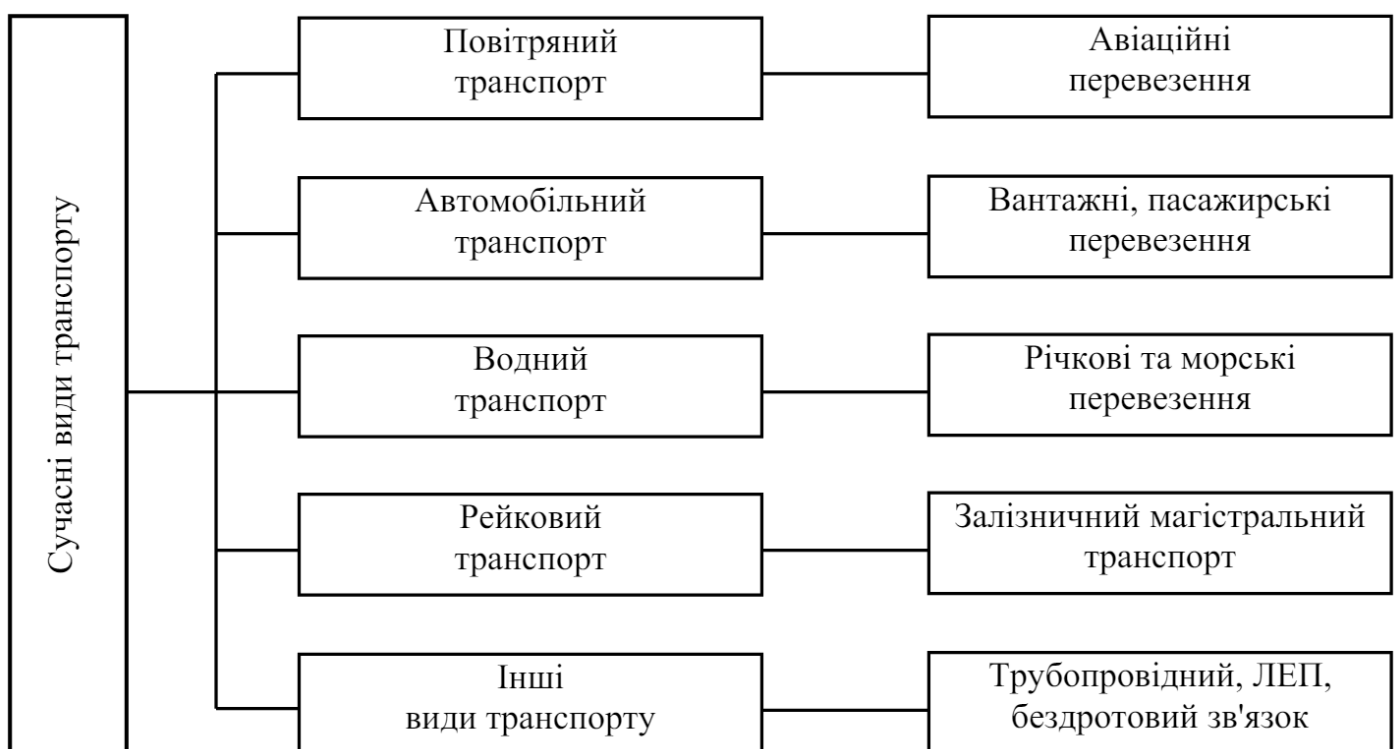
За даними Державної служби статистики України пасажирообіг за видами транспорту у період січень-травень 2021 року становить 17843,5 млн пас. км (залізничним транспор- Наукоємні технології № 3(51), 2021 267 © Багрій М. М., Коновалова О. В., Чайка Н. Г., Разумова К. М., 2021 том — 5067,3 млн пас. км; автомобільним транспортом — 7108,3 млн пас. км; водним транспортом — 0,7 млн пас. км; авіаційним транспортом — 5667,2 млн пас. км), аналогічний період 2020 року становить 16491,63 млн пас. км (відповідно: залізничним транспортом — 4302,3 млн пас. км; автомобільним транспортом — 7492,0 млн пас. км; водним транспортом — 0,03 млн пас. км; авіаційним транспортом — 4697,3 млн пас. км). Вантажообіг за видами транспорту у період січень-травень 2021 року становить 89076,0 млн. т/км (залізничним транспортом — 70468,7 млн т/км; автомобільним транспортом

— 17368,6 млн т/км; водним транспортом — 1103,4 млн т/км; авіаційним транспортом — 135,5 млн т/км), аналогічний період 2020 року становить 87178,2 млн т/км (відповідно: залізничним транспортом — 69710,9 млн т/км; автомобільним транспортом — 16746,3 млн т/км; водним транспортом — 1121,4 млн т/км; авіаційним транспортом — 139,6 млн т/км).

За статистичними даними, обсяги перевезень у 2021 році збільшуються: пасажирський обсяг за різними видами транспорту зрос на 8,2 %, а вантажний обсяг на 1,5 %. Це позитивно впливає на подальший розвиток транспортної інфраструктури.

Аналіз даних про перевезення вантажів показує пріоритетне використання автомобільного, залізничного та водного транспорту для забезпечення вантажообігу в Україні. Важливо відзначити позитивну тенденцію у зростанні перевезень пасажирів та вантажів повітряними суднами.

Загалом, пасажирські перевезення потребують оновлення та збільшення рухомого складу на всіх видів транспорту, поліпшення об'єктів пасажирських та вантажних перевезень, оновлення транспортної інфраструктури, підвищення якості дорожнього сервісу та створення



мультимодальних транспортних систем.

Рис. 4.1 Складові сучасної транспортної системи

На рисунку 1 наведено структурну схему транспортної мережі, яка демонструє складний механізм транспортної системи, що включає різні види перевезень як для пасажирів, так і для вантажів, а також транспортування засобів зв'язку (мережі бездротового зв'язку та навігаційні системи), транспортування по трубопроводах, ЛЕП та інше.

Систематична та безперервна діяльність транспортної системи сприяє міжнародному та географічному розподілу праці у глобальному масштабі, шляхом забезпечення зв'язків між виробниками та споживачами продукції, виконання функцій з перевезення пасажирів, а також має важливе оборонне значення. Згідно з пріоритетами та структурою транспортної системи визначаються регіональні закономірності економічно-господарської діяльності країн. Незалежно від цього, транспортні системи кожної країни поділяються на дві структурні групи - це організація та забезпечення вантажних перевезень та організація та забезпечення пасажирських перевезень.

Узагальнюючи, слід відзначити, що інфраструктура транспортної системи залежить від географічного положення країни, кліматичних умов, структури та обсягу перевезень, проходження транзитних маршрутів через країну (міжнародні транспортні коридори), видів транспорту, що переважають на території України (авіаційні маршрути, доступ до морських шляхів, річкові перевезення, протяжність залізничних шляхів та автомобільних доріг).

Доцільно відзначити значущу проблему інфраструктури транспортної системи України — інтеграцію у єдину систему залізничних магістралей країн-сусідів, пов'язану з упорядкуванням ширини залізничних колій України (1524 мм) до ширини залізничних колій Польщі, Угорщини, Словаччини та Румунії, яка становить 1435 мм. На сьогодні цей фактор істотно знижує

ефективність роботи залізничних перевезень через втрату часу на технічне переобладнання на кордонах між сусідніми країнами.

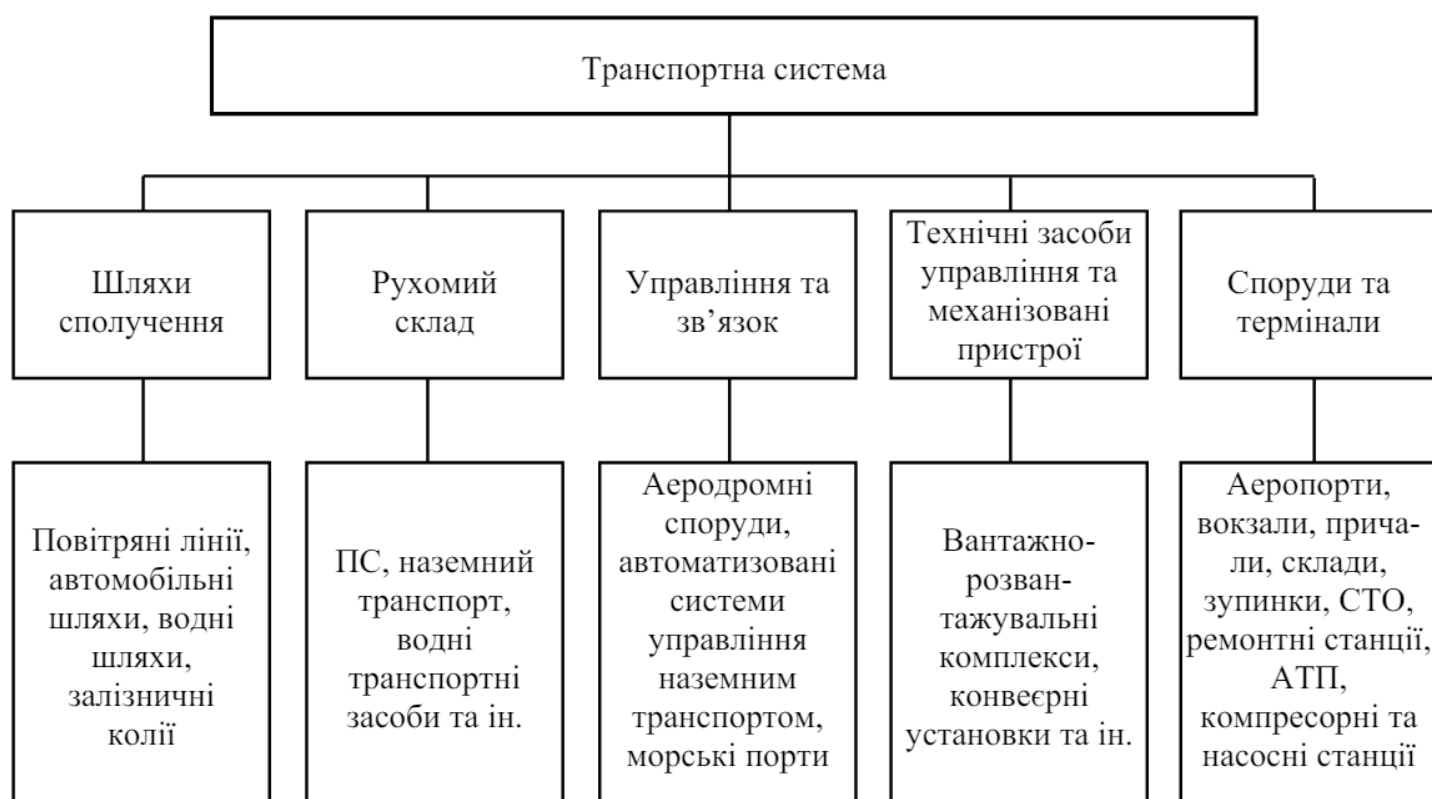


Рис. 4.2 Складові транспортної системи

Згідно з рисунком 2, що показує компоненти транспортної системи України, можна стверджувати, що транспортна система є складною структурною системою, яка функціонує як поєднання взаємопов'язаних видів транспортування для організації та перевезення пасажирів і вантажу. Всі структурні підрозділи тісно доповнюють один одного для безперебійної роботи. Координується робота транспортної системи завдяки транспортній

інфраструктурі, що представляє собою збалансовану сукупність існуючих шляхів (доріг), наявного рухомого складу, засобів управління, зв'язку, споруд та терміналів, технічних засобів управління.

