

**ПРОПОЗИЦІЇ ЩОДО РАЦІОНАЛІЗАЦІЇ МАРШРУТІВ МІЖНАРОДНИХ
ПАСАЖИРСЬКИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ З УКРАЇНИ**

Г.О. Примаченко¹, Г.В. Киян²

^{1,2}*Український державний університет залізничного транспорту*

¹*gannaprymachenko@gmail.com, ²kiyananna1998@gmail.com*

Покращення взаємодії видів транспорту у міжнародному туризмі є основною темою даного дослідження. Сучасний туризм досяг значного рівня розвитку багато в чому за рахунок використання транспорту і переваг кожного з сучасних видів транспортних засобів. Дослідження історії становлення взаємин сфер туризму і транспорту дає підстави для виявлення етапів цього процесу.

На початку ХХ ст. транспортний туризм, відокремившись із усіх категорій подорожей, почав самостійно розвиватися як галузь господарювання. Спостерігаючи зародження ще в античні часи (і навіть у більш ранній період) прообразів подорожей, можна відзначити в них своєрідні риси сучасних видів туризму, які відтоді суттєво змінилися. Віддавна між подорожами (туризмом) та економікою, історією існував тісний взаємозв'язок.

Зазвичай відокремлюють чотири етапи розвитку туризму протягом усього існування людства. Перший етап – передісторія туризму – від найдавніших часів до початку ХІХ ст. Особливістю цього етапу, на думку науковців, був «примітивізм» засобів пересування: фактично до початку ХІХ ст. можна говорити не про туризм, а про подорожі, які були не ціллю, а необхідною умовою і засобом досягнення мети у торговельній справі, розширенні освітнього кругозору, лікуванні, паломництві та ін.

Власне туризм починається з другого етапу, поділяючись на «елітарний» і «масовий». Сапрунова В. прямо пов'язує розвиток туризму зі змінами, які сталися в транспортній галузі, з винайденням пароплава і паровоза, а також з розширенням мережі доріг у Європі вони набули революційного характеру [1]. Цей етап охоплює період від початку ХІХ до початку ХХ ст. Аналізуючи віхи розвитку туризму в межах другого етапу, треба насамперед відзначити важливість появи наприкінці ХІХ ст. автомобіля, як засобу пересування, і на початку ХХ ст. – перших літаків.

Дещо іншої позиції щодо історії розвитку транспорту і туризму у світі дотримується відомий фахівець у сфері туризму Дж. Уокер у своїй книзі «Вступ до гостинності». Усю історію розвитку туризму він поділяє на дві частини: перша – до появи і використання масових видів транспорту; друга – після їхньої появи. Другу частину цієї історії Дж. Уокер поділяє відповідно до появи і використання у туризмі кожного нового виду транспорту, а саме на вік залізничних доріг, вік автомобіля, вік реактивних авіалайнерів і вік круїзів на морських лайнерах [2].

Транспорт дає можливість пересування суходолом, водою чи повітрям. Початок масовому туризму у формі сухопутних подорожей було покладено зі створенням залізниць. Щойно з'явившись, залізниця відразу стала центром формування нової господарської інфраструктури, в якій важливе місце зайняла індустрія туризму. Не лише вузлові, а й багато інших великих і малих залізничних станцій перетворилися на комплекси з обслуговування, до яких входили гостьові, пришляхові будинки, пункти харчування і поштові контори.

Транспортно-дорожній комплекс України має високий потенціал у розвитку, оскільки країна розташована на перетині шляхів сполучення між західними європейськими та східними азіатськими країнами, має розгалужену сітку транспортних шляхів і розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту [3].

Територією України проходять 4 з 10 міжнародних транспортних коридорів. За даними досліджень англійського інституту «Рендел» Україна посідає перше місце серед європейських країн за коефіцієнтом транзитності. Отже, український транспортно-дорожній комплекс є одним з провідних у Європі за обсягами пасажирських і вантажних перевезень, перевезеннями та оформленням транзитних вантажів, а також за наявністю магістральних газо- та нафтопроводів.

На даний час розвиток інфраструктури, сервісного обслуговування, а також загального економічного та технічного стану транспортної галузі нашої країни знаходиться ще на досить низькому рівні. Внаслідок недосконалості нормативно-правової бази, недостатніх інвестицій до транспортно-дорожнього комплексу збільшується зношеність технічних засобів, погіршується їх структура, не дотримується належна безпека руху, зростає негативний вплив діяльності транспорту на навколишнє природне середовище та здоров'я людини. Це призводить до витіснення українських перевізників з міжнародних ринків транспортних послуг, особливо в умовах жорсткої конкуренції, знижує якість обслуговування вітчизняних підприємств і населення, створює реальну загрозу економічній безпеці держави [4].

