

УДК 338.48-656.02

JEL O 13, L 83, L 9

DOI 10.31375/2226-1915-2022-3-98-112

РОЛЬ ТРАНСПОРТНОГО ОБСЛУГОВУВАННЯ У РОЗВИТКУ ІНДУСТРІЇ ТУРИЗМУ

В.А. Худавердієва

к.е.н., доцент, доцент кафедри туризму
ORCID:<https://orcid.org/0000-0002-0100-5079>
wiki75807@gmail.com

Державний біотехнологічний університет, Харків, Україна

Анотація. У статті розглянуто особливості транспортного обслуговування туристів, їх розміщення, а також розкрито основні аспекти продажу основних та допоміжних послуг, внаслідок чого виявлено роль транспортного обслуговування в індустрії туризму. Мета статті полягає у визначенні ролі транспортного обслуговування у розвитку індустрії туризму та обґрунтуванні необхідності удосконалення транспортного обслуговування на території України з урахуванням досвіду зарубіжних розвинених країн. У дослідженні розкривається роль транспортного обслуговування у розвитку індустрії туризму. Транспорт, завдяки своїй ролі у переміщенні товарів та людей, надає вирішальний вплив на інші галузі світової економіки, включаючи міжнародний туризм. Транспортне обслуговування надає прямий вплив на соціальну сферу, впливаючи та забезпечуючи подорожі. Розвиток туризму та транспорту – це дві взаємопов'язані проблеми: туристи потребують транспортних послуг, за які вони платять зі свого бюджету, щоб вони були безпечними, швидкими та комфортними. Їм доводиться обирати між чотирма основними видами транспорту: залізничним, водним, автомобільним, повітряним. Отже, з розвитком міжнародного туризму розвиваються міжнародні перевезення. Залізничний транспорт відіграє важливу роль у туризмі, виступаючи одночасно і способом пересування, та окремою туристичною атракцією, проте обсяги залізничних перевезень у туризмі сьогодні неухильно знижуються. Зокрема, у статті розглядаються сучасні тренди у розвитку залізничних перевезень у туризмі та географія цього виду транспорту в туристичному сегменті. Європейський макрорегіон відрізняється найбільшою часткою залізничних пасажирських перевезень у туризмі, у зв'язку з цим виділено найбільш значні європейські залізничні транспортні компанії та дано їх характеристику.

Ключові слова: транспортне обслуговування, туризм, допоміжні послуги, види транспортних послуг, індустрія туризму.

UDC 338.48-656.02

JEL O 13, L 83, L 9

DOI 10.31375/2226-1915-2022-3-98-112

THE ROLE OF TRANSPORT SERVICES IN DEVELOPMENT TOURISM INDUSTRY

Viktoriya A. Khudaverdiyeva

Cand. econom. Science, Docent, Docent, Department of Tourism

viki75807@gmail.com

State biotechnological university (SBTU), Kharkiv, Ukraine

Abstract. *The article discusses the features of transport services for tourists, their accommodation, and also reveals the main aspects of the sale of basic and auxiliary services, as a result of which the role of transport services in the tourism industry is revealed. Meta stats indicate the role of transport services in the development of the tourism industry and the need to improve transport services on the territory of Ukraine with the improvement of access to foreign countries.*

This article reveals the role of transport services in the development of the tourism industry. Transport, due to its role in the movement of goods and people, has a decisive influence on other sectors of the world economy, including international tourism. Transport services have a direct impact on the social sphere, influencing and enabling travel. The development of tourism and transport are two interrelated problems: tourists need transport services, for which they pay from their budget, so that they are safe, fast and comfortable. They have to choose between four main modes of transport: rail, water, road, air. Thus, with the development of international tourism, international transportation is developing. Rail transport plays an important role in tourism, being both a mode of transportation and a separate tourist attraction, but the volume of rail traffic in tourism today is steadily declining. This is due to the geographical position of individual macro-regions and countries, the location of tourist centers, the peculiarities of using transport networks that have lost their functional significance. All this necessitates a comprehensive study of the place and importance of railway transport in tourism. In particular, the article discusses current trends in the development of rail transport in tourism and the geography of this type of transport in the tourist segment. The European macro-region is distinguished by the largest share of rail passenger traffic in tourism, in this regard, the authors selected the ten most significant European rail transport companies and gave their characteristics. The largest carriers today are actively oriented towards the tourism sector, their websites are adapted for travelers from different countries and allow tourists to independently plan their route. Rail transport is the basis for transport tours and excursions, as well as for rail cruises.