Національна стратегія транспорту до 2030 року наразі є ключовим документом, який визначає розвиток інфраструктури транспортної системи. В рамках цієї стратегії передбачено ряд пріоритетних інфраструктурних проектів на регіональному рівні, таких як: будівництво нової злітно-посадкової смуги в Одеському аеропорту; капітальний ремонт дороги Запоріжжя — Маріуполь; зведення Кременчуцького мосту; реалізація транспортного коридору GO highway; будівництво кільцевих доріг у Львові, Тернополі, Житомирі та Києві; збільшення глибини дна у портах Південний та Чорноморськ; введення в експлуатацію поромної переправи через Дунай між Орловкою та Ісакчею; розширення пунктів пропуску на кордоні з Польщею та Угорщиною; впровадження лоукост-операторів Ryanair та Wizzair на ринок; проектування Миколаївського мосту та завершення будівництва Запорізького та Подільсько-Воскресенського мостів у Києві.

Аналіз пунктів "Національної транспортної стратегії на період до 2030 року" вказує на те, що інфраструктурні об'єкти транспортної системи України мають низький рівень розвитку транспортно-логістичних технологій та об'єктів мультимодальних перевезень, що призводить до зниження конкурентоспроможності та обмежує можливості української продукції на світовому транспортному ринку. За рейтингом конкурентоспроможності Україна займає 85-те місце у світі, а за індексом логістичної ефективності - 66-те місце. Високі витрати на транспортування становлять близько 40% загальної вартості продукції. Важливо відзначити, що жоден з українських портів не увійшов до Топ-100 найбільших контейнерних портів світу. Мультимодальні та інтермодальні перевезення вантажів складають менше 0,5% транспортного ринку в Україні, що свідчить про значну відсталість країни в цьому показнику порівняно з країнами-членами ЄС та іншими розвиненими країнами у 20-30 разів. Транспортна мережа України має

спільний кордон із Транс'європейською транспортною мережею TEN-T, але наразі не може бути повністю інтегрована з нею через недостатній рівень сумісності та технологічні відставання [7].

Міжнародні транспортні маршрути в Україні впливають на розвиток інфраструктури транспортної системи, яка потребує постійних інвестицій для покращення та розвитку наявних інфраструктурних об'єктів. Основні напрями розвитку транспортної інфраструктури включають:

- використання екологічних стандартів та підвищення енергоефективності транспортних засобів;
- підвищення конкурентоспроможності транспортної системи шляхом поліпшення якості послуг у сфері організації та забезпечення перевезення пасажирів та вантажів;
- впровадження високотехнологічних транспортних систем і систем управління рухом на дорожньому та водному транспорті, а також залучення інвестиційних проектів;
- забезпечення мобільності на всіх технологічних рівнях організації та перевезення пасажирів та вантажів.

Важливо відзначити, що центральною проблемою розвитку інфраструктури транспортної системи є недостатні обсяги фінансування та інвестування, які потребують уваги зі сторони уряду, оскільки транспортна система є необхідною складовою економічного зростання.

Інфраструктура транспортної системи сьогодні є однією з ключових складових економічного розвитку України та інтеграції до Європейського союзу, забезпечуючи пасажирські та вантажні перевезення. Тому висуваються високі вимоги до якості послуг з організації та перевезення пасажирів та вантажу, надійності та регулярності транспортних зв'язків, безпеки на транспорті, збереження вантажів, скорочення термінів та вартості доставки.

Наразі важливими етапами розвитку та удосконалення інфраструктури транспортної системи України є впровадження сучасних технологій та

технічних засобів, які забезпечують інформаційний супровід як пасажирських, так і вантажних перевезень. Як пріоритет можна відзначити доцільність створення єдиної мережі інформаційного супроводу та взаємодії всіх видів транспорту, включаючи повітряні, автомобільні, залізничні, водні та інші сучасні види перевезень.

Залучення капіталу для впровадження на сучасному етапі високотехнологічних транспортних систем та систем управління рухом на повітряному, наземному та водному транспорті (PBN, Safety Nets, GNSS, AC KIP, ERTMS, ITS, SST та LRIT, RIS; SMART-тахографи) із відповідною підготовкою спеціалістів для обслуговування цих систем супроводу транспортних перевезень.

3.2 Цифровізація та автоматизація

Міністерство транспорту України продовжує активно впроваджувати ініціативи, спрямовані на повну цифровізацію процесів у транспорті та створення єдиної інтелектуальної транспортної системи. Це означає розширення можливостей електронних сервісів на транспортному порталі електронних послуг e-tranmms.gov.ua, запровадження єдиного е-квитка SmartTicket та реалізацію ряду інших проектів.

Владислав Криклій, Міністр інфраструктури України, висловив цю думку під час заходу "Infrastructure Digital Day", на якому була присутня команда Галузевого центру цифровізації та кібербезпеки.

Нашою основною метою на сьогодні є повна цифровізація всіх процесів та створення єдиної smart-системи у транспорті. Ми впевнено рухаємося до цієї мети. Це дозволить забезпечити мультимодальність транспорту та створити цифрові транспортні маршрути, а також спростить та зробить більш зручними отримання різних послуг як для пасажирів, так і для бізнесу. Ми впроваджуємо електронні сервіси у всіх галузях транспортної сфери, об'єднуючи їх у єдину розумну систему. Наприклад, з грудня минулого року, коли ми запустили транспортний портал електронних послуг

e-tranmms.gov.ua, більше ніж 7 тисяч перевізників здійснили понад 450 тисяч замовлень дозволів на міжнародні перевезення. Також ми отримали понад 12 тисяч замовлень на послуги в електронному кабінеті моряка. Тому ми продовжуємо вдосконалювати існуючі механізми та розширюємо перелік майбутніх сервісів, якими також можна буде скористатися зручно в онлайн-режимі, не покидаючи дім. Бо саме так має працювати цифрова держава для людей”, - наголосив очільник Міністерства.

За висловами Владислава Криклія, впровадження таких цифрових рішень у сфері транспорту допоможе Україні швидше інтегруватися у єдину транспортну мережу, що з'єднає Європу та Азію, перетворившись на міжнародний транспортний центр, а також сприятиме розвитку Шовкового шляху та інших транспортних коридорів.

Під час заходу Владислав Криклій повідомив, що 22 вересня, розпочався продаж нового електронного квитка SmartTicket для користування поїздами далекого та міського сполучення у Києві. Цей проект втілюється за ініціативи Галузевого центру цифровізації та кібербезпеки Міністерства інфраструктури з участю Укрзалізниці та інших перевізників. Крім того, відомство працює над створенням електронного порту, цифровізацією портових процесів та інтеграцією з митницею.

Реформа безпеки на транспорті, яку наразі активно впроваджуємо, передбачає повну цифровізацію та автоматизацію всіх процесів з метою виключення людського втручання. Основна мета полягає в запуску автоматичної системи контролю вантажних автомобілів на дорогах з використанням сучасних комплексів "Зважування у русі". Вельми важливим є запуск системи WeighControl, яка забезпечить автоматичний збір даних з WIM, портів та стаціонарних контрольних пунктів, фотофіксацію порушень та розподіл отриманих штрафів. Одночасно працюємо над впровадженням єдиного комплексу інформаційних систем у сфері транспортної безпеки, електронного протоколу, електронних товарних накладних та системи

зберігання та управління інформацією, отриманою з камер інспекторів, що дозволить контролювати процеси перевірок. - додав Владислав Криклій.

Разом з командою Галузевого центру цифровізації та кібербезпеки та експертів ринку очільник Міністерства представив понад 10 проєктів, пов'язаних із цифровізацією галузі. Крім транспортного порталу електронних послуг і єдиного е-квитка SmartTicket, це перший державний платіжний сервіс PayGovUA, галузева система кіберзахисту i-Cyber, автоматизована система оплати проїзду АСОП, цифрова стратегія Мінінфраструктури, проєкт цифрової модернізації кампусу відомства Digital Tower, IT-стратегія Укрзалізниці, проєкт впровадження системи автоматизації та обробки заявок на безпілотні польоти, Tolling-системи та інші.

Участь у Infrastructure Digital Day взяли Віце-прем'єр-міністр - Міністр цифрової трансформації Михайло Федоров, генеральний директор Галузевого центру цифровізації та кібербезпеки Володимир Набоков, представники Міністерства інфраструктури, Державної авіаційної служби, Державної митної служби, КМДА та Маріупольської міської ради, Укрзалізниці, Галузевого центру цифровізації та кібербезпеки, Microsoft Україна, VISA, Cisco Україна, громадськість та ЗМІ. [9]

3.3 Альтернативні напрями розвитку пасажирських залізничних компаній в Україні

Сьогодні спостерігається жорстка конкуренція між країнами за лідерство на світовому ринку транспортних послуг, де швидкість, безпека та ефективність грають ключову роль і залежать від використання інновацій та новітніх технологій. Рівень інновацій у сфері транспорту відображає та підвищує конкурентоспроможність країни.

Одним із завдань, визначених у Національній транспортній стратегії України до 2030 року, є забезпечення комплексного інноваційного розвитку транспорту через реалізацію стратегії державної інноваційної діяльності та інвестиційних проєктів у галузі транспорту. Це передбачає розробку

ефективної системи інноваційного розвитку для новоствореної пасажирської залізничної компанії, впровадження нових видів транспортних послуг та інше.

У сучасних умовах розвитку ринкової економіки, які постійно висувають вимоги до оновлення технологій, успішна діяльність підприємств неможлива без інновацій, які необхідно впроваджувати, використовуючи найсучасніші технології та науково-дослідну базу. Впровадження інноваційної моделі економіки України потребує інноваційного розвитку основних та інфраструктурних галузей. Тільки в такому випадку можливе підняття вітчизняних підприємств та їх продукції (послуг) на світовий конкурентоспроможний рівень. Нажаль, на сьогоднішній день інфраструктурна галузь, така як залізничний транспорт, функціонує неефективно через технічні, технологічні, кадрові, організаційні та фінансові проблеми, які поглиблюються фінансово-економічними та політичними кризами, окупацією Криму та військовими діями на сході країни.

Пасажирський транспорт має значне соціально-економічне значення, оскільки він відіграє ключову роль у забезпеченні життєвих потреб суспільства та формуванні умов для життя людей. Крім того, пасажирські перевезення визначають імідж країни та відображають соціальні функції держави. Якість та доступність транспортних послуг для більшості населення визначають соціальне середовище будь-якої країни. Потреба у населення у транспортуванні залежить від рівня розвитку суспільства, соціальної культури, економічних відносин, характеру розселення громадян та укладу життя. Український пасажирський залізничний транспорт відіграє важливу роль у щоденному житті громадян, являючи собою масовий та зручний засіб перевезення. Проте на сьогоднішній день розвиток цього виду транспорту в Україні відстає від європейських стандартів, що уповільнює процес інтеграції з європейською транспортною системою.

Це передбачає передусім впровадження інновацій: підвищення швидкості руху, оновлення основних коштів, переоснащення персоналу,

впровадження нових видів послуг. Саме проблемам інноваційного розвитку утвореної у складі АТ «Українська залізниця» 2017 року Пасажирської залізничної компанії присвячена дана стаття.

