

УДК 621.326

Бакай Н., Калущка Л.

Тернопільський державний технічний університет імені Івана Пулюя

**КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНІСТЬ ТУРИСТИЧНО-РЕКРЕАЦІЙНОЇ ГАЛУЗІ
ЗАХІДНОГО РЕГІОНУ, ЗНАЧЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**

Анотація. У статті проаналізовано сучасний стан, проблеми та перспективи розвитку туристично-рекреаційної галузі з позиції конкурентоспроможності Західного регіону України. Проаналізовано транспортну інфраструктуру туризму. Надано пропозиції щодо її вдосконалення.

Ключові слова: конкурентоспроможність, туризм, транспортні послуги.

Bakay N., Kalushka L.

**COMPETITIVENESS OF TOURIST - RECREATION INDUSTRY OF THE WESTERN
REGION, VALUE OF TRANSPORT SERVICES**

Abstract. In the article the modern consisting, problems and prospects of development of tourist recreation industry is analysed of position of competitiveness of the Western region of Ukraine. A transport infrastructure of tourism is analysed. Suggestions are given in relation to its perfection.

Постановка проблеми. Стратегічною метою розвитку туристичної індустрії в Україні можна визначити створення конкурентоспроможного на світовому ринку туристичного продукту, здатного максимально задовольнити туристичні потреби населення країни, забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів при збереженні екологічної рівноваги та історико-культурного довілля.

З розвитком ринкових реформ в Україні, посиленням конкуренції між суб'єктами господарювання виникає проблема забезпечення їх конкурентоспроможності, що є головною передумовою підтримання стійких позицій підприємств на внутрішньому та міжнародному ринках. Успіх підприємства в умовах конкурентної боротьби обумовлюється здійсненням постійного моніторингу позицій на ринку, дослідженням сильних та слабких сторін власної господарської діяльності і конкурентів, здатністю пристосовуватись до змін ринкових ситуацій.

Ці проблеми актуальні і для підприємств туристичної сфери, які, незважаючи на наявність потенційних можливостей розвитку, приносять недостатні доходи до бюджету країни через невисоку конкурентоспроможність. Актуальність проблеми підсилюється в умовах інтеграції України у світовий економічний простір, виходу на міжнародний ринок і розширення, таким чином, кола потенційних конкурентів.

Західний регіон у сфері туризму має значні конкурентні можливості. На його території розташовані 700 джерел лікувальних мінеральних вод [1]. В Закарпатській області знаходиться найбільша в світі алергологічна лікарня, розташована в соляній шахті. Також є гірськолижні курорти на території Карпат. Розвитку конкурентоспроможності сприяє наявність спільних кордонів з чотирма східно-європейськими державами, з якими слід відзначити практичну відсутність мовних бар'єрів. Сприятливі кліматичні умови, чудові ландшафти, історико-культурний потенціал.

Розвиток туризму в Україні істотно впливає на такі сектори економіки, як транспорт, торгівля, зв'язок, будівництво, сільське господарство, виробництво товарів широкого вжитку, і є одним з найбільш перспективних напрямів структурної перебудови

економіки. У свою чергу важливими факторами розвитку туристичної галузі є природно-рекреаційний та історико-культурний потенціал країни.

Водночас подальший розвиток туризму гальмується: відсутністю цілісної системи державного управління туризмом у регіонах; підпорядкованістю закладів розміщення туристів, санаторно-курортних, оздоровчих та рекреаційних закладів, які надають туристичні послуги, різним міністерствам, іншим центральним органам виконавчої влади; нечітким визначенням у законодавстві належності підприємств готельного господарства до підприємств, які надають туристичні послуги; недосконалістю нормативно-правової бази; недостатністю методичної, організаційної, інформаційної та матеріальної підтримки суб'єктів підприємництва туристичної галузі з боку держави; повільними темпами зростання обсягів інвестицій у розвиток матеріальної бази туризму; відсутністю відповідних об'єктів для розвитку туристичної діяльності в сільській місцевості; невідповідністю переважної більшості туристичних закладів міжнародним стандартам; незбалансованістю соціальної та економічної ефективності використання рекреаційних ресурсів та необхідністю їх збереження; тенденцією скорочення кількості підприємств готельного господарства; незадовільним станом туристичної, сервісної та інформаційної інфраструктури в зонах автомобільних доріг та міжнародних транспортних коридорів.