Keywords: *transport service, tourism, auxiliary services, types of transport services, tourism industry.*

Постановка проблеми. Туризм повністю залежить від регулярності транспортних потоків, їх швидкості, безпеки, якості сервісних послуг, що надаються туристу під час його пересування. Розуміння основ взаємовідносин з транспортними компаніями, правил взаємодії у питаннях безпеки пасажирів та їх майна, обслуговування, використання відповідних знижок та пільг при продажах має важливе значення як для туристів, так і для організаторів подорожей. Туризм не зміг би ефективно розвиватися, та досягти такого рівня різноманітності та поширення як сьогодні, якби люди не мали можливості переміщатися з однієї точки в іншу досить швидко і комфортно. Транспорт уможливорює це. Елементами транспортної складової у галузі туризму є: авіакомпанії, залізниці, автотранспортні підприємства, пароплавання і підприємства водного транспорту. Розвиток туризму та транспорту – це дві взаємопов'язані проблеми: туристи потребують транспортних послуг, за які вони платять зі свого бюджету, щоб вони були безпечними, швидкими та комфортними [1]. Вибір конкретного виду транспорту, а також їх використання у різних комбінаціях визначається їх особливостями та мотивами пасажирів. Їм доводиться обирати між чотирма основними видами транспорту, щоб дістатися бажаного пункту призначення: залізничний, водний, автомобільний, повітряний.

Огляд останніх досліджень та літератури. Важливість транспорту як найважливішого компонента системи туризму давно обговорюється в літературі. Багато авторів намагалися визначити роль транспорту у туристичних потоках та його роль в економіці держав. Розвиток туристичного транспорту зумовлений наявністю відповідних транспортних засобів: доріг, автомагістралей, залізничних ліній, станцій, автовокзалів, річкових та морських портів, аеропортів тощо. Сьогодні туризм розвинувся багато в чому завдяки модернізації та диверсифікації видів транспорту та транспортних засобів. Окремі питання щодо організації туристичної діяльності та транспортного забезпечення туристичних подорожей у своїх працях досліджували такі відомі вчені: Батлер Р. [3], Хсу Ю.Л., Тінг Ю.С., Чен К.Ю. [7], Халіпова Н.В. [8], Рейс А.С., Джелум С. [11; 12], Талбот Дж. Ф. [17], Ван-Бларком В., Джанмаат Дж. [18] та ін. Вони вивчали роль транспортного обслуговування у розвитку галузі туризму і проблеми впровадження туристичних поїздів на залізницях, можливості зростання прибутковості пасажирського господарства за рахунок розвитку авіаційного та залізничного туризму.

Постановка задачі. Мета статті полягає у визначенні ролі транспортного обслуговування в розвитку індустрії туризму і обґрунтуванні необхідності удосконалення транспортного обслуговування на території України з урахуванням досвіду зарубіжних розвинених країн. Метою дослідження також є обґрунтування необхідності і можливості організації залізничного туризму на території України з урахуванням досвіду зарубіжних розвинених країн.

Складність індустрії туризму полягає в тому, що відповідаючи перед клієнтом за всі етапи подорожі, менеджер повною мірою не може контролювати дуже багато. Ця особ-

ливість індустрії туризму найбільше виявляється при наданні транспортних послуг. Тому кожен професіонал у туризмі має бути компетентним у питаннях надання транспортних послуг: від бронювання перельоту або замовлення трансферу, до питань паспортно-візового, митного контролю та забезпечення безпеки.

Основний матеріал дослідження. Індустрія туризму складна та різноманітна, її головна мета – сервісне обслуговування мандрівників (споживачів). Продукт, вироблений у галузі туризму, турпродукт – це комплекс послуг, які споживаються під час подорожі, розваг, лікування, навчання та інших видів діяльності. Основні складові індустрії туризму і туристичного продукту: 1) транспортне обслуговування; 2) розміщення; 3) допоміжні послуги; 4) продаж. Успішний розвиток та функціонування сфери туризму цілком залежить від позитивних, гармонійних внутрішніх взаємовідносин всіх її складових з метою повного задоволення запитів споживача.

Транспортне обслуговування істотно впливає на якість і конкурентну стійкість туристичного продукту з наступних причин: 1) транспортне обслуговування – це комплекс взаємопов'язаних послуг, надання яких завжди відбувається в умовах впливу випадкових і непереборних факторів (погодні умови, технічний стан транспортних засобів, зміна політичної ситуації у світі та в конкретній країні, військові дії, страйки, тероризм, відмінність у національних і культурних традиціях та ін.); 2) будь-яка поїздка чи подорож починається і закінчується транспортуванням пасажирів чи туристів та його

багажу; 3) якість транспортної послуги цілком і повністю залежить від компетенції та досвіду менеджера, що організує її надання з урахуванням багатоваріантності виникаючих ситуацій та потреб клієнта; 4) транспортне обслуговування є місцем перетину багатьох визначаючих подорож процесів: паспортно-візовий, митний, санітарно-епідеміологічний контроль, спеціальні процедури огляду, перевезення багажу та ін.; 5) транспорт є місцем підвищеної небезпеки; транспортне обслуговування в туризмі – це не тільки доставка туриста до місця відпочинку, навчання та ін., а й трансфер «аеропорт-готель-аеропорт», або «залізничний вокзал-готель і зворотно», екскурсії, доставка туристів до місць занять дайвінгом або гірськолижним спортом та ін. [2]. Тому, як затримка рейсу на початку шляху може зіпсувати настрій туристу на весь відпочинок, так і невдале повернення може затьмарити всі хороші враження. Саме тому такий важливий в індустрії туризму сектор продажу: тут відбуваються підготовка туриста інформаційна та психологічна. Попереджений, докладно поінформований пасажир легше переносить будь-які форс-мажорні обставини, зберігає здоров'я та добрі стосунки з авіаагентом або менеджером з туризму.