Після проведення акціонування "Укрзалізниці" виникло гостре питання щодо створення нової моделі управління на залізничному транспорті. Необхідні ефективні програми залучення коштів вітчизняних та зарубіжних інвесторів для розвитку та оновлення транспортної інфраструктури. За думкою авторів, одним із перспективних напрямків інвестування є розвиток залізничного туризму, тому актуальним є питання співпраці приватних підприємців та державних перевізників у наданні туристичних послуг пасажирам залізничного транспорту.

У початку 2017 року було проведено реформування Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні. Частина працівників залишилася в ньому, а більшість була переведена в інші підрозділи. У липні того ж року була створена нова компанія, яка займається залізничним пасажирським транспортом, на зразок Української залізничної швидкісної компанії (УЗШК). Усі ці зміни були враховані авторами при створенні моделей організації туристичних компаній, які планують займатися залізничним туризмом.

Якщо цей вид туризму буде популярним, Українська залізнична пасажирська компанія може створити окремий підрозділ для організації та управління перевезеннями туристів у далекому сполученні. Цей підрозділ буде відповідати за забезпечення комфортних умов під час подорожі, організацію харчування, розваги, туристичні екскурсії, ночівлі у готелях та трансферні перевезення.

Для вирішення цих завдань може знадобитися додатковий персонал, тому частину цих функцій можна передати приватним структурам на умовах договору. Також можна розглянути можливість створення спільного підприємства з приватною компанією для залізничного туризму.

Це дозволить АТ «УЗ»¹⁰ повністю позбутися виконання непрофільних функцій і отримувати додатковий дохід від участі в уставному капіталі. Крім того, будь-яка туристична компанія може також займатися залізничним туризмом, при цьому АТ «УЗ» буде виконувати трансферні залізничні перевезення для неї.

Таким чином, існують три основні варіанти управління залізничним туризмом (див. рис. 4.3):

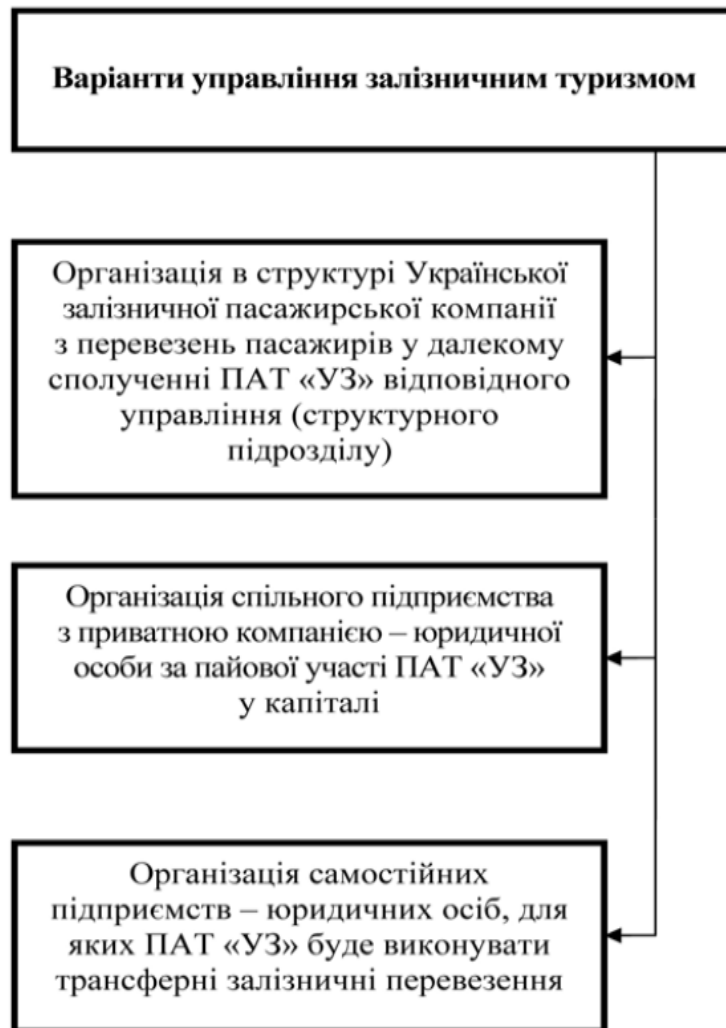


Рис. 4.3 Варіанти моделей організації туристичних компаній, що будуть займатися залізничним туризмом

1. Організація в структурі Української залізничної пасажирської компанії з перевезень пасажирів у далекому сполученні АТ «УЗ» відповідного управління (структурного підрозділу) (рис. 4.4).

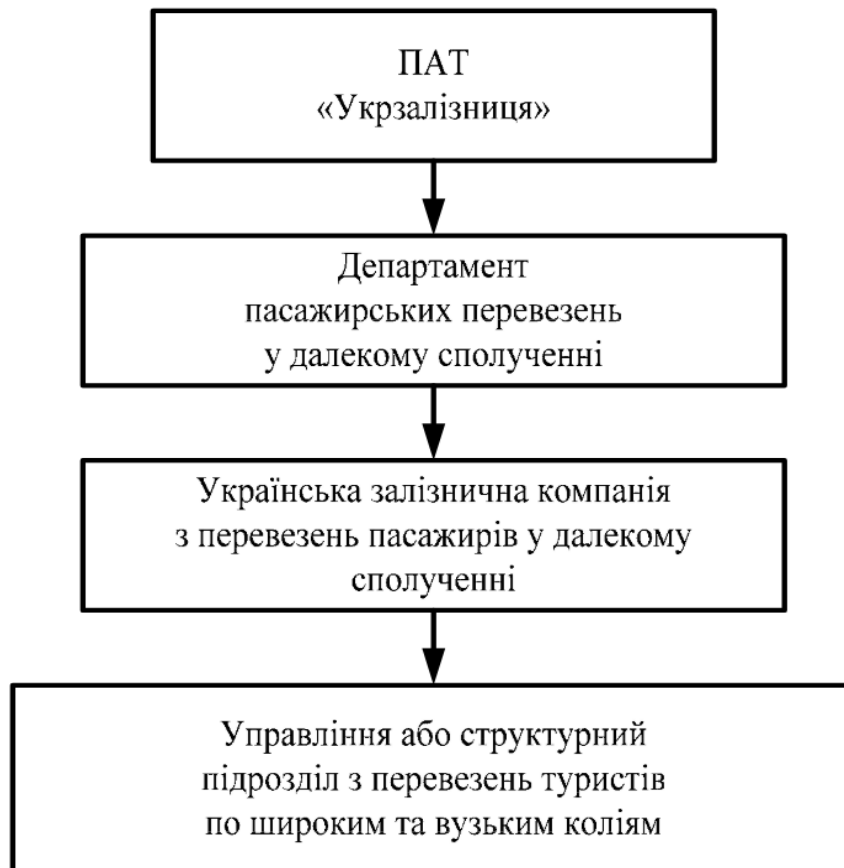


Рис. 4.4 Варіант 1

2. Організація спільного підприємства з приватною компанією – юридичної особи за пайової участі АТ «УЗ» у капіталі (рис. 4.5)

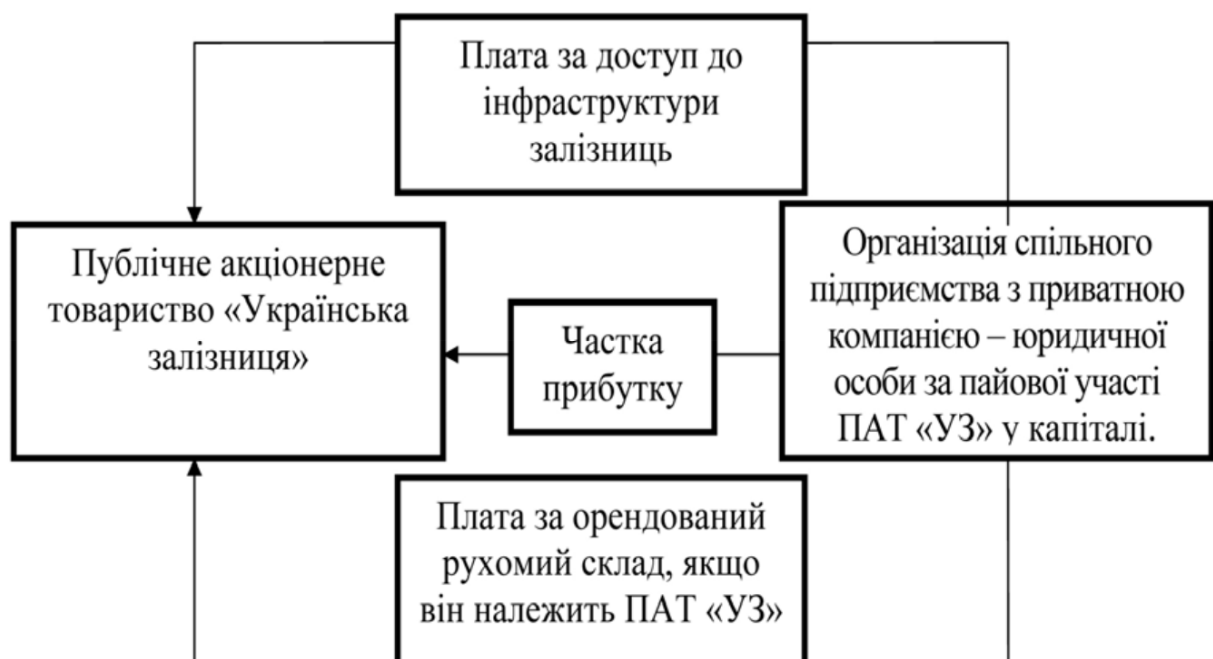


Рис. 4.5 Варіант 2

3. Організація самостійних підприємств – юридичних осіб, для яких АТ «УЗ» буде виконувати трансферні залізничні перевезення (рис. 4.6).



Рис. 4.6 Варіант 3

Варіанти 2 та 3 управління залізничним туризмом можуть бути змінені відповідно до власності на залізничну інфраструктуру, що може включати широкі або вузькі залізничні колії до туристичних об'єктів або їх отримання від держави у формі концесії.

Кожен з цих варіантів має свої переваги та недоліки, які вибираються відповідно до цілей туристичної компанії та АТ "УЗ".

Варіант 1 Структурний підрозділ буде підпорядкований управлінню туристичними перевезеннями, яке, в свою чергу, буде адміністративно підпорядковано Департаменту пасажирських перевезень у далекому сполученні.

При виконанні залізничних перевезень на вузьких коліях основні завдання такого підрозділу полягають у забезпеченні трансферних перевезень організованих та індивідуальних туристів на вузьких коліях, а

також у наданні послуг з організації харчування туристів у поїзді під час подорожі. У цьому випадку дохід залізничного підрозділу буде залежати виключно від платежів туристичних компаній, як вітчизняних, так і закордонних туроператорів, а також від перевезення окремих туристів. Проте цей підхід не дозволяє отримувати прибуток від інтегрованої туристичної діяльності як незалежному власнику або отримувати частку прибутку від спільної діяльності з іншими власниками.

Варіант 2 призводить до усунення оперативної та частково економічної залежності від акціонерного товариства "Українська залізниця" і забезпечує більшу незалежність та мобільність компанії. Компанія сплачує всі необхідні кошти АТ "УЗ" за користування залізничними коліями, організацію руху поїздів, використання орендованого рухомого складу та його ремонт за потребою.