Шляхи вирішення проблеми. Транспортна інфраструктура є однією з основних складових частин функціонування туристичної сфери. Взаємодія транспортної та туристичної галузей допоможе кожній з них у короткі терміни вирішити більшість питань, пов'язаних з розбудовою туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі транспортних коридорів із залученням вітчизняних та іноземних інвестицій.

Транспортні послуги – один з основних видів послуг у туризмі. На них припадає і основна частка в структурі ціни туру. Залежно від тривалості, дальності подорожі, вона (в більшості випадків) коливається від 20 до 60 % [2].

При плануванні своєї подорожі турист враховує такі фактори, як швидкість доставки до місця відпочинку, комфорт подорожі, вартість, можливість перевезення багажу та його вага, можливість зупинки в дорозі, умови харчування, умови для відпочинку, рівень шуму, наявність шкідливих екологічних факторів і, звичайно, – безпека.

В Україні, як і в інших країнах СНД, ці вимоги розподіляються в такій послідовності:

- безпека подорожі;
- вартість і наявність різних пільг;
- комфортабельність;
- швидкість доставки;
- інші фактори.

Чим більший набір позитивних факторів, тим вища вартість транспортної подорожі, але жодний транспортний засіб на задовольняє весь набір вимог.

В цілому транспортні подорожі класифікуються за такими основними ознаками:

- способу пересування на маршруті;
- виду транспорту, який використовується;
- побудови траси маршруту;
- тривалості подорожі;
- сезонності та ін.

Транспортні послуги в туризмі є невід'ємною складовою здійснення подорожі, умовою розвитку туризму і належать до основних послуг туристичної галузі. Якість, обсяг та характер транспортних послуг в туризмі залежать від рівня розвитку транспортного комплексу і стану транспортної інфраструктури, як невід'ємних складових господарського комплексу країни. Стан транспортної інфраструктури характеризується густотою транспортної мережі, її технічним станом і відповідністю середньосвітовим стандартам, формуванням транспортних полімагістралей з розвиненою інфраструктурно-логістичною

системою, здатною опрацьовувати зростаючий транспортний потік з мінімальними витратами часу. Наявність сучасних транспортних засобів, їх технічні характеристики (швидкість, надійність, комфортабельність) впливають не тільки на попит, а й визначають споживацькі уподобання, гарантуючи якість обслуговування. Таким чином, розвинений транспортний комплекс дає можливість урізноманітнити транспортні послуги, зробити їх взаємозамінними і тим самим впливає на зростання загальної рухомості населення і розвиток туризму. Туризм, в свою чергу, забезпечує пасажирському транспорту обсяги діяльності, своєю ритмічністю визначаючи ритмічність його роботи, а структура туристичного попиту впливає на географію перевезень, організаційні форми діяльності.