Транспорт прямо впливає на соціальну сферу, впливаючи і забезпечуючи подорожі. Час у дорозі є важливим елементом при ухваленні рішення про відпочинок, при виборі конкретного пункту призначення, особливо у міжнародному туризмі. Туризм визначається як функціонування та взаємодія між видами транспорту, шляхами та терміналами, які підтримують туристичні курорти з

погляду пасажиропотоку та вантажо- потоку у напрямку та з пунктів призначення, а також надання сполучних видів транспорту в регіоні, що генерує туризм. Якщо національний транспорт – це перевезення між місцевостями чи всередині населених пунктів країни, то міжнародні являють собою перевезення, які перетинають хоча б один державний кордон, пункти відправлення та пункт призначення товарів, що знаходяться у різних країнах, транспорт є першим проявом туристичного споживання і тому його психологічний вплив на туриста у спробі створити найкращий образ туристичного продукту є вирішальним [3].

Державне агентство розвитку туризму України проаналізувало дані щодо перетину українського кордону іноземними громадянами, які надали Укрзалізниця, Державна авіаційна служба, Державна прикордонна служба та Міністерство інфраструктури України. Так, кількість іноземців, які в'їхали на територію країни, торік склала 3 382 097 осіб. Якщо порівнювати з 2019 роком, коли країну відвідало 13 709 562 громадян, відбувся спад у 4 рази. Найбільше іноземних відвідувачів прибуло з: 1. Молдови – понад 930 тисяч осіб, цей показник учетверо менше, ніж було рік перед тим; 2. Білорусі – близько 464 тисяч, що вп'ятеро менше, ніж у 2019 році; 3. Росії – більш ніж 390 тисяч, їхня кількість впала у 5,4 рази; 4. Румунії – 229 тисяч, що втричі менше ніж роком раніше; 5. Туреччини – 149 тисяч, кількість відвідувачів зменшилась вдвічі. Зокрема, у 2020 році через пропуски на ділянках державного кордону до України сухопутним шляхом прибуло понад 2,5 мільйонів

людей, морським – щонайменше 122 тисяч осіб, повітряним – близько 703 тисяч. Обсяг усіх перевезень в аеропортах України у 2020 році склав 8,66 мільйонів пасажирів, що в 2,8 рази менше, ніж роком раніше. У зв'язку з карантинними обмеженнями та закритими кордонами, суттєво знизилися міжнародні перельоти. Торік ними скористалися лише 7,6 мільйонів осіб із них 39 % подорожували чартерними літаками. Обсяг перевезень регулярними рейсами у 2020 році скоротився у 3,5 рази (табл. 1). Водночас, чартерні перевезення – менш ніж удвічі. За даними АТ «Укрзалізниця», залізничним транспортом загалом скористалися 16,7 мільйонів осіб. Це майже втричі менше, якщо порівняти з попереднім роком [4].

Розвиток туризму стримується тим, що транспортні системи у низці країн не відповідають світовим стандартам щодо зручності, ефективності та безпеки, а транспортні проекти щодо будівництва нових аеропортів, автомобільних доріг та залізниць вимагають для своєї реалізації величезних інвестицій та часу.

Розвиток туризму стримується тим, що транспортні системи у низці країн не відповідають світовим стандартам щодо зручності, ефективності та безпеки, а транспортні проекти щодо будівництва нових аеропортів, автомобільних доріг та залізниць вимагають для своєї реалізації величезних інвестицій та часу. У зв'язку з цим, організація туристичних потоків з використанням різних засобів транспорту стає актуальним науковим та практичним завданням. У зв'язку з цим, організація туристичних потоків з використанням різних засобів транспорту стає актуальним науковим та

практичним завданням. Встановлення взаємозв'язку між різними способами переміщення туристів дозволяє підвищити інформативність туристичних маршрутів, і навіть знизити час переміщення туристів між DESTINATIONAMI.

Насамперед, необхідно провести аналіз доступності аеропортів по транспортним коридорам, що показує як швидко і з яким рівнем комфорту турист потрапляє в центр міста.

Таблиця 1

Кількість перевезених пасажирів в Україні за видами транспорту
(тис. пасажирів)

Роки	Залізничний	Морський	Річковий	Автомобільний (автобуси)	Авіаційний	Метро- політен
1995	577431,5	7817,0	3594,1	3483173,0	1914,9	561012,4
2000	498683,0	3760,5	2163,3	2557514,6	1164,0	753540,1
2005	445553,1	11341,2	2247,6	3836514,5	3813,1	886597,7
2006	448421,7	10901,3	2021,9	3987982,0	4350,9	917699,8
2007	447093,7	7690,8	1851,6	4173033,7	4928,6	931511,9
2008	445465,7	7361,4	1551,8	4369125,5	6181,0	958693,9
2009	425974,8	6222,5	1511,6	4014035,2	5131,2	751988,3
2010	427240,6	6645,6	985,2	3726288,6	6106,5	760551,2
2011	429784,9	7064,1	962,8	3611829,9	7504,8	778253,4
2012	429115,3	5921,0	722,7	3450173,1	8106,3	774057,6
2013	425216,9	6642,0	631,1	3343659,5	8107,2	774794,0
2014	389305,5	29,4	565,1	2913318,1	6473,3	725819,9
2015	389794,1	25,5	550,8	2250345,3	6302,7	700369,5
2016	389057,6	30,3	448,5	2024892,9	8277,9	698367,3
2017	164941,6	28,6	562,9	2019324,9	10555,6	718886,9
2018	157962,4	71,9	596,2	1906852,1	12529,0	726585,1
2019	154811,8	79,4	589,9	1804929,3	13705,8	714982,1
2020	68332,5	52,6	256,5	1083872,7	4797,5	411149,7