Варіант 3 призводить до усунення залежності самостійного підприємства - юридичної особи від акціонерного товариства "Українська залізниця" і робить компанію повністю самостійною. Компанія сплачує АТ "УЗ" кошти за доступ до залізничної інфраструктури та використання орендованого рухомого складу та його ремонт за потребою.

Аналіз діяльності акціонерного товариства "Українська залізниця" показав, що оновлення пасажирського транспорту після набуття Україною незалежності відбувалося нерегулярно і в обсягах, що значно нижчі від необхідних. Це привело до швидкого зносу транспортних засобів і відсутності коштів на закупівлю нового сучасного рухомого складу для перевезення туристів. Тому варіанти 2 та 3 розглядають можливість використання власних вагонів для перевезення туристів залізничним транспортом. Економічні інтереси туристичних компаній, які використовують залізничний транспорт, значно відрізняються один від одного, оскільки залежать від функцій, які вони виконують. Розглянемо їх детальніше.

Варіант 1. Якщо головні економічні цілі АТ "Укрзалізниця" спрямовані на підвищення ефективності пасажирських перевезень шляхом організації туристичних маршрутів, то ця сфера діяльності може бути віднесена до монопольного сектору. Окрім самого перевезення туристів у спеціальному рухомому складі, пасажирське господарство залізниць буде забезпечувати харчування туристів та їх переночування виключно у вагонах туристичного поїзда. Таку діяльність АТ "Укрзалізниця" можна віднести до монопольного сектору. Слід зауважити, що діяльність з перевезення туристів за варіантом 1 схожа на організацію звичайних пасажирських перевезень у далекому сполученні, оскільки технологія таких перевезень також передбачає харчування та переночування пасажирів у поїзді.

У разі, якщо ми розглянемо цю ситуацію, можна зробити висновок, що головною метою АТ "УЗ" у проведенні залізничного туризму та трансферних послуг є:

- надання якісних туристичних послуг громадянам України та інших країн;
- збільшення прибутків пасажирського транспорту шляхом організації залізничного туризму на сучасному рухомому складі;
- надання приватним компаніям, які займаються перевезеннями туристів залізницею, послуг з трансферних перевезень, ремонту вагонів, оренди рухомого складу та харчування пасажирів у поїзді.

Варіант 2. АТ "УЗ" акцентує увагу на туристичних перевезеннях, пропонуючи широкий спектр послуг, таких як організація екскурсій, розміщення туристів у готелях, харчування у ресторанах, активний відпочинок та місцеві подорожі до визначних пам'яток. У зв'язку з цим, головні економічні цілі компанії зазнають змін, оскільки її діяльність розширюється за межі лише туристичних перевезень і стає складовою частиною конкурентного сектору залізничного транспорту.

При такій організації туристичної діяльності головні завдання АТ «УЗ» слід розширити наступними цілями:

- проведення маркетингових досліджень ринку туристичних послуг та визначення основних конкурентів для привертання нових зон;
- аналіз попиту та визначення потенційних туристів, які цікавляться залізничним туризмом в різних регіонах України та за кордоном;
- придбання нового спеціального рухомого складу для організації одноденних та багатоденних туристичних подорожей;
- укладання угод з трансферними автомобільними компаніями, туристичними агентствами, готелями, приватними апартаментами, ресторанами, курортами, місцевими органами влади, заповідниками та іншими;
- організація комфортних та зручних подорожей туристів по маршрутах з високим попитом та ефективними витратами на обслуговування. Для цієї діяльності доцільно створити дочірнє підприємство в межах АТ «УЗ» як юридичну особу для самостійної діяльності.

Для такої діяльності в АТ «УЗ» доцільно утворити дочірнє підприємство – юридичну особу, яке буде вести самостійну діяльність. Варіанти 2 та 3 моделей організації туристичних залізничних компаній мають майже однакові головні цілі, а саме:

- забезпечення прибутку від залізничного туризму шляхом привертання нових сегментів туристичного ринку та витіснення автомобільного туризму;
- інвестування коштів у розвиток залізничного туризму;
- надання якісних туристичних послуг громадянам України та інших країн.

Додаткові цілі компанії, яка займається організацією туристичних перевезень залізничним транспортом, включають:

- проведення маркетингових досліджень туристичного ринку та визначення основних конкурентів для захоплення нових сегментів;

- аналіз попиту та ідентифікація потенційних туристів, які зацікавлені у використанні залізничного туризму в конкретних регіонах України та за кордоном.

- Укладення угод з АТ "УЗ" щодо отримання права користування залізницями України та суміжних країн, придбання графіку маршрутів, оренда транспортних засобів та їх ремонт, а також оплата додаткових послуг;

- Укладення угод з автомобільними компаніями для трансферу, туристичними агенціями, готелями, приватними апартаментами, ресторанами, курортами, місцевими органами влади, заповідниками та іншими;

- Придбання нового транспортного засобу для організації туризму;

- Організація комфортних подорожей туристів по популярних маршрутах з мінімальними витратами на обслуговування;

- Пошук інвесторів для залучення інвестицій у розвиток туристичної бази відпочинку, будівництво нових готелів, ресторанів, транспортних засобів;

- Розробка нових проектів для будівництва туристичної бази відпочинку, нових готелів, ресторанів, спеціального транспортного засобу.

- забезпечення стабільної та прибуткової роботи всіх підрозділів галузі туризму.

Туристичну компанію можна описати як складну відкриту соціально-технічну структуру, що має специфічне спілкування з її зовнішнім середовищем (див. рис. 4.7).

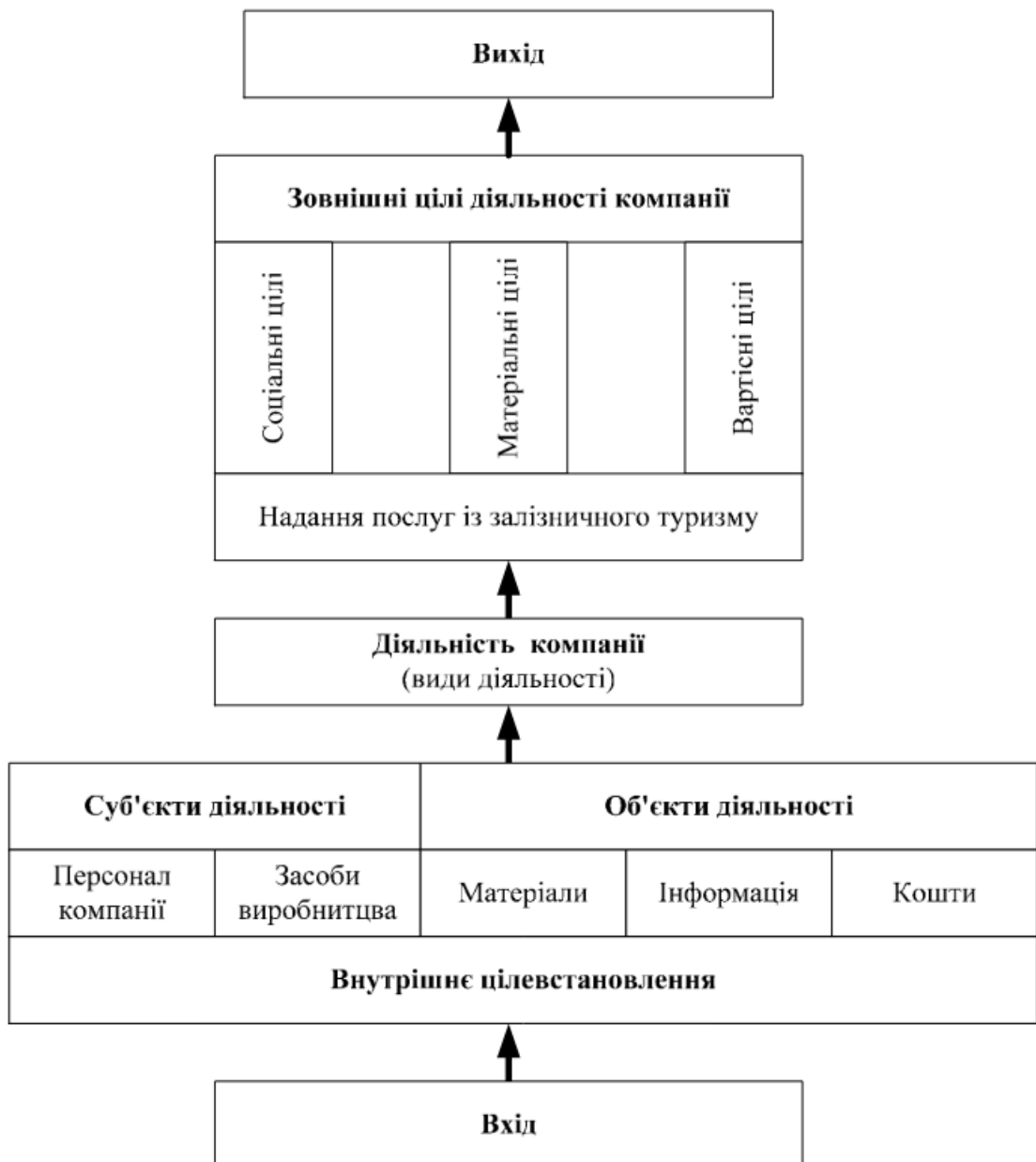


Рис. 4.7 Цілеспрямована структура залізничної туристичної компанії.

(Підприємство як система)

Для отримання прибутку та досягнення інших цілей компанія пропонує послуги для задоволення зовнішнього попиту. У той же час потенційні елементи компанії (персонал і засоби виробництва) взаємодіють з об'єктом.

Об'єктом, з яким виконуються різні дії, є елемент дверного отвору - інформація, матеріали та номінальні товари.

Залізничні туристичні компанії, як і будь-яке інше підприємство, не можуть ефективно працювати без визначення основних цілей, конкретних завдань, компетентного персоналу, сучасних технологій, досконалої організаційної структури управління і наявності необхідних фінансових коштів. Без цього неможливо запустити механізм надання необхідних послуг.

При цьому компанія повинна враховувати законодавство України, встановлювати ділові стосунки з АТ «Українська залізниця» та враховувати



негативний вплив конкурентів. (рис. 4.8)

Рис. 4.8 Організації зовнішнього середовища, що впливають на діяльність залізничної туристичної компанії

Пропоновані альтернативні стратегії розвитку пасажирських залізничних компаній в Україні є важливими як для самих перевізників (зокрема АТ "Українська залізниця"), так і для туристичних операторів, а найголовніше - для економічного зростання регіонів, де буде запроваджуватися ця нова послуга.

Під час проведених досліджень була розроблена організаційна модель будівництва залізничної туристичної компанії, що ґрунтується на різних принципах взаємодії з монопольним або конкурентним сектором АТ "Українська залізниця", повному спектрі виконавчих функцій та взаємодії з іншими організаціями зовнішнього середовища ринку. [2]

РОЗДІЛ 4. Проблеми та перспективи розвитку транспортних послуг у туризмі

4.1 Проблеми розвитку транспортних послуг у туризмі

Однією з головних проблем розвитку транспортних послуг у туризмі є недостатньо розвинута інфраструктура, що може призвести до перевантаження деяких транспортних маршрутів та затримок в русі. Це може стати на заваді для туристів, які хочуть швидко та зручно дістатися до свого пункту призначення.

Іншою проблемою є високі ціни на деякі види транспорту, особливо на повітряний транспорт, що може знизити доступність туристичних послуг для деяких категорій туристів. Крім того, відсутність альтернативних видів транспорту, таких як велосипеди, електричні скутери та інші, також може стати на заваді для туристів з обмеженим бюджетом.