Транспортні послуги в туризмі саме за характером діяльності досить умовно можна поділити на послуги з переміщення туристів від місця проживання до місця проведення дозвілля (наземний, водний, повітряний транспорт); послуги в місці проведення дозвілля (екскурсійні та внутрішні перевезення); послуги, пов'язані з організацією власне транспортних подорожей (подорожей, здійснення яких базується на переважному використанні певного виду транспорту – круїзи, автотуризм тощо). При виборі транспортного засобу споживач керується об'єктивними (вартість, швидкість, комфортність) і суб'єктивними чинниками (обмеження, пов'язані зі станом здоров'я, упередженість щодо певних видів транспорту, наприклад, повітряного або водного тощо). Головне, що визначає переваги в такому випадку, є час, відстань і зручність її долання. Зазначені параметри визначають вартість транспортної послуги, її частку в загальній вартості туру. Прослідковується залежність: чим менша за тривалістю подорож, тим більша частка в загальних витратах припадає на транспортні послуги. З іншого боку, чим коротша подорож, тим більшого значення набуває зменшення витрат часу на транспортування, тобто зростає «вартість» часу і збільшується потреба в його економії за рахунок швидкості переміщень. Економія часу залежить не тільки від швидкості пересування, а й від регулярності, інтенсивності і надійності руху, обумовлених рівнем розвитку матеріально-технічної бази, інфраструктурного та організаційно-управлінського забезпечення. Надійність туристичних зв'язків, з огляду як на об'єктивні, так і на суб'єктивні мотиви споживчих уподобань, обумовлена взаємозамінністю видів транспорту та різноманітністю пропозиції транспортних послуг (наприклад, подорожування різними класами). Оптимізація частоти рейсів відповідно до обсягів і коливань попиту, їх стиковка, організація чартерів (позарегулярних рейсів на орендованому транспорті за пільговим тарифом) впливають на вибір туристом того чи іншого виду транспорту, визначають кон'юнктуру на ринку транспортних послуг в туризмі. Визначальною характеристикою подорожування стає його тривалість і комфортність. Комфортність – поняття комплексне, яке включає технічні характеристики транспортного засобу (швидкість, ергономічність), наявність безпересадочних переміщень («від дверей до дверей»), супутні послуги під час подорожування (харчування, зв'язок та інші), інфраструктури і послуги (зручності на вокзалах, в аеропортах, швидкість обробки вантажу, організація митного контролю тощо). Тобто, витрати часу і зусиль на весь транспортний процес + вартість транспортних послуг є об'єктивною основою вибору туристом певного виду транспорту для переміщення до місця відпочинку. Вибір транспортного засобу в місці відпочинку обумовлений наявністю пропозиції, її кількісними і якісними параметрами, метою подорожування та фінансовими можливостями туриста, організаційними формами туру (так, групові тури передбачають використання спеціалізованих автобусів в екскурсійному обслуговуванні).

Вибір виду транспортного туру (автомобіль, автобус, морський чи річковий круїз) є наслідком ринкової взаємодії споживача і виробника. Круїзи, об'єктивно, більш сталий ринковий продукт, порівняно з автомобільними транспортними подорожами, варіативність яких практично безмежна. Зменшилась в організації транспортних подорожей питома вага залізничних подорожей, хоча розвинена залізнична мережа, транспортна інфраструктура та практична незалежність роботи транспорту від погодних

умов надають перспективності застосуванню цього виду транспорту в туризмі. Таким чином, відстань до місця відпочинку і можливість її долання в максимально короткий строк з максимально можливими зручностями при розвиненому ринку відповідних транспортних послуг і вільному доступі до них (налагоджена збутова мережа і організація продажу квитків, різноманітна пропозиція і відповідна цінова політика), надійність транспортних сполучень (регулярність та «всепогодність»), суб'єктивні уподобання обумовлюють вибір туристом транспортних послуг. Туристичні транспортні послуги, які здійснюються всіма видами пасажирського транспорту і надаються практично на всіх етапах подорожування, є основою комплексного турпродукту. Ринок транспортних послуг є видовим (галузевим) субринком на туристичному ринку будь-якого масштабу. Ринок цей структурований: компонентний склад представлений видами транспорту, елементи (транспортні підприємства) характеризуються дискретністю, ієрархічністю, радіус їх обслуговування відповідний техніко-економічним параметрам. Спостерігається, конкуренція серед видів транспорту, оскільки за зазначеними перевагами (час, комфортність, надійність і ціна) види транспорту не рівнозначні: залізничний транспорт більш дешевий і надійний, але програє іншим видам в комфортності і витратах часу; авіаційний, навпаки, комфортабельний, зменшує витрати часу, але підвладний коливанням погодних умов і тому менш надійний і значно дорожчий; автомобільний транспорт достатньо дешевий, але за іншими параметрами менш зручний; водний транспорт (морський і річковий) став одним із перших використовуватись як висококомфортабельний для організації транспортних подорожей.