Джерело: складено за даними [5; 6]

Для аналізу були обрані такі мегаполіси, що становлять найбільший інтерес для туристів і мають хорошу туристичну інфраструктуру: Стамбул, Дубаї, Лондон, Рим, Шанхай, Париж, Пекін, Барселона, Нью-Йорк, Лос-Анджелес, Берлін, Мадрид, Амстердам [7; 8]. Кожен із перерахо-

ваних мегаполісів має свої переваги та недоліки у деяких видах та засобів транспорту, а також характерні особливості доступності основних DESTINATIONAMI транспортними коридорами (табл. 2). Для порівняння видів транспорту традиційно використовують такі критерії: швидкість, комфорт-

ність, безпека та економічність. Найшвидшим видом транспорту є повітряний. Для далеких відстаней, трансконтинентальних подорожей переваги повітряного транспорту очевидні. Найбільш комфортним і видовищним вважається залізничний транспорт.

Це пов'язано не тільки з тим, що пересування пасажира не обмежене в межах купе або вагона і при цьому можливе будь-яке переважне для людини положення.

Таблиця 2

Доступність основних дестинацій по транспортним коридорам за даними 2020 року

№ з/п	Мегаполіс	Площа (км ²)	Кількість дестинацій	Види транспорту
1	Пекін	16 808	289	метро, автобуси, тролейбуси
2	Шанхай	6 340,50	5359	метро, автобуси, тролейбуси, паром
3	Стамбул	5343	605	автобус, метробус, метро, трамвай, фунікулер, приміські поїзди, морські автобуси та пором
4	Лондон	1 706,80	4223	залізниці, автобуси, метро, трамваї
5	Лос-	1 290,60	9994	автобуси, трамваї, метро
6	Нью-Йорк	1 214,40	4809	метро, автобуси, таксі
7	Рим	1 285	1624	тролейбуси, автобуси, трамваї, метро
8	Дубай	1114,0	271	автобуси, таксі
9	Берлін	891,85	289	автобуси, трамваї, метро
10	Мадрид	607	13065	автобуси, метрополітен, трамвай, міські електрички
11	Амстердам	219,4	367	залізниці, автобуси, метро, трамваї, пором, велопрокат
12	Париж	105,4	2831	метро, автобуси, трамваї, велопрокат

Джерело: складено за даними [9; 10]

Подорожі річковим та морським транспортом також видовищні та комфортні. Сучасні судна пропонують надзвичайно широкий спектр різноманітних послуг: розміщення підвищеної комфортності, вишукане харчування, безліч розваг та ін. За даними багаторічних статистичних

досліджень, найбільш небезпечним є автомобільний транспорт. Це пов'язано насамперед із частотою його використання в усьому світі та особливими умовами експлуатації: великою залежністю безпеки від кваліфікації, досвіду та дисципліни всіх учасників дорожнього руху, техніч-

ного стану транспортних засобів, дорожнього покриття, метеоумов та ін. При цьому, автомобільний транспорт найбільш доступний для всіх бажаючих і найменш підконтрольний. Далі йдуть повітряний і водний транспорт через складність проведення рятувальних операцій у разі аварії чи катастрофи. Найбільш безпечним за статистикою є залізничний транспорт [11].

Економічність під час вибору транспорту визначається передусім типом подорожі та її маршрутом. Іноді при відстанях до 1000 км вартість авіаперельоту за ціною не перевищує вартість поїздки залізницею, при цьому виграв у часі може становити кілька годин. Для повної характеристики повітряного транспорту до перерахованих достоїнств слід зазначити його недоліки: постійно зростаюча вартість авіаперевезень, віддаленість аеропортів, залежність від метеоумов, складність процедур паспортно-митного контролю і спеціального контролю безпеки польотів, наявність транзитів, некомфортність. Повітряний транспорт, а саме – літаки, що найчастіше і традиційно використовуються при переміщеннях на далекі відстані, при доставці в дестинацію. Гелікоптери – демонстраційні польоти над містами, лісами, озерами, джунглями (оглядово-панорамні екскурсії, повітряні сафари). Таким чином, єдиного критерію для вибору транспортного засобу для туристичної подорожі не існує, тому що кожна подорож має свої параметри, а кожен вид транспорту – свої переваги та недоліки. Для проведення коректного порівняння транспортного обслуговування туристів необхідно оцінити ефективність внутрішньо-

міського транспорту з точки зору обслуговування туристів. Для цього проведено порівняння площі міста, кількості місць відвідин (дані отримані з використанням Google Earth), а також різноманітності внутрішньоміського транспорту [12].