Також може бути проблемою нестача інформації про транспортні маршрути, розклади та ціни, що ускладнює планування поїздок для туристів. Важливо забезпечити належну доступність та зрозумілість інформації про транспортні послуги для туристів, щоб забезпечити їх комфортну поїздку.

Крім того, високий рівень забруднення транспортом може стати на заваді для розвитку туризму, особливо в екологічно чутливих регіонах. Це може негативно вплинути на довкілля та здоров'я місцевих жителів та туристів.[18]

4.2 Перспективи розвитку транспортних послуг у туризмі

Перспективи розвитку транспортних послуг у туризмі пов'язані зі зростанням числа туристів та їх потреб у зручному та швидкому транспорті, а також з технологічними та екологічними тенденціями у галузі транспорту.

Однією з перспектив розвитку є розширення мережі транспортних маршрутів, які забезпечують зручний та швидкий доступ до туристичних об'єктів. Це може включати будівництво нових автомагістралей, розвиток залізничної мережі та водного транспорту.

Також можливість використання новітніх технологій у транспорті може забезпечити покращення якості послуг та зниження витрат. Наприклад, розвиток автономних транспортних засобів та систем штучного інтелекту може сприяти у підвищенні ефективності транспорту та забезпечити більш безпечну поїздку для туристів.[16]

Екологічні тенденції у галузі транспорту також можуть мати великий вплив на розвиток туристичних послуг. Розвиток електричних автомобілів та інших видів екологічно-чистого транспорту може знизити рівень забруднення довкілля та забезпечити сталість розвитку туризму.

Крім того, зростання ролі соціальних мереж та онлайн-платформ у туризмі може допомогти у покращенні доступності транспорту для туристів, забезпеченні більш прозорого та конкурентного ціноутворення, а також покращенні комунікації між туристами і транспортними компаніями. [18]

4.2.1 Вектори розвитку українського туризму після війни

Війна в Україні призвела до великої трагедії для українського народу. Ця подія має катастрофічний вплив на глобальну економіку та міжнародний

туристичний ринок. Під час військового стану туристичній галузі України постали великі виклики, такі як:

1. *Складна безпекова ситуація.* Військові дії на території України призвели до збільшення нестабільності та загрози безпеці. Це значно вплинуло на рішення туристів щодо відвідування країни, особливо її прикордонних та конфліктних регіонів.

2. *Закриття повітряного простору.* Війна та пов'язані з нею санкції безпосередньо вплинули на авіаційну галузь, яка повільно відновлювалася після пандемії. Зрозуміло, що всі міжнародні логістичні маршрути, що проходять територією України, зараз не працюють. Проте, від цієї війни постраждав не тільки український авіаринок. За даними Всесвітньої туристичної організації, кількість авіарейсів через війну в Україні зменшилася найбільше у таких країнах: Молдова (-69%); Словенія (-42%); Латвія (-38%); Фінляндія (-36%); Чехія (-35%) [20].

3. *Порушення логістики.* За даними досліджень, проведених Kyivstar Business Hub у 2022 та 2023 роках, серед основних причин втрат бізнесу після початку війни 43% українських компаній у сфері обслуговування вказали на порушення логістичних ланцюгів. [5].

4. *Виїзд значної кількості громадян закордон у якості біженців.* За інформацією Агентства ООН у справах біженців станом на 21 листопада 2023 року, близько 6,3 мільйонів українців, які залишили країну на початку повномасштабної війни, зараз за кордоном. З них понад 5,9 мільйонів перебувають у Європі. Кількість внутрішньо переміщених осіб в Україні оцінюється на 4,9 мільйонів людей. [27].

5. *Відсутність в'їзного туризму.* Перед розпочатком повномасштабного вторгнення в Україну у середньому 14 мільйонів іноземців щороку відвідували країну. Лідерами за кількістю туристів були: Київ – 2,5 мільйона гостей, друге місце посів Львів – 1,8 мільйона туристів та Одеса – 1 мільйон відвідувачів. Протягом першого півріччя 2023 року український кордон перетнуло 1,3 мільйона відвідувачів. Однак,

враховуючи існуючі загрози в Україні, це також є досить високим показником. [17].

6. *Зменшення ділової активності туристичних підприємств.* У зв'язку з війною значно зросли ризики для українських туристичних підприємств, багато з них вже зазнали прямих матеріальних збитків, інші не отримують значну частину прибутку. У 2022 році сума туристичного збору зменшилась на 24%, до 178,9 мільйонів гривень, порівняно з попереднім роком. Лідером за сумою туристичного збору стала Львівщина – 41,4 мільйона гривень, показавши зріст у 79% порівняно з 2021 роком. Столиця поповнила свій бюджет на 31,5 мільйона гривень, що удвічі менше, ніж у 2021 році.

У першому півріччі 2023 року до бюджетів громад надійшло понад 85 мільйонів гривень туристичного збору. Найбільше коштів від турзбору надійшло до бюджету Львівської області – 20,3 мільйона гривень, Києва – 14,1 мільйона гривень і Закарпатської області – 9,5 мільйона гривень. [5].

Виклики та перешкоди, з якими зіткнулась українська туристична індустрія в умовах війни, потребують від галузі творчого та гнучкого підходу, адаптації до нових реалій та співпраці з урядовими органами для залучення нових інвестицій та підвищення позитивного іміджу країни на зовнішньому ринку.

Для залучення туристів в країну в сучасних умовах доцільними є наступні інноваційні підходи та стратегії:

- 1) Важливо створювати та активно просувати спеціалізований контент, спрямований на безпеку гостей, який надає корисну інформацію про ризики та безпеку в Україні під час війни. Використовуйте цифрові медіа- та онлайн-платформи для підкреслення уваги до безпеки туристів та сприяйте розвитку та впровадженню мобільних додатків для безпеки, які надають інформацію про безпечні регіони та місця.

2) Створювати "туристичні коридори" та безпечні зони, використовуючи технології геолокації та моніторингу для контролю безпеки територій.

3) Розробляти спеціальні туристичні пакети для тих, хто планує відвідати Україну, які включають додаткові послуги для забезпечення безпеки, такі як супровід або особистий консультант.

4) Розвивати туристичні інновації в онлайн-сфері, включаючи створення віртуальних турів та онлайн-платформ для віддаленого ознайомлення з країною, а також використання віддалених технологій для проведення віртуальних подій та фестивалів.

5) Партнерство є ключовим для туристичних підприємств, оскільки важливо залучати підтримку та співпрацювати з міжнародними організаціями для забезпечення безпеки та просування туристичних можливостей країни. Участь у міжнародних туристичних виставках та заходах сприяє підвищенню свідомості про країну.

Військова агресія має суттєвий вплив на туристичну привабливість України та її економіку в цілому. Однак підтримка нашої країни світовою спільнотою та міжнародними організаціями відкриває значні можливості для розвитку туристичної галузі після війни. Серед пріоритетних заходів для розвитку туристичної сфери вважається відновлення іміджу безпечної країни для комфортного перебування туристів, створення економічних умов для стимулювання розвитку туризму та впровадження інноваційних маркетингових проєктів для туристичної діяльності.

Звісно, у деяких зонах може знадобитися тривалий час на розмінування територій, тому вони ще довго залишатимуться небезпечними. Однак в майбутньому післявоєнна Україна дійсно може привернути значну увагу туристів. Для цього необхідно розвивати нові напрямки туризму:

1. *Волонтерський туризм*, суть якого полягає у особистій допомозі постраждалим від війни. Варто відзначити деякі ініціативи, які реалізуються в цьому контексті:

- допомога на передовій: деякі волонтери вирушають на передову лінію, щоб надавати допомогу військовим та медичним службам (постачання ліків, медичного обладнання та інших необхідних ресурсів);
- доставка гуманітарної допомоги: туристи організовують та беруть участь у проєктах доставки гуманітарної допомоги (продовольчі набори, одяг, медичні засоби та інші необхідні ресурси) для постраждалих місцевих громад.
- волонтерські ініціативи з переселення: учасники туристичних програм беруть участь у переселенні громадян, які зазнали втрат та потребують допомоги у відновленні свого життя (співпраця з дітьми, допомога у пошуку житла та інші аспекти соціальної реабілітації);
- психологічна підтримка: психологи-туристи пропонують свої послуги для надання психологічної допомоги тим, хто пережив війну (індивідуальні консультації, групові сесії та інші форми психологічної підтримки).

2. *Солідарний туризм* - це формат подорожей, під час яких активно підтримується місцеві громади та локальний бізнес. Під час воєнних конфліктів цей вид туризму набуває особливого значення, орієнтованого на надання допомоги постраждалим та підтримку гуманітарних ініціатив. Деякі можливі аспекти солідарного туризму під час війни в Україні включають:

- сприяння внутрішньому туризму в безпечних регіонах України, що сприяє відновленню місцевої економіки та створенню робочих місць;
- участь у проєктах відновлення інфраструктури, таких як ремонт доріг, шкіл, медичних установ тощо, що є важливим для повернення до звичайного життя.

- сприяння соціальному відновленню, наприклад, участь у проєктах соціального відновлення, таких як психологічна підтримка для постраждалих, робота з дітьми, які пережили травму війни, та інші програми для зміцнення соціальної стійкості;
- сприяння гуманітарним ініціативам: підтримка та розповсюдження інформації про гуманітарні ініціативи, такі як збір коштів для потребуючих, або участь у громадських акціях підтримки.

Можна зробити висновок, що після війни в Україні туризм може зіткнутися з різними викликами, але є можливості для відновлення та розвитку.

Важливо зауважити, що відновлення туризму в післявоєнний період є складним завданням, яке потребує співпраці різних зацікавлених сторін, таких як уряд, громадські організації та бізнес-сектор.

4.3 Пропозиції розвитку транспортних послуг у туризмі

Ось декілька пропозицій щодо розвитку транспортних послуг у туризмі:

1. Розширення мережі транспортних маршрутів: варто розглянути можливість відкриття нових маршрутів та підвищення частоти рейсів до популярних туристичних об'єктів.
2. Використання екологічно-чистих транспортних засобів: на сьогоднішній день на ринку з'являються все більше електричних автомобілів, гібридних машин та інших видів транспорту, які мають менший негативний вплив на довкілля. Розвиток екологічних транспортних послуг може допомогти зменшити екологічне навантаження туристичної індустрії.
3. Впровадження новітніх технологій: автономні автомобілі, системи штучного інтелекту та інші технології можуть підвищити ефективність

роботи транспорту, знизити витрати та забезпечити більш безпечну поїздки для туристів.