Основна частка в загальній структурі транспортних послуг належить авіаційному транспорту. Перевезення туристів повітряним транспортом здійснюється чартерними і рейсовими літаками. Авіаперевезенням туристів України займаються як національні, так і іноземні авіакомпанії.

Залежно від умов комфорту, харчування та інших факторів місця в літаках поділяються на класи:

- перший клас (F);
- бізнес-клас (C);
- економний клас (Y);
- інші види [2].

Туристичні авіаційні подорожі здійснюються на регулярній, сезонній або разовій основі.

Останнім часом у туристичному бізнесі все більшої популярності набувають чартерні авіаперевезення. Особливість чартерів така, що один повний рейс виконується без туристів (перший зворотний виліт після першого завезення і останній туди перед зворотним вивезенням). Останнім рейсом літак забирає останніх туристів, але не привозить нових, тому що за ними уже не повернеться.

Підписуючи угоду про організацію чартерних перевезень, авіакомпанія завжди ставить туроператора в жорсткі умови. Насамперед від фрахтувальника (фірми-орендатора) вимагається попередня оплата першого і останнього рейсів чартерного циклу. У такий спосіб авіакомпанія страхує себе і туристів від можливих неплатежів і невчасного повернення їх до основного місця проживання.

Складовими комфорту авіаперевезень вважаються: тип пасажирського крісла, відстань між кріслами, наявність столика, системи радіотрансляції з індивідуальними навушниками, які налаштовуються на музичну програму або канал «тиші» (виключається шум двигунів), портативних телевізорів, індивідуальних телефонів супутникового зв'язку, якими можна користуватися за допомогою кредитної картки. На спеціальних літаках (бізнес-офіси) для ділових людей є можливість відправки факсів на землю або інший літак.

Автомобільний транспорт можна з повним правом назвати транспортом всезагального застосування в сфері туризму, бо він використовується всюди: від

трансферу й екскурсій до оренди малолітражних автомобілів туристами для особистого використання на відпочинку.

Автопослуги, які використовуються в туристичному обслуговуванні, об'єднують три основні напрямки:

- організація автобусних подорожей;
- організація подорожей на власному транспорті туристів;
- прокат автомобілів.

Завдяки своїй економічності, доступності широким верствам населення, автобусні подорожі є найбільш масовим видом туристичних перевезень, який постійно розвивається і має тенденції до нарощування обсягів.

Європейська конференція міністрів транспорту (1984) виділяє три види автобусних подорожей:

- поїздки на рейсових автобусах;
- поїздки на човникових автобусах;
- спеціальні (чартерні) рейси.

При організації автобусних поїздок в країни ЄС необхідно суворо дотримуватися вимог, передбачених Європейською угодою про міжнародні перевезення пасажирів автобусами.

В Європі серйозна увага приділяється технічному стану автобусів, які використовуються для перевезень туристів. Так, у багатьох країнах заборонене використання на туристичних маршрутах автобусів, термін експлуатації яких перевищує 8 років.

Відповідно до рішення Європейської конвенції щодо роботи екіпажів транспортних засобів з 24 квітня 1995 року, всі автобуси з кількістю місць більше 9 повинні бути обов'язково обладнані тахографами [2].

Тахограф – це бортовий прилад для об'єктивного контролю і обліку роботи автомобіля і водія. Він автоматично записує і показує швидкість руху, пробіг, поточний час, різні періоди праці і відпочинку водія.

Автобусні перевезення можуть бути організовані на автобусах, які належать туристичним фірмам, а також на орендованих автобусах, власниками яких є незалежні автотранспортні підприємства. Права і обов'язки перевізника і туристів регламентуються договором на перевезення, угодою на туристичне обслуговування і ваучером.