Для формалізації процедури порівняння транспортного обслуговування мегаполісів можна використовувати різні інструментальні методи: кластерний аналіз; нечіткі множини; кореляційно-регресійний аналіз або використання методу бенчмаркінгу, де оцінка здійснюється шляхом зіставлення різних параметрів розвитку транспортного обслуговування туристів у найбільших мегаполісах, шляхом формування мегаполісу-еталона, з яким згодом порівнюються всі мегаполіси. Система показників бенчмаркінгу дозволяє оцінити мегаполіси світу за різними показниками. Для аналізу можуть використовуватися кількісні та якісні показники, розраховані на основі опитування. Комплексний бенчмаркінг мегаполісів світу здійснюється у два етапи: по-перше, створення мегаполісу-еталона; по-друге, ранжування учасників рейтингу [13]. При створенні мегаполісу-еталона за кожним із показників вибирається значення кращого показника, з яким співвідносятимуться показники учасників. У мегаполісу-еталона в рамках бенчмаркінгу всі показники дорівнюють одиниці (табл. 3).

Для проведення бенчмаркінгу обрано три основні показники якості транспортного обслуговування туристів: доступність аеропортів по транспортним коридорам, що показує якість доставки пасажирів з аеропорту в центр міста; доступність основних

дестинацій по транспортних коридорах, що відображає ефективність внутрішньоміського транспортного обслуговування; щільність та інтенсивність об'єктів туристичної інфраструктури в мегаполісі, розрахована шляхом обчислення відносин кількості дестинацій на площу мегаполісу, показує кількість дестинацій на 1 км².

Таким чином, аналізуючи міжнародний досвід, можна зробити висновок, що доступність аеропортів транспортними коридорами найбільш розвинена в Шанхаї, перш за все, через надшвидкісний поїзд, доступність основних дестинацій транспортними коридорами найбільш роз-

винена в Стамбулі, перш за все, через різноманітність водного транспорту всередині міста, найбільша щільність і інтенсивність об'єктів туристичної інфраструктури спостерігається в Барселоні. З точки зору підвищення доступності основних дестинацій по транспортних коридорах всі мегаполіси представляють інтерес, перш за все, у досвіді розвитку спеціалізованого туристичного транспорту, такого як bustouristic, більш ефективного використання водних видів транспорту, у тому числі водного таксі та автобусів-амфібій [15].

Таблиця 3

Перелік показників транспортного обслуговування туристів,
які використовуються для проведення бенчмаркінгу за даними 2020 року

№ з/п	Показники	Експертні оцінки											
		Стамбул	Дубай	Лондон	Рим	Шанхай	Париж	Барселона	Нью-Йорк	Лос-Анджелес	Берлін	Мадрид	Амстердам
1	Доступність аеропортів по транспортним коридорам	0,6	0,7	0,9	0,9	1	0,7	0,7	0,7	0,5	0,8	0,9	0,7
2	Доступність основних дестинацій транспортними коридорами	1	0,7	0,8	0,8	0,7	0,9	0,8	0,6	0,6	0,7	0,8	0,7
3	Щільність та інтенсивність об'єктів туристської інфраструктури в мегаполісі	0,4	0,5	0,5	0,5	0,5	0,9	1	0,6	0,7	0,4	0,8	0,6

Джерело: складено за даними [9;14]

Розширення географії подорожей, розвиток цивільної авіації та збільшення кількості лоукостерів

привело до скорочення перевезень наземними та водними видами транспорту. За даними ЮНВТО, лише 4 %

всіх перевезень у туризмі припадає на залізничний транспорт [16].

Географія залізничних перевезень також суттєво відрізняється. Так, у Європі, наприклад, особливості географічного положення та компактність території, а також уніфікація залізничної інфраструктури, розвиток швидкісного міжнародного сполучення, а також формування гнучких та уніфікованих тарифів призвели до зростання пасажирських перевезень залізничним транспортом. В Американському макрорегіоні навпаки, роль залізничного транспорту в туризмі сьогодні невелика. У США, лідери макрорегіону з туристичних прибутків і доходів від туризму, великі відстані, а також відсутність швидкого сполучення між містами і регіонами, висока вартість залізничного квитка, призвело до того, що туристи частіше вибирають як засіб пересування літак, і рідше – автомобіль чи автобус.

В інших країнах макрорегіону залізничне сполучення розвинене слабо і в деяких країнах взагалі відсутнє, наприклад, у країнах Центральної Америки або Карибського басейну. У Бразилії, найбільшій країні Південної Америки, наприклад, залізничне сполучення є, але якість залізничної інфраструктури та стан рухомого складу знижує затребуваність цього виду транспорту в пасажироперевезеннях загалом і в туризмі зокрема. Лідером у кількості електрифікованих залізниць та обсягу пасажироперевезень, у тому числі й у туризмі є Північно-Східна Азія. Країни цього регіону багато в чому виступають інноваційними лідерами, які впроваджують швидкісні транспортні системи, чий досвід та продукція ви-

користовується сьогодні у багатьох країнах світу [17].