4. Розвиток інфраструктури: для забезпечення комфортної та безпечної поїздки туристів необхідно розвивати інфраструктуру, зокрема, побудувати майданчики для зупинки транспорту, стоянки для автомобілів, а також забезпечити зручний доступ до місць оренди автомобілів та інших транспортних засобів.
 5. Партнерство з іншими галузями: для забезпечення повноцінного туристичного продукту важливо співпрацювати з іншими галузями, зокрема, готельними комплексами, ресторанами та іншими послугами.
- [18]

4.3.1 Відновлення та розвиток транспортної інфраструктури у повоєнний період

Війна мала дуже негативний вплив на економіку України, включаючи транспортну інфраструктуру. Проте без якісної та сучасної транспортної інфраструктури повноцінне відновлення виробничого сектору неможливе. Закриття аеропортів та блокада морських портів призвели до пошуку альтернативних логістичних схем доставки. На початку 2023 року внаслідок бойових дій було пошкоджено або зруйновано 311 мостів і мостових переправ, а також 24,8 тис. км доріг. Мости завжди мали важливе стратегічне значення, але під час війни вони стали найважливішим елементом транспортної логістики, особливо в регіонах, які стали найбільше постраждали від російського вторгнення. Агентство відновлення забезпечило проїзд біля 85 зруйнованих мостів, будуючи тимчасові переправи. Крім того, лише за останній рік Агентством було відремонтовано 41 споруду, включаючи ті мости, що пошкоджені під час бойових дій. Цього року капітально відновити планується ще близько 40 мостів. Уряд утворив Комісію, яка перевірить стан усіх мостів в країні. Для прийняття рішення про

подальші кроки по відновленню конструкції всі отримані дані вводяться в єдину інформаційно-аналітичну та експертну систему, яка включає технічні показники і повну інформацію про стан конструкції моста. У дорожньому секторі реставраційні агентства приділяють значну увагу ремонту, будівництву та технічному обслуговуванню штучних споруд. До війни масштабний розвиток дорожнього господарства з кожним роком набирал обертів. З 2019 по 2021 рік було відремонтовано 634 штучні споруди на державній дорозі.

Війна не тільки змусила призупинити всі великі плани інфраструктурного будівництва країни, але й визначила основні пріоритети відновлення. У проекті бюджету на 2024 рік визначено три ключові напрямки: оборона та безпека; соціальна сфера; медицина та освіта. У той же час, фінансування дорожнього фонду передбачено на мінімальному рівні, оскільки в бюджеті практично відсутні всі видатки на розвиток, за винятком видатків на підтримку економіки для створення бази для післявоєнного відновлення. У проекті бюджету на 2024 рік виділено лише 3 мільярди гривень на зимове утримання доріг, без якого можливий колапс. Крім того, у резервному фонді передбачено кошти на підтримку доріг і мостів для соціальних, гуманітарних або воєнних цілей.

Вчені акцентують увагу на планах щодо відновлення економіки загалом, а також транспортної інфраструктури зокрема. Одним із цікавих досліджень є те, що інфраструктура економіки має прямий вплив на швидкість переміщення товарів та фінансів, на кількість та якість наданих послуг, а також на динаміку зростання економіки в цілому. Основним принципом стратегії післявоєнного відновлення країни повинно стати створення виробничої, включаючи транспортну, та побутової інфраструктури за європейським зразком.

У той же час важливо зосередитися на деяких інших аспектах відновлення та розвитку транспортної інфраструктури.

Незважаючи на значні пошкодження транспортної інфраструктури України у зв'язку з війною, продовжується робота над її відновленням, відкриттям нових транспортних маршрутів та логістичних центрів, залученням іноземних інвестицій, оскільки ефективне функціонування логістичної складової є необхідним для відновлення та розвитку економіки. Навіть до війни логістика становила лише 4% від національного ВВП, у той же час у європейських країнах цей показник коливався від 6,5 до 10%. У 2021 році валові капіталовкладення в Україні склали не більше 14%, тоді як у країнах Східної Європи цей показник становить близько 26%. Очевидно, що наразі в Україні цей показник ще зменшився.

Наразі реформування логістичної інфраструктури повинне здійснюватися в двох напрямках. Крім відновлення споруд, доріг, мостів, портів і аеропортів, пошкоджених в ході дій противника, слід звернути увагу на можливість і доцільність залучення приватного капіталу, оскільки тільки державних коштів, включаючи донорську підтримку, може виявитися недостатньо. Європа не бачила повномасштабного воєнного конфлікту такої потужності з часів Другої Світової Війни. За останні часи Сирія зазнала подібного руйнування інфраструктури, як і Україна, проте логістична база країн суттєво відрізняється. Таким чином, можна стверджувати, що попередній досвід відновлення інфраструктури після війни можна використати для планування реформ у сфері інфраструктури в Україні в обмеженому масштабі.

Тому цілком зрозуміло, що для відновлення/ розвитку логістичної інфраструктури у довгостроковому періоді, особливо з врахуванням «зеленого курсу», потрібно оцінити доцільність інвестування у різні види вантажних перевезень.

Також без всякого сумніву особливу увагу слід приділити цифровим технологіям:

- розвитку промислового Інтернету і можливості кастомізації продукції, що випускається; впровадженню концепції «Індустрії 4.0»;
- формуванню ефективної системи зворотного зв'язку зі споживачами, що передбачає автоматичний заказ і відправлення коштів різними способами;
- уберизації перевезень та інтеграції всіх видів транспорту за рахунок використання мультимодальних технологій перевезення вантажів; здійсненню контролю за вантажем у дорозі, зокрема онлайн;
- використанню безпілотних автомобілів, дронів, шатлів та ін.;
- розповсюдженню технологій 3-d друку для скорочення логістичних витрат у ланцюзі поставок;
- створенню складів з повністю автоматизованими системами управління запасами;
- накопиченню інформації про життєвий цикл виробів та особливості їх роботи з метою оптимізації логістики та підвищення якості продукції.

Існують проблеми при переході до цифрових технологій, основними з яких є:

- відсутність балансу в розвитку елементів логістичної системи при переході на цифрові технології;
- неможливість синхронізації різних учасників цифрового ланцюга поставок;
- ризики витоку важливої інформації, в тому числі й такої, яка носить «закритий» характер;
- небажання персоналу впроваджувати цифрові технології.

В Україні вже є певні напрацювання з впровадження цифрових технологій. 25 листопада у Києві відбулася щорічна Всеукраїнська конференція «Відновлення ланцюгів постачання в умовах військового та після військового стану», на якій було наведено приклади впровадження

цифрових технологій у логістиці, серед яких слід відмітити застосування програмних продуктів та комплексів: ANT Logistics, «Арт: Черга» – Логістика без простоїв, «Хмари та Big Data на допомогу логістиці», «Авто-матизований склад: проєкт, реалізація, очікуваний ефект.

Безумовно, велику увагу привертала і продовжує привертати логістика автомобільних перевезень, у якій, на жаль, існувало багато причин незадовільного стану. Основними факторами були:

- недостатньо розвинена інфраструктура автомобільних доріг (недостатня кількість вантажних терміналів, а також їх низький техніко-технологічний рівень);
- відсутність сучасних технічних засобів, що відповідають світовим стандартам;
- поганий стан автомобільних доріг;
- неефективне управління ланцюгами постачання;
- недотримання водіями графіка та маршруту руху;
- неефективне використання власного та найманого рухомого складу.

Вигідне геополітичне положення України є одним з ключових факторів, який дозволить не лише відновити мережу автомобільних доріг, але й реформувати її відповідно до найсучасніших стандартів та європейської політики у цій галузі. Основними умовами для цього повинні стати:

- сучасна інфраструктура;
- чесна ринкова конкуренція;
- впровадження ефективної системи управління ланцюгами постачань;
- підвищення інвестиційної привабливості автомобільної галузі для інвесторів;
- задоволення потреб населення у якісних та надійних перевезеннях.

Інтеграція України до міжнародних автомобільних мереж дає змогу підвищити економічний, технічний, інвестиційний та експлуатаційний стан цієї галузі. А це прямий напрямок до співробітництва з іншими державами

та входження до міжнародної спільноти транспортно-дорожнього комплексу. 16 вересня 2022 року Указом Президента України № 654/2022 було затверджено Угоду між Україною та Європейським Союзом про вантажні перевезення автомобільним транспортом, підписана 29 червня 2022 року в місті Ліоні, а депутати Євро-парламенту ратифікували цю угоду. Дана угода допомагає впорядкувати транспортну логістику, яка постраждала через війну. Результатом дії "транспортного безвізу" є зростання обсягу товарообігу. За період з липня по вересень порівняно з квітнем-червнем 2022 року фізичний обсяг експорту збільшився на 54%, а імпорту - на 67%. У грошовому вимірі експорт зріс на 3,3%, а імпорт - на 38%. Також помітно збільшення кількості автоперевізників, які перетинають кордон України в напрямку Євросоюзу. За липень-серпень 2022 року їх кількість зросла на 21% порівняно з травнем-червнем цього ж року і на 44% у порівнянні з аналогічним періодом 2021 року. Також перевізники стали перетинати кордон на 32% частіше. [6]

Основними принципами, на яких буде ґрунтуватися не лише відновлення мережі автомобільних доріг, але й її трансформація відповідно до законодавства ЄС та сучасних тенденцій у галузі логістики, є:

- контроль та регулювання для забезпечення відповідності вимогам нормативно-правової бази;
- впровадження нового підходу до ліцензування автомобільних перевезень та забезпечення процедур доступу до ринку автомобільних перевезень відповідно до законодавства ЄС;
- розширення логістики на заході за рахунок збільшення автомобільних перевезень до країн ЄС;
- посилення вимог до автоперевізників у частині забезпечення контролю за виконанням ними вимог існуючого законодавства щодо безпеки дорожнього руху;
- впровадження періодичної перевірки транспортних засобів на придатність до експлуатації для особистих транспортних засобів.

- розширення мережі насамперед приватних центрів тестування, що здійснюватимуть перевірки та видаватимуть сертифікати придатності транспортного засобу до експлуатації;
- Зниження корупційних ризиків;
- Удосконалення митного регулювання на ринку транспортно-експедиторських послуг;
- Зниження ставок ввізних митних зборів на транспортні засоби та їх комплектуючі, не вироблені в Україні;
- Впровадження економічних механізмів, які підвищують конкурентоспроможність автомобільних перевізників і економлять / створюють нові робочі місця;
- Розвиток ефективної транспортної логістики;
- Ефективне управління ланцюгами поставок;
- Впровадження системи управління екологічною безпекою на автомобільному транспорті;
- Будівництво сучасних автомобільних доріг-багатосмугових магістралей з високою пропускною здатністю;
- Досягнення технічних параметрів автомобільного транспорту світового рівня; підвищення якості обслуговування;
- Підвищення ефективності використання нової транспортної техніки за рахунок впровадження нових технологій на основі системи конкурсного відбору в найбільш ефективні проекти її впровадження.;
- Створення умов для можливого оновлення парку транспортних засобів автомобільного транспорту, оптимізації його структури;
- Надати зацікавленим сторонам доступ до інформації від виробників автомобілів;
- Краудсорсинг поставок і спільної роботи декількох логістичних партнерів;

- Швидкість доставки та прозорість для клієнтів;
- Використання штучного інтелекту та машинного навчання;
- Гармонізація з європейськими вимогами правил про режим праці та відпочинку водія транспортного засобу;
- Ефективне управління ланцюжком повернення товару за рахунок збільшення кількості інтернет-трансляцій;
- Впровадження принципу "зеленої" логістики по всьому ланцюжку поставок.

Важливо відзначити, що уряд вже діє для розширення пропускну здатності автомобільних перевезень у західному напрямку. Наприклад, Україна та Польща підписали відповідний меморандум, а під час Британсько-українського інфраструктурного саміту в Лондоні Україна, Велика Британія та представники британського бізнесу уклали Меморандум про інфраструктурну відбудову України. Також була створена робоча група у партнерстві з британським бізнесом для відновлення критичної інфраструктури у Києві та Київській області.