Важливе значення відводиться організації подорожей із використанням власного транспорту туристів. Найбільш популярні виїзди до місць відпочинку, на природу, пізнавальні поїздки по історичних місцях, до пам'яток культури, архітектури тощо. У зв'язку з близьким розташуванням кордонів ряду європейських країн все частіше використовується власний автотранспорт для поїздок за кордон, особливо поширена така форма організації туристичних поїздок у прикордонних областях.

Поширеною послугою для туристів, які перебувають в стаціонарних місцях відпочинку, є прокат автомобілів. Оренду автомобіля можна замовити ще під час придбання туру в туристичному агентстві, включивши її в пакет послуг.

Залізничні подорожі, або перевезення туристів залізницею, є зручним засобом транспортування будь-якої категорії туристів, починаючи від туристів-індивідуалів, великих і малих туристичних груп на регулярних лініях і чартерних поїздах і закінчуючи організацією спеціальних туристично-екскурсійних поїздів місцевого і далекого сполучення.

Залізниця є основним видом пасажирського транспорту в Латинській Америці, Азії, Африці, та Австралії. Найкращою в світі системою пасажирських потягів вважається японська. Перевезення настільки швидке, комфортабельне і надійне, що місцеві авіакомпанії майже не мають успіху. Швидкісні потяги перетинають густонаселену країну з швидкістю понад 125 миль на годину. Японські інженери розробили новий високошвидкісний потяг. Під час тестування його швидкість сягала 300 миль за

годину [3].

За критерієм дальності, перевезення пасажирів на залізничному транспорті поділяються на:

- далекі – перевезення здійснюється в межах двох і більше залізниць;
- місцеві – в межах однієї дороги;
- приміські – на відстані до 150 км.

Однак слід враховувати, що чим триваліша подорож, тим більше вона втомлює. Найбільш прийнятною для туриста є подорож тривалістю до двох діб.

Особлива класифікація потягів прийнята в Європі:

- TD – міжконтинентальний експрес;
- IC – міжнародний експрес;
- ICL – швидкісний суперекспрес;
- TEE – фірмовий експрес;
- EC – швидкісний експрес;
- E – швидкий потяг;
- RSB – приміський потяг [3].

Специфікою подорожей залізницею за кордоном є поділ вагонів на класи (перший, другий, туристський), а купе – на чоловічі, жіночі та сімейні, для курців та некурців, люкс, одно -, дво -, трьо -, чотиримісні і туристські (до 6 місць).

Перевезення туристів може організовуватися на спеціалізованих туристичних потягах, в яких надається повний комплекс обслуговування (проживання, харчування, дозвілля та ін.), за винятком екскурсійного обслуговування. Таке перевезення, в тому числі і на дальні відстані, реалізується без пересадок, в режимі спеціального графіка. Як правило, рух такого потяга здійснюється вночі, а вдень проводяться екскурсії за завчасно запланованим графіком.

Тривалі подорожі плануються у висококомфортабельних потягах. При цьому стрес від дороги знижується за рахунок цікавої культурної програми, нетривалих зупинок в зелених зонах (в лісі, біля озера, в горах, на березі моря та ін.).

Цікавій подорожі сприяє перетворення вагону на «готель на колесах» (родтель). При цьому загальна кількість купе не перевищує восьми, а в кожному купе проживають 1-2 особи. Купе обладнуються кондиціонером, письмовим столом, телевізором, телефоном, душовою кімнатою або одним побутовим блоком на два купе. Потяг може мати конференц-зал, дитячий вагон із залом для рухливих ігор, відеосалон, дискотеку та ін. У кожному вагоні туристичного потягу повинні бути програма обслуговування туристів, правила для туристів, об'яви оперативної інформації, графік харчування і меню, розклад дня, розклад руху за маршрутом. В штабі туристичного потяга, крім обслуговуючих бригад, повинен бути директор туристичного потяга (керівник маршруту), інструктор-методист з туризму, культурорганізатор (аніматор), лікар та ін. Директор туристичного потяга призначається з висококваліфікованих працівників. Він відповідає за роботу персоналу, порядок у вагонах, виконання плану-графіка маршруту, якість надання послуг відповідно до договору.