Перспективи інтеграції нашої країни у міжнародне економічне світове товариство та посилення транзитних взаємовідносин держави вимагають[5]: модернізації та удосконалення матеріально-технічної бази; покращення та відновлення експлуатаційного та технічного стану дорожнього комплексу; регулярності та надійності транспортних сполучень; збереженості вантажів і безпеки перевезень пасажирів; зростання швидкості та зменшення вартості доставки, тобто високого рівня функціонування усього українського транспортного комплексу.

Інтеграція транспортних мереж і транспорту України в міжнародну транспортну систему необхідна для: залучення додаткових обсягів перевезень та валютних надходжень; скорочення транспортних витрат; наближення до міжнародних стандартів перевезень пасажирів та вантажів; енергетичних та екологічних показників роботи транспорту; збільшення частки експортного потенціалу України на міжнародному ринку транспортних послуг шляхом значного підвищення конкурентоспроможності українських перевізників; підтримання оперативної готовності транспортної системи України до використання її в інтересах підвищення обороноздатності держави.

Основними умовами, які зможуть забезпечити розвиток та зростання національної транспортної системи України, є:

- сучасна інфраструктура, що включає в себе як транспортні, так і технічні засоби, дорожній комплекс;
- чесна ринкова конкуренція, яка забезпечить прозору діяльність підприємств транспорту, вибір перевізників;
- розвиток і чітка взаємодія між різними видами транспорту, особливо в транспортних вузлах;
- впровадження ефективної системи управління, що дозволить краще забезпечити діяльність транспортних підприємств;
- підвищення інвестиційної привабливості транспортної галузі, як для вітчизняних, так і для закордонних інвесторів;
- задоволення потреб населення у якісних та надійних перевезеннях;
- формування та реалізація державної політики в галузі транспорту, яка спрямована на створення інтегрованого до світової транспортної мережі ефективного транспортного комплексу.

Перспективними рішеннями, які забезпечать приєднання транспортної галузі України до міжнародної, мають стати наступні:

- удосконалення та прозорість нормативно-правового регулювання у сфері розвитку та безпеки транспорту;
- удосконалення тарифного регулювання ринку транспортних послуг;
- розвиток ефективної транспортної логістики;
- розвиток, модернізація та удосконалення усіх видів транспорту та дорожнього комплексу країни;
- запровадження дієвих систем управління безпекою дорожнього руху, безпекою при перевезенні різними видами транспорту та екологічною безпекою;
- контроль та регулювання за дотриманням нормативно-правової бази та фінансуванням, тощо.

Підсумовуючи результати дослідження слід зазначити, що транспортно-дорожній комплекс України має високий потенціал у розвитку, оскільки країна розташована на перетині шляхів сполучення між західними європейськими та східними азійськими країнами, має розгалужену мережу транспортних шляхів і розвинутий сучасний рухомий склад усіх видів транспорту. Але на даний час розвиток інфраструктури, а також загального економічного та технічного стану транспортної галузі нашої країни знаходиться ще на досить низькому рівні. У зв'язку з цим у роботі було виявлено та запропоновано шляхи вирішення цієї проблеми. Також було виконано мету роботи, та запропоновано згідно з розрахунками оптимальний маршрут з використанням залізничного та авіаційного транспорту на напрямку Харків – Краків. Таким чином, було побудовано логістичний ланцюг надання послуг пасажиром на напрямку Харків – Краків. У ході роботи було запропоновано декілька маршрутів та визначено, який більш доцільно використовувати згідно з потребами. А також були розглянуті перспективи розвитку транспортної системи України.

Література.

1. Мальська, М. П. Міжнародний туризм і сфера послуг [Електронний ресурс] / М. П. Мальська, Н. В. Антонюк, Н. М. Ганич. – Режим доступу: https://pidruchniki.com/11510513/turizm/transportni_perevezennya.
2. Коваль, П. Ф. В'їзний туризм [Електронний ресурс] / П. Ф. Коваль, Н. О. Алешутина, Г. П. Андрєєва та ін. – Режим доступу: http://tourlib.net/books_ukr/vt4-3-5.htm.
3. Сапрунова, В. Б. Туризм: Эволюция. Структура. Маркетинг [Текст] / В. Б. Сапрунова. М.: «Ось – 89», 1997. 160 с.
4. Національна транспортна стратегія України на період до 2030 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.kmu.gov.ua/nras/pro-shvalennya-nacionalnoyi-transportnoyi-strategiyi-ukrayini-na-period-do-2030-roku>.
5. Постанова КМУ від 4 серпня 1997 р. №821 «Про затвердження Концепції створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/821-97-%D0%BF>.