У цілому, можна відзначити, що найбільше значення у туристичних перевезеннях залізничний транспорт грає у Європейському макрорегіоні. Причини цього криються в географічному положенні макрорегіону, компактності розташування населених пунктів і туристичних центрів окремих субрегіонів та країн, зокрема, вчасно та успішно вжитих заходів щодо модернізації транспортної інфраструктури та розвитку міжнародного співробітництва в цьому відношенні. Тому у розгляді найбільших залізничних перевізників ми зосередимося на європейських транспортних компаніях. Представлена характеристика ведучих залізничних перевізників Європи, здійснюючих важливу роль у розвитку туризму в регіоні. Для відбору використовувалися такі критерії, як обсяг пасажирських туристичних перевезень, наявність туристичних тарифів та послуг, наявність зручних рейсів та стикувань у транспортних хабах, гнучка система тарифів, рівень інтеграції до системи бронювання, а також згадування в авторитетних виданнях рейтингах та експертних висновках, що виражаються на різних професійних напрямках.

Великі залізничні перевізники Європи, які відіграють найважливішу роль розвитку туризму в Європейському регіоні [12; 17]:

- Державна залізнична компанія Швейцарської конфедерації з правлінням у Берні. Проводить успішну туристичну політику, впроваджуючи Систему подорожей Швейцарією (STS) – зручну можливість познайомитися зі країною і відвідати

відразу кілька регіонів. Туристам пропонується єдиний проїзний квиток, який діє, зокрема, і на легендарних панорамних маршрутах. Розклад складено з урахуванням розкладу гірських залізничних гілок, катерів та пароплавів на озерах зі зручними та мінімальними стиковками.

- Національна компанія французьких залізниць (SNCF) забезпечують залізничне сполучення в межах Франції, а також між Францією та сусідніми державами (у тому числі з Великобританією та Нідерландами). На рахунку SNCF 2 рекорди. У 1981 р. першим у Європі запустив швидкісний поїзд TGV. Туристи мають змогу придбати єдиний квиток дістатися з мінімальною кількістю пересадок до ключових DESTINAЦІЙ.

- Компанія Eurostar, що займається високошвидкісними залізничними пасажирськими перевезеннями в Європі. Поїзди компанії з'єднують Лондон та графство Кент у Великій Британії з містами Париж та Лілль у Франції та Брюсселем у Бельгії. Поїзди Eurostar перетинають Ла-Манш через Євротунель. Компанія є оператором Євротоннелю, частка Eurostar складає 66 % від загального обсягу перевезень на маршруті Брюссель – Париж – Лондон.

- Міжнародний оператор Thalys швидкісних поїздів, що займається перевезеннями лінією Париж – Брюссель – Кельн – Амстердам. Цей шлях він ділить з поїздами компанії Eurostar, які ходять з Парижа та Брюсселя до Лондона через Лілль та Євротунель. Статутний капітал компанії поділено між компаніями SNCF (62 %), NMBS/SNCB (28 %) та Deutsche Bahn (10 %).

- Німецькі національні залізниці – DB (Deutsche Bahn), вони здійснюють залізничне сполучення в межах Німеччини, а також між Німеччиною та сусідніми державами (в т.ч. до країн Східної Європи, таких як Чехія та Польща).

- Компанія Іспанські національні залізниці (RENFE) забезпечує залізничне сполучення між Іспанією та Францією, Португалією.

- Компанія Trenitalia – Італійські національні залізниці займається залізничними перевезеннями в межах Італії, а також між Італією та сусідніми державами. Активно співпрацюють із системою бронювання Amadeus, веде грамотну політику в галузі туристичних перевезень.

- Перший приватний швидкісний перевізник Європи NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori), запущений у 2013 р., він здійснює залізничне сполучення в межах Італії. Акціонери NTV – концерн Ferrarini та компанія Tods, широкий досвід яких позначився на якості сервісу поїзда. NTV керує поїздами під брендом Italo (Італо): Italo з'єднує найбільші міста Італії та туристичні центри на швидкості до 360 км/год.

- Мережа залізниць Великобританії National Rail охоплює всю територію країни та налічує понад 2500 станцій. Вона поділена на регіональні ділянки та перебуває під управлінням кількох приватних компаній. Британська компанія Network Rail, власник та оператор залізничної інфраструктури у Великобританії, обслуговує компанії на ринку пасажирських та вантажних перевезень залізницею. Такий спосіб організації залізничного сполучення відрізняється ефективністю та надійністю.

Найбільш популярний залізничний оператор National Rail дозволяє пасажирам і туристам не тільки одержувати інформацію про рух поїздів, але й купувати квитки та проїзні онлайн та через мобільний додаток.