За кордоном також широко використовується система чартерних туристичних потягів (Charter coach). В складі такого потяга є додаткові вантажні платформи для перевезення особистих автомобілів туристів. Туристичні потяги зазвичай обладнуються вагонами з широким оглядом, низьким рівнем шуму і вібрації, зручними меблями, кондиціонерами, телефонами та іншими атрибутами комфорту.

В багатьох країнах Європи курсують спеціальні екскурсійні потяги (Panoramic), розклад яких узгоджується з розкладом морських та річкових суден, що дає можливість поєднувати сухопутну подорож з морською (річковою), як, наприклад, маршрут «Нічний паром» (Night Ferry): Лондон – Лувр – Дюнкерк – Париж.

Висновки. Таким чином у сфері транспорту потрібно :

- збільшити фінансування ремонту і модернізації технічного стану існуючих

доріг, а також пришвидшити роботу, пов'язану із будівництвом автострад;

- покращити умови експлуатації внутрішніх і міжнародних доріг;
- покращити стан інформування подорожуючих з огляду на туристичну атракційність, слід значно збільшити кількість написів англійською мовою (дорожні інформаційні щити);
- здійснити інтеграцію в єдину європейську залізничну мережу;
- брати участь у мережі стратегічних транспортних коридорів Центральної та Східної Європи.

Конкуренція стимулює урізноманітнення пропозиції і удосконалення організаційних форм діяльності, тобто інтенсифікацію ринку туристичних послуг. З іншого боку, саме розвиток туризму і залучення до туристичного «обігу» нових територій залежать від розвитку транспортного комплексу, оскільки без транспортної інфраструктури освоїти нові території неможливо, і таким чином стимулюється екстенсивний шлях розвитку ринку транспортних туристичних послуг. Отже, подальший розвиток конкурентоспроможного транспортного обслуговування туристичної галузі є надзвичайно важливим для досягнення наміченого збільшення обсягів надання туристичних послуг в Західному регіоні країни.

Література:

1. Рум'янцев А.П., Башинська А.І., Корнілова І.М. Міжнародна торгівля: Навчальний посібник. – К: Центр навчальної літератури, 2004. – 376 с.
2. Кифяк В.Ф. Організація туристичної діяльності в Україні [Електронний ресурс]. — Режим доступу до журн. : http://tourlib.net/books_ukr/kyfjak_7.htm.
3. Бабрицька В.К., Малиновська О.Ю. Менеджмент туризму. Туроперейтинг. Понятійно-термінологічні основи, сервісне забезпечення турпродукту: Навчальний посібник. – 2-ге вид., перероб. та допов. – К: Альтерпрес, 2008. – 288 с.

REFERENCES

1. Rumiantsev A. P., Bashynska A. I., Kornilova I. M. International trade [Mizhnarodna torhivlya: Navchal'nyy posibnyk]. Kyiv, *Tsentr navchal'noyi literatury - Center of the educational*, 2004, 376 p.
2. Kyfyak V. F. The organization of tourism in Ukraine [Orhanizaciya turystychnoyi diyal'nosti v Ukrayini], available at: http://tourlib.net/books_ukr/kyfjak_7.htm.
3. Babrytska V. K., Malynovska O.YU. Management of tourism. Touroperating. Conceptual and terminological basis, sales of tourist products: Manual. - 2nd ed., Revised. and complement [Turopereytnh. Ponyatiyno-terminolohichni osnovy, servisne zabezpechennya turproduktu: Navchal'nyy posibnyk. – 2-he vyd., pererob. ta dopov.]. Kyiv, *Alterpres - Al'terpres*, 2008, 288 p.