Ще одним дуже важливим аспектом розвитку транспортної інфраструктури є сам транспорт. У 2017-2018 роках Кабінетом міністрів України було схвалено Національну транспортну стратегію України на період до 2030 року, метою якої став розвиток безпечного, екологічно чистого та енергоефективного транспорту. Й наразі вже є певні реальні прецеденти щодо випуску такого транспорту. Так, український виробник всюдиходів Sherp, Квадро Інтернешнл, починає випускати в Туреччині нову модель всюдихода YETX у співпраці з компанією Orso Off-Road Solutions. Цей всюдихід розроблено спеціально для пересування складним рельєфом. Він здатний долати висоту до метра та використовуватися на схилах до 35 градусів, що робить його ідеальним для пошуково-рятувальних операцій, ліквідації лісових пожеж та швидкої допомоги в районах та на водоймах, недоступних для звичайних автомобілів. А завод на Полтавщині налагодив виробництво всюдиходів «Торнадо», які призначені для перевезення людей

та вантажів. Крім водія, у колісному всюдиході може розміститися семеро людей. Технічні характеристики всюдихода дозволяють йому долати бруд, воду, завали дерев та каміння заввишки до 1 метра. Завдяки мінімальному радіусу розвороту всюдихід Торнадо чудово маневрує між деревами. «Танкова» система повороту дозволяє всюдиходу розвертатися практично на місці.

Підсумовуючи, можна зробити такі висновки.

Для відновлення/розвитку та реформування логістики міжнародних перевезень особливу увагу слід приділити її цифровізації, оскільки:

- вирішення проблемних питань, пов'язаних з цифровізацією ланцюгів поставок має ґрунтуватися на відповідному науково-методичному підґрунті, що сприятиме не лише обґрунтуванню управлінських рішень та бюджетування інноваційних проєктів, а також можливості оцінки їх економічної ефективно-сті як на попередньому етапі, так і в ході реалізації;
- потрібен постійний моніторинг ефективності цифрової інфраструктури, оскільки без цих заходів працездатність сучасних логістичних ланцюгів поставок буде незначною, а витрати можуть перевищувати можливі ефекти;
- велике значення цифровізація набуває у разі її використання на користь підвищення ефективності відомих логістичних систем, в першу чергу потреб воєнно-промислового комплексу;
- цифровізація логістики й ланцюгів поставок, що функціонують на користь військових споживачів має певні ризики, які потрібно враховувати як при проєктуванні перспективних логістичних систем, так і при трансформації існуючих.

Впровадження сучасних принципів відповідно до останніх тенденцій у розвитку логістики дозволить Україні відбудувати логістичну інфраструктуру автомобільних перевезень відповідно до найновіших стандартів та європейської політики як важливу складову максимальної

інтеграції України з ЄС, можливої економічної трансформації, включаючи нові можливості для українського бізнесу шляхом розвитку економіки на засадах дерегуляції та лібералізації.

З цією метою необхідно скористатися світовим досвідом у сфері організації логістики, реформування транспортної інфраструктури, побудови нових адаптивних ланцюгів постачання автомобільним транспортом. Це стосується конфігурації мережі автомобільних доріг, їх цільності та спрямованості на основні вантажі.

Важливим аспектом розвитку транспортної інфраструктури є випуск та оновлення існуючого транспортного парку на безпечні, екологічно чисті та енергоефективні моделі. [3]

ВИСНОВКИ

Транспортні послуги – важлива складова частина туристичної індустрії. Зростаючий розвиток міжнародного ринку туристичних послуг вимагає постійного вдосконалення організаційно-економічного механізму координації транспортного обслуговування туристичної діяльності за допомогою підвищення вимог до транспортних підприємств, що обслуговують туристів, удосконалення транспортних туристичних маршрутів і проведення ефективної цінової політики туристичних транспортних послуг. Сьогодні кожен із видів транспорту має свої переваги в обслуговуванні туристичних потоків. Здійснення маркетингових досліджень та розробка цільових програм розвитку туризму й транспорту в окремих регіонах дасть

змогу конкурувати на зростаючому міжнародному ринку туристичних послуг.

Подальші перспективні дослідження пов'язані з детальнішим аналізом специфіки використання окремих видів транспорту в туристичній діяльності та організаційно-економічних механізмів підвищення ефективності транспортного обслуговування в туризмі.

Оцінка інноваційних транспортних технологій у туристичній галузі України повинна враховувати їх вплив на зручність для туристів, покращення інфраструктури, екологічну сталість та економічний розвиток. Тільки комплексний підхід дозволить визначити найбільш перспективні напрямки та ефективно інтегрувати інновації в туристичну галузь країни.

Для досягнення **мети** курсової роботи, було виконано ряд завдань:

1) Транспортування в туризмі – це процес перевезення туристів транспортними засобами з місця проживання до місць відпочинку та розваг і назад. Воно є однією з ключових складових туристичного продукту і має вирішальний вплив на задоволення потреб туристів.

Транспортування в туризмі може здійснюватися різними видами транспорту: автомобільним, залізничним, авіаційним, водним, а також комбінованими видами, які поєднують різні види транспорту. Вибір транспорту залежить від багатьох чинників, таких як відстань, час подорожі, вартість, комфорт, екологічність та інші фактори.

Організація транспортування в туризмі є складним процесом, що вимагає врахування багатьох факторів, таких як кількість туристів, маршрут, тип транспорту, час поїздки та інші. Організатори туристичних послуг повинні планувати і забезпечувати якісне транспортування, щоб забезпечити безпеку, комфорт та зручність для туристів.

У туристичній індустрії транспортні послуги відіграють важливу роль, оскільки вони впливають на задоволення туристів та їх уявлення про подорож. Правильно організоване транспортування забезпечує комфортну та

безпечну подорож для туристів, а також може сприяти позитивному іміджу туроператорів і туристичних підприємств.

2) Туристичний транспорт – це транспорт, що використовується для перевезення туристів з одного місця в інше в рамках туристичних подорожей. Туристичний транспорт можна класифікувати за різними ознаками, які представлені у таблиці 1.2 (додаток Б).

3)

Таблиця

3

Проблеми та перспективи розвитку транспортних послуг

Проблеми	Перспективи
• недостатньо розвинута інфраструктура	• розширення мережі транспортних маршрутів
• високі ціни на деякі види транспорту	• зростання к-сті туристів

• точкова відсутність альтернативних видів транспорту	• використання новітніх технологій
• нестача інформації про транспортні маршрути, розклади та ціни	• зростання ролі соціальних мереж та онлайн-платформ
• високий рівень забруднення	• розвиток екологічно-чистого транспорту

4) Було розглянуто інфраструктурні покращення (нові хаби та шляхи сполучення), цифровізацію та автоматизацію (запровадження єдиного е-квитка SmartTicket), альтернативні напрями розвитку пасажирських перевезень (розроблено організаційну модель будівництва залізничної туристичної компанії), виклики та перспективи розвитку транспортних технологій в післявоєнний період.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Азрилиян А.Н., Азрилиян О.М., Калашникова Е. В. Новий економічний словник, видавництво: Омега-Л, 2008г. 1472 с.
2. Бандурко А. О., Марценюк Л. В., Власова О. П. «АЛЬТЕРНАТИВНІ НАПРЯМИ РОЗВИТКУ ПАСАЖИРСЬКИХ ЗАЛІЗНИЧНИХ КОМПАНІЙ В УКРАЇНІ», [Електронний ресурс] – Режим доступу <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6938>

3. Бойченко М. В., ВІДНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ У ПОВОЄННИЙ ПЕРІОДУ ДК 656.07 DOI:
[https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3\(73\)-132-137](https://doi.org/10.12958/1817-3772-2023-3(73)-132-137)
4. Давиденко І.В. Матеріали Всеукраїнської науково-практичної конференції "Туристичний та готельно-ресторанний бізнес: світовий досвід та перспективи розвитку для України" (м. Одеса, 10 квітня 2019 р.) Одеса: ОНЕУ, 2019. 881 с. С.203-206. ., [Електронний ресурс] – Режим доступу:
https://tourlib.net/statti_ukr/davydenko6.htm
5. ДАРТ: офіційний сайт. Туристична статистика України. URL:
<https://www.tourism.gov.ua/blog/u-2022-roci-suma-turistichnogo-zboru-v-ukrayini-skorotilasyana-24>
6. Дослідження стану українських індустрій під час війни: наявні проблеми, стратегічні фокуси, завдання. URL:
<https://hub.kyivstar.ua/articles/doslidzhennya-stanu-ukrayinskyh-industriji-pid-chas-vijny-nayavni-problemy-strategichni-fokusy-zavdannya>
7. Кириченко Г. І., Стрелко О. Г., Бердніченко Ю. А., Петриковець О. В., Павлюк Є. І. Сучасні тенденції розвитку мультимодальної системи перевезення вантажів. Вчені записки ТНУ ім. В.І. Вернадського. Серія: технічні науки. 2019. Т. 30 (69). Ч. 2. №3. С. 148–153.
8. КУЛИНЯК І.Я. «ТРАНСПОРТНИЙ ТУРИЗМ: СУТНІСТЬ, КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ», 30.09.2020р., [Електронний ресурс] – Режим доступу
:<http://pte.diit.edu.ua/article/view/213138/228224>
9. Міністерство інфраструктури України, Урядовий портал, Новини [Електронний ресурс]. Режим доступу:
<https://www.kmu.gov.ua/news/nasha-meta-povna-cifrovizaciya-procesiv-i-stvorenniya-yedinoyi-smart-sistemi-na-transporti-vladislav-kriklij>
10. Міротин Л. Б. , Транспортная логистика, издат. “Экзамен”, 2002 р.

11. О. Пікулик «Транспортні послуги в організації туристичної діяльності», УДК 338.48:339, 15.10.2017 р., [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://evnuir.vnu.edu.ua/bitstream/123456789/15300/1/15.pdf>
12. Піюренко І. О., Гаркуша О. М., Кухарчик О. Г. Сучасні аспекти формування систем мультимодальних перевезень на регіональному рівні. *Ukrainian Journal of Applied Economics*. 2018. Vol. 3. № 4. С. 131–144.
13. Полякова О. М., Шраменко О. В. Сучасні тенденції розвитку транспортно-логістичної інфраструктури в Україні і світі. Проблеми транспортного комплексу України. 2017. № 58. С. 126–134. [Електронний ресурс] – Режим доступу : <https://doi.org/10.18664/338.47:338.45.v0i58.110015>.
14. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р «Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року». URL: <https://zakon.rada.gov.ua>. (дата звернення 07.07.2021).
15. Соколова О. Є. Концептуальні засади формування мультимодальної системи перевезення вантажів. *Наукоємні технології*. 2014. № 1. С. 114–118.
16. Тімар І.В. Особливості формування іміджу відчизняних підприємств сфери послуг / І.В. Тімар // Збірник наукових праць Міжнародної науково-85 практичної конференції «Економіка і менеджмент – 2015: перспективи інтеграції та інноваційного розвитку» (23-24 квітня 2015 року) Т. 9. Дніпропетровськ: Вид. Біла К.О. 2015. С. 20-23.
17. Як працює готельний та туристичний бізнес в Україні в умовах війни. URL: https://visitukraine.today/uk/blog/2824/stiikist-ta-innovacii-yak-pracyuje-gotelnii-ta-turystichniibiznes-v-ukraini-v-umovax-viini#google_vignette
18. ChatGPT [Електронний ресурс] – Режим доступу <https://chat.openai.com/>
19. Humeniuk Н.М. (2014). Orhanizatsiia turystychnykh podorozhei [Organization of tourist trips]. Handbook. Ivano-Frankivsk: NAIR. 364 p.
20. Impact of the russian offensive in ukraine on international tourism. URL: <https://www.unwto.org/impact-russian-offensive-in-ukraine-on-tourism>.