Як бачимо, найбільші європейські залізничні перевізники сьогодні активно орієнтуються на сферу туризму, їх сайти адаптовані для мандрівників різних країн і дозволяють туристам самостійно планувати свій маршрут. Функціонування компаній також характеризується високим рівнем міжнародного співробітництва та взаємодії у тому числі на ринку туризму. Основна мета такого співробітництва – інтеграція туристичного простору. Є ряд програм і форм взаємодії з туристичними компаніями, у тому числі через дистриб'юторів, що надають особливі умови для туристичних підприємств, що організують відпочинок туристів. Як приклад можна навести найбільший європейський дистриб'ютор продуктів європейських залізниць Rail Europe, в

завдання якого входить і комбінування окремих маршрутів для зручності мандрівників [18]. Залізничний транспорт відіграє важливу роль у туристичних перевезеннях, проте крім традиційної транспортної функції, він виступає основою специфічних туристичних продуктів і сприяє формуванню концептуальних туристичних просторів.

Висновки. Отже, можна дійти висновку, що транспортне обслуговування є ключовим елементом у галузі туризму. Попит на міжнародні та навіть національні транспортні інфраструктури спричиняє ефективне та швидке переміщення великої кількості людей. Це насправді зв'язок між будинком, місцем призначення, житлом, пам'ятками, які вважаються основними елементами подорожі. Транспорт має велике значення для розвитку як внутрішнього, так і міжнародного туризму. Масовий туризм, як відомо на міжнародному рівні, не міг би існувати без недорогого та легкодоступного транспорту.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1. Писаревський І.М. Туризм як національний пріоритет: Монографія. Харків: ХНАМГ. 2019. 284 с.
2. Бараш Ю.С. Розвиток залізничного туризму в Україні // Проблеми економіки транспорту: збірник наукових праць Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту ім. академіка В. Лазаряна. Дніпропетровськ, 2018. Вип. 8. С. 7-11.
3. Hannam K., Hannam G., Butler C. M. *Annals of Tourism Research*. 2020. № 44. P. 171-185. Doi: 10.1016-/J.annals.2020.09.010.
4. Статистичні дані щодо перетину українського кордону громадянами інших держав. 2021. Державне Агентство Розвитку Туризму. URL: <https://www.tourism.gov.ua/news-and-announcements>
5. Кількість перевезених пасажирів в Україні за видами транспорту. Державна служба статистики України. URL: <https://www.ukrstat.gov.ua>

6. Туристичний барометр України: інфографіка. URL: <http://www.ntoukraine.org/assets/files/ntou-barometer-poster-2020.pdf>
7. Hsu Y. L., Ting Y. S., Chen K. Y. *Global travel trend in rail tourism development* // *Актуальні проблеми економіки*. 2020. № 11. P. 536-541.
8. Khalipova N.V. *International logistics systems design and effectiveness evaluation*. *Наука та прогрес транспорту* // *Вісник Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту*. 2018. № 4 (58). С. 142-152. Doi: 10.15802-/STP2018/49222.
9. Дестинація. URL: <https://www.uk.m.wikipedia.org>
10. UNWTO: звіт. *Доступність основних дестинацій по транспортним коридорам*. URL: <https://www.atorus./news/press-centre/new/54073.html>
11. Reis A.C., Lovelock B., Jellum C. *Linking tourism products to enhance cycle tourism: the case of the Taieri Gorge railway and the Otago Central rail trail, New Zealand*. *Tourism Review International*. 2019. Vol.18. № 1. P. 57-69.
12. Reis A.C., Jellum C. *Rail trail development: A conceptual model for sustainable tourism* // *Tourism Planning & Development*. 2021. Vol.9. № 2. P. 133-147.
13. Willard P., Beeton S. *Low impact experiences: Developing successful rail trail tourism* // *Tourism Planning & Development*. 2020. Vol.7. № 1. Pp. 5-13.
14. UNWTO. *Показники транспортного обслуговування туристів*. 2020. URL: <https://www.unwto.org/news/unwto-launches-a-call-for-action-for-tourisms->
15. Альошинський Є.С., Балака Є.І. *Передумови створення транспортно-логістичних кластерів у межах міжнародних транспортних коридорів* // *Проблеми міжнародних транспортних коридорів та єдиної транспортної системи України: матеріали 9-ї Міжнародної науково-практичної конференції*. УкрДАЗТ. Коктебель. 2021. С. 87-89.
16. Офіційний сайт Всесвітньої туристичної організації. UNWTO. URL: <http://www.unwto.org/>.
17. Talbot J.F. *Public participation in rail-trail planning: two case studies* // *Managing Urban and Highuse Recreation Settings: Selected Papers*. 2020. P. 13-18.
18. VanBlarcom B., Janmaat J. *Comparing the costs and health benefits of a proposed rail trail* // *Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events*. 2021. Vol.5. № 2. P. 187-206.

REFERENCES

1. Pysarevs'kyj, I.M. (2019). *Turyzm iak natsional'nyj priorityet: Monohrafiia* [Tourism as a national priority: monograph]. Kharkiv: KhNAMH. 2019. 284 p. [in Ukrainian].