21. Khodikova I.V. (2018). Kharakterystyka transportnoho zabezpechennia turystychnoi haluzi [Characteristics of transport support of the tourism industry]. Bulletin of Odessa National Maritime University. Vol. 2. pp. 110-119.
22. Kiptenko V.K. (2010). Menedzhment turyzmu [Tourism management]. Handbook. K.: Znannia. 502.
23. Martseniuk L.V. (2016). Rozrobka klasyfikatsii turystychnykh podorozhei z vykorystanniam riznykh vydiv transportu [Development of classification of tourist trips using different modes of transport]. Economy and state. No. 4. pp. 21-27.
24. Parubets O.M., Suhoniako D.O. (2012). Orhanizatsiino-ekonomichni osoblyvosti nadannia transportnykh posluh turystam [Organizational and economic features of providing transport services to tourists]. Bulletin of Chernihiv State Technological University. Series: Economic Sciences. No. 4. pp. 141-147.
25. Romanova A.A. (2017). Vydy turyzmu ta yikh klasyfikatsiia u konteksti suchasnykh tendentsii rozvytku tur indusrii [Types of tourism and their classification in the context of current trends in the tourism industry]. Economy and region. No. 4. pp. 13-19.
26. Stephen Page and Yue (Gurt) Ge (2009). Transportation and tourism: A symbiotic relationship? In book: The Sage Handbook of Tourism Studies. Chapter: 21. Publisher: Sage Publications. Editors: T. Jamal & M. Robinson.
27. Ukraine Refugee Situation. URL:
<https://data2.unhcr.org/en/situations/ukraine> 46

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця 1.1

Етимологія поняття «транспортне обслуговування»

Автор	Трактування поняття
Азриліян. А.Н.	Транспортне обслуговування – це кінцевий результат діяльності транспортних підприємств по виконанню договору перевезення. Представляє сукупність засобів, форм і методів, що забезпечують реалізацію транспортної продукції (послуги) перед його замовником (продавцем або покупцем) [1]
Міротин Л.Б.	Транспортне обслуговування – це діяльність, пов'язана з процесом переміщення вантажів і пасажирів в просторі і в часі і наданням супутніх цієї діяльності транспортних послуг [10]
Скворцова Л.І.	Транспортне обслуговування – це процес надання транспортних послуг відповідно до встановлених норм і вимогам [22]
Федоров В. А.	Транспортне обслуговування – це комплекс заходів (дій), спрямований на здійснення перевезень туристів і багажу за певним туристського маршруту усіма видами транспорту і охоплюють підготовку, експлуатацію, ремонт об'єктів транспортної інфраструктури, а також виділення, розподіл і підготовку транспортних засобів і персоналу [25]

Створено на основі: [1, 6, 8, 9]

Додаток Б

Таблиця 2.1

Класифікація видів транспортного туризму

Класифікаційні ознаки	Вид транспортного туризму	Характеристика
Залежно від шляху сполучення	повітряний	подолання маршруту в повітрі
	сухопутний (залізничний, автомобільний)	подолання маршруту суходолом
	водний (підводний, надводний)	подолання маршруту водною поверхнею
Залежно від засобу пересування (виду транспортного засобу)	автомобільний(автомототуризм, мототуризм, туризм на власному автомобілі, караванінг, автобусний туризм, автосафарі-туризм)	подорожі туристів із використанням автотранспорту, можливо з причепом (караванінг)
	залізничний	подорожі організованих туристів із використанням залізничного транспорту
	морський	подорожі морем з використанням морських суден
	річковий	подорожі річкою з використанням річкових суден
	аеротуризм (авіаційний, парашутний, на повітряних кулях)	подорожі з використанням повітряного транспорту (авіатранспорту, парашуту, аеростатів або повітряних куль)
	космічний	польоти в космос або на навколоземну орбіту в розважальних чи науково-дослідних цілях, оплачувані з приватних коштів
	велосипедний	подорожі за допомогою велосипеда
	лижний (гірськолижний)	подорожі на лижних засобах пересування
	гужовий (в'ючний, кінний, екіпажний)	подорожі на в'ючних засобах пересування, серед яких коні, верблюди, слони, віслюки, собаки, яки, страуси, олені,

Продовження додатку Б

		буйволи, черепахи, лами
	комбіновані тури	подорожі з використання декількох видів транспорту
За сезонністю	цілорічний	діє упродовж усього року
	сезонний	діє у період сезону (подорожі зимою, літом, у період міжсезоння)
	разовий	організовується за разовим замовленням
За побудовою траси маршруту	лінійний	подорож з одного пункту в інший
	радіальний	переміщення у різних напрямках з одного пункту з поверненням до нього
	кільцевий	подорож починається та закінчується у тому ж пункт
За тривалістю маршруту	короткостроковий	прогулянкові подорожі тривалістю до 24 годин
	подорожі вихідного дня	подорожі до 3 діб (як правило, у вихідні дні)
	тривалий	подорожі тривалістю більше 2-3 днів
Залежно від рівня мобільності	активний (велосипедний, лижний, водний, кінний, авто-і мототуризм)	характеризуються активним способом пересування по певному маршруту з витратою відповідних фізичних зусиль туриста
	пасивний (залізничний, автобусний, морський, авіаційний)	характеризуються пересуванням без витрат відповідних фізичних зусиль туриста
За кількістю учасників	індивідуальний	участь від однієї до п'яти осіб, подорожі організовуються за власним планом однієї особи та реалізується в індивідуальному обслуговуванні
	сімейний	подорож сім'ї (з дітьми або без) або групи з кількох сімей
	груповий	участь більше п'яти осіб, об'єднаних спільними інтересами
Залежно від наявності	організований	подорожі, організовані

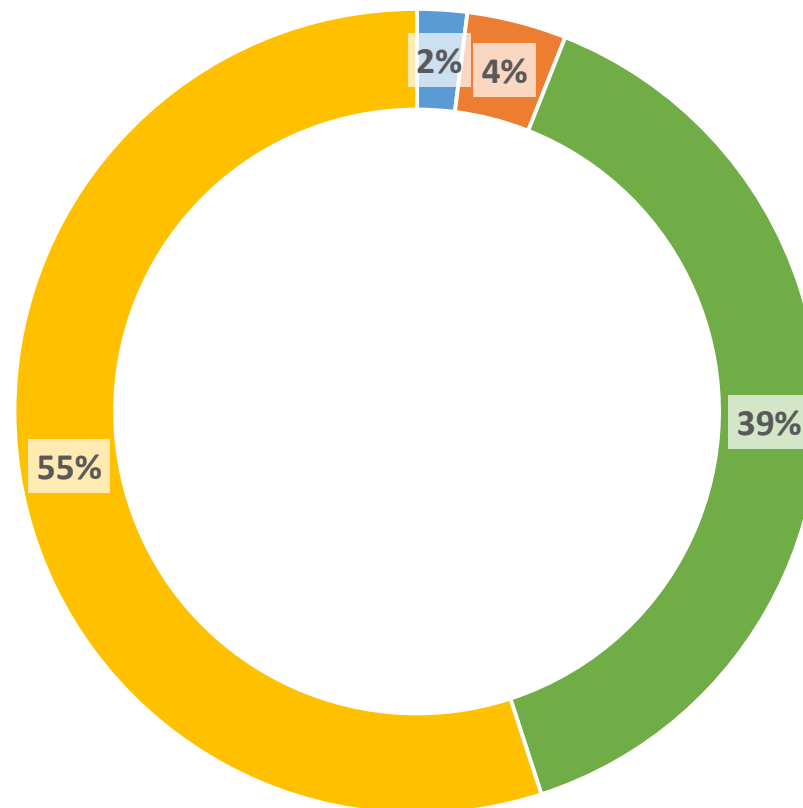
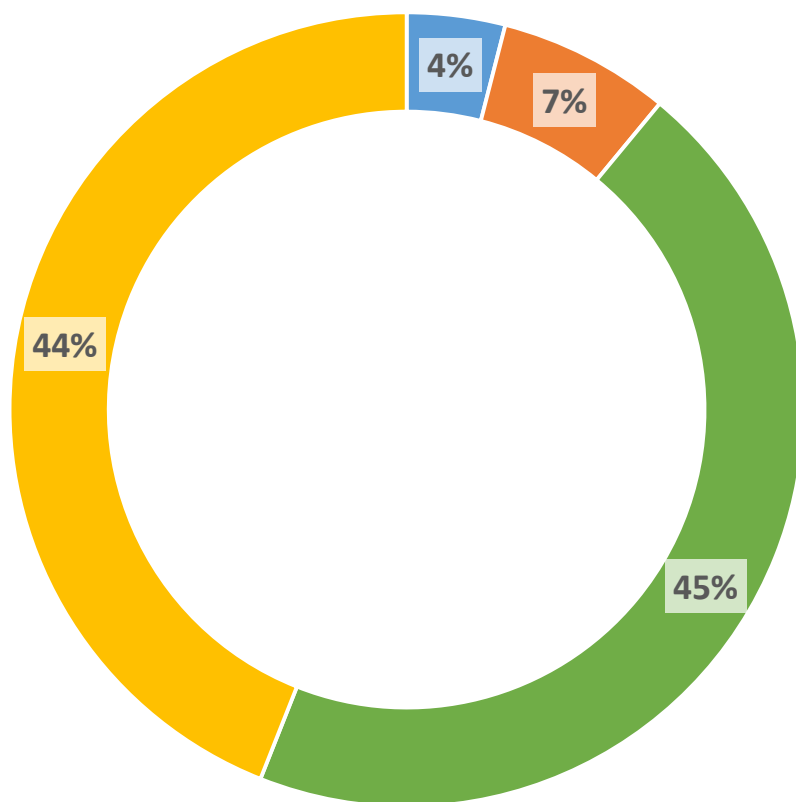
суб'єкта організації подорожі		туристичними підприємствами та з використанням їхнього чи орендованого транспортного засобу
	самодіяльний	подорожі, організовані самими туристами, без участі туристичних підприємств
За територіальною ознакою	внутрішній	подорож територією своєї країни
	міжнародний (в'їзний, виїзний)	подорож за межі країни постійного місця проживання
За інтенсивністю туристичного потоку	постійний	організація туристичних подорожей на постійній основі упродовж року із складанням їх графіку
	сезонний	туристичні подорожі в час пікових навантажень транспорту, необхідного для їхньої організації
За ступенем підготовки	запланований	організація туристичної подорожі після певної підготовки та планування (наприклад, після збору документів, отримання візи, бронювання проживання, завчасного придбання транспортних квитків тощо)
	спонтанний	організація туристичної подорожі без певної підготовки та планування
За метою подорожі	культурно-пізнавальний	подорожі з метою оздоровлення
	подієвий	подорожі, приурочені до визначних подій, свят, фестивалів тощо
	релігійний	подорожі до святих місць і релігійних центрів, які розміщені за межами звичайного для туристів середовища
	екстремальний	подорожі, для яких характерний високий ступінь ризику та характеризуються значними фізичними або психічними навантаженнями в надважких умовах

Додаток В

Рисунок 2.1

2006 р.

2018 р.



■ Поїзди
 ■ Кораблі
 ■ Автомобілі
 ■ Літаки

Створено на основі: [3, с. 14]

Перевезення туристів різними видами транспорту