2. Barash, Yu. S. (2018). Rozvytok zaliznychnoho turyzmu v Ukraini [Development of railway tourism in Ukraine]. *Problemy ekonomiky transportu: zbirnyk naukovykh prats' Dnipropetrovs'koho natsional'noho universytetu zaliznychnoho transportu im. akademika V. Lazariana. Dnipropetrovs'k - Problems of transport economy: a collection of scientific works of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan. Dnipropetrovs. Vyp. 8. P. 7-11. [in Ukrainian].*
3. Hannam, K., Hannam, G. & Butler, C. M. (2020). *Annals of Tourism Research. № 44. P. 171-185. Doi: 10.1016-/J.annals.2020.09.010.*
4. Statystychni dani schodo peretynu ukrains'koho kordonu hromadianamy inshykh derzhav [Statistical data on the crossing of the Ukrainian border by citizens of other states]. 2021. Derzhavne Ahenstvo Rozvytku Turyzmu-State Tourism Development Agency. Retrieved from: <https://www.tourism.gov.ua/news-and-announcements> [in Ukrainian].
5. Kil'kist' perevezenykh pasazhyriv v Ukraini za vydamy transportu [Number of transported passengers in Ukraine by types of transport]. Derzhavna sluzhba statystyky Ukrainy – State Statistics Service of Ukraine. Retrieved from: <https://www.ukrstat.gov.ua> [in Ukrainian].
6. Turystychnyj barometr Ukrainy: infografika [Tourist barometer of Ukraine: infographic]. Retrieved from: <http://www.ntoukraine.org/assets/files/ntou-barometer-poster-2020.pdf> [in Ukrainian].
7. Hsu, Y. L., Ting, Y. S. & Chen, K. Y. (2020). Global travel trend in rail tourism development // Aktual'ni problemy ekonomiky-Actual problems of the economy. 2020. № 11. P. 536-541. [in Ukrainian].
8. Khalipova, N. V. (2018). International logistics systems design and effectiveness evaluation // Nauka ta prohres transportu. Visnyk Dnipropetrovskoho natsional'noho universytetu zaliznychnoho transportu – Science and progress of transport. Bulletin of the Dnipropetrovsk National University of Railway Transport. № 4 (58). P. 142-152. Doi: 10.15802-/STP2018/49222.
9. Destynatsiia. Retrieved from: <https://www.uk.m.wikipedia.org> [in Ukrainian].
10. UNWTO: zvit. Dostupnist' osnovnykh destynatsij po transportnym korydorom [UNWTO: Report. Accessibility of major destinations along transport corridors]. Retrieved from: <https://www.atorus./news/press-centre/new/54073.html>
11. Reis, A.C., Lovelock, V. & Jellum, S. (2019). Linking tourism products to enhance cycle tourism: the case of the Taieri Gorge railway and the Otago Central rail trail, New Zealand. *Tourism Review International. Vol.18. № 1. P. 57-69.*
12. Reis, A.C. & Jellum, S. (2021). Rail trail development: A conceptual model for sustainable tourism // *Tourism Planning & Development. Vol. 9. № 2. P. 133-147.*
13. Willard, P., Beeton, S. (2020). Low impact experiences: Developing successful rail trail tourism. *Tourism Planning & Development. Vol. 7. № 1. P. 5-13.*
14. UNWTO. Pokaznyky transportnoho obsluhovuvannia turystiv – UNWTO. Indicators of transport services for tourists. 2020. Retrieved from: <https://www.unwto.org/news/unwto-launches-a-call-for-action-for-tourisms>

15. Al'oshyns'kyj, Ye. S. & Balaka, Ye. I. (2021). *Peredumovy stvorennia transportno-lohistychnykh klasteriv u mezhakh mizhnarodnykh transportnykh korydoriv [Prerequisites for the creation of transport and logistics clusters within international transport corridors]. Problemy mizhnarodnykh transportnykh korydoriv ta iedynoi transportnoi systemy Ukrainy: materialy 9-i Mizhnarodnoi naukovo-praktychna konferentsiia – Problems of international transport corridors and the unified transport system of Ukraine: materials of the 9th Inter-national Scientific and Practical Conference. UkrDAZT. Koktebel'. P. 87-89. [in Ukrainian].*
16. *Ofitsijnyj sajt Vsesvitn'oi turystychnoi orhanizatsii [Official website of the World Tourism Organization]. UNWTO. Retrieved from: <http://www2.unwto.org/>.*
17. Talbot, J.F. (2020). *Public participation in rail-trail planning: two case studies. Managing Urban and Highuse Recreation Settings: Selected Papers. Pp. 13-18.*
18. VanBlarcom, V., Janmaat, J. (2021). *Comparing the costs and health bene-fits of a proposed rail trail. Journal of Policy Research in Tourism, Leisure and Events. Vol.5. №2. Pp. 187-206.*

Стаття надійшла до редакції 28.08.2022

Посилання на статтю: Худавердієва В.А. Роль транспортного обслуговування у розвитку // Розвиток методів управління та господарювання на транспорті: Збірник наукових праць. 2022. №.3(80), С. 98-112. DOI: 10.31375/2226-1915-2022-3-98-112.

Article received 28.08.2022

Reference a Journal Artic: Khudaverdiyeva, V. A. (2022). The role of transport services in development tourism industry // Development of management and entrepreneurship methods on transport, Vol. 3(80), 98-112 p. DOI: 10.31375/2226-1915-2022-3-98-112.