

## Взаємозв'язок розвитку транспорту та туризму

Транспорт є найважливішою галуззю національної економіки будь-якої країни, а також усього світового господарства у цілому. Являючи собою частину сектора матеріального виробництва, він покликаний забезпечувати нормальну взаємодію підприємств між собою, створювати умови для раціонального розміщення продуктивних сил по території держави з урахуванням оптимального наближення підприємств різних галузей до джерел сировини і районів споживання продукції, сприяти розвитку спеціалізації та кооперації виробництва внаслідок суспільного розподілу праці. Ріст виробничих потужностей багатьох галузей і підгалузей економіки, підвищення ефективності їхньої роботи знаходяться у прямої залежності від рівня розвитку транспорту та всієї транспортної системи держави.

Поняття «транспорт» зустрічається в багатьох літературних джерелах, пов'язаних з туризмом. Так, наприклад, довідник «Туризм. Гостеприимство. Сервіс» визначає «транспорт» (від лат. *transportare* – перевозити, переміщати), по-перше, як галузь матеріального виробництва, зайняту здійсненням перевезення пасажирів і вантажів, а, по-друге, як перевізні засоби [1].

Цікавим є факт, що транспорт, як галузь матеріального виробництва, у сфері туризму створює нематеріальний «продукт». Однією з особливостей транспортної галузі є її балансування між виробничим і невиробничим секторами економіки. Так, транспорт не виробляє нової речовинної продукції, однак перевезення вантажів і переміщення людей із трудовими цілями є прямим продовженням виробничої діяльності. І хоча інші види пасажиропотоків по своїй сутності більше тяжіють до галузей невиробничої сфери, однак перевага в загальному обсязі транспортних перевезень вантажів і значних витрат на їхнє переміщення визначило включення транспорту до складу галузей матеріального виробництва. Економічна ж сутність перевезень у туризмі полягає в тому, що вона явно носить нематеріальний характер, тобто результатом виробничо-фінансової діяльності транспорту в туризмі є не готовий продукт, і навіть не доведення даного готового продукту до кінцевого споживача, а пропозиція певного набору послуг. При цьому послуги не можуть вироблятися окремо від матеріально-технічної бази транспорту (будинків, споруджень, комунікацій, устаткування, передатних устроїв, транспортних засобів тощо), яка виступає основою виробництва і реалізації надаваних послуг. Тому, на нашу думку, послуга транспорту в сфері туризму включає сукупність компонентів, до числа яких належать:

- по-перше, матеріально-технічна база транспорту;
- по-друге, обслуговування - діяльність працівників транспорту в процесі користування туристом матеріально-технічною базою транспорту.

Причому, на відміну від послуги розміщення або харчування, де турист отримує обслуговування на території конкретного підприємства, надання транспортної послуги завжди охоплює не тільки матеріально-технічну базу певного підприємства, але й припускає використання інших об'єктів транспортної інфраструктури - шляхів сполучення (автомобільних доріг, залізничних і водних шляхів, повітряних коридорів, каналів, мостів, тунелів), транспортних вузлів або терміналів (аеропортів, залізничних вокзалів, автобусних станцій, морських і річкових пристаней), а також рухомих транспортних засобів тощо.

Розподіл транспорту на вантажний, трубопровідний і пасажирський, проте, не дозволяє чітко визначити ту його частину, яка використовується в перевезеннях туристів і бере участь у формуванні туристичних потоків. Основні труднощі полягають в тому, що люди як об'єкти пасажирських перевезень, чинених транспортом загального користування, формально не підлягають суворому розмежуванню, тому що і туристи, і звичайні пасажирі споживають по суті однакові транспортні послуги. Різниця існує тільки в мотиві споживання, що найчастіше

залишається непомітним, тому що не має зовнішнього прояву. Він торкається особисто об'єкта перевезення, тобто певної людини, а для суб'єкта транспортної діяльності причина поїздки тієї або іншої особи не має істотного значення. З іншого боку, ріст туристопотоку спричиняє зміни в діяльності транспорту, що стосується задоволення високих запитів туристів. І якщо в практичній діяльності транспорту зараз освоюються пропозиції нових форм організації перевезень, то в теоретичній - проводиться пошук раціональних схем участі транспорту в процесах туристичного обслуговування, поряд із чим відбувається зміна тлумачень традиційних категорій і понять, а також поява нових. У такий спосіб з'явився і термін «туристичний транспорт», що був впроваджений після перетворення туристичних подорожей у масове явище та збільшення їхньої ролі в розвитку суспільства. Перший теоретичний досвід відділення туристичного транспорту від пасажирського належить швейцарському професорові Вальтеру Ганзикеру (Walter Hunzicker), який почав здійснювати свої дослідження ще в 1954 році. Розвиток його тез знайшло продовження в наукових працях професора Клода Каспара (Claud Kaspar), який вдосконалив схему Ганзикера [2. с. 8]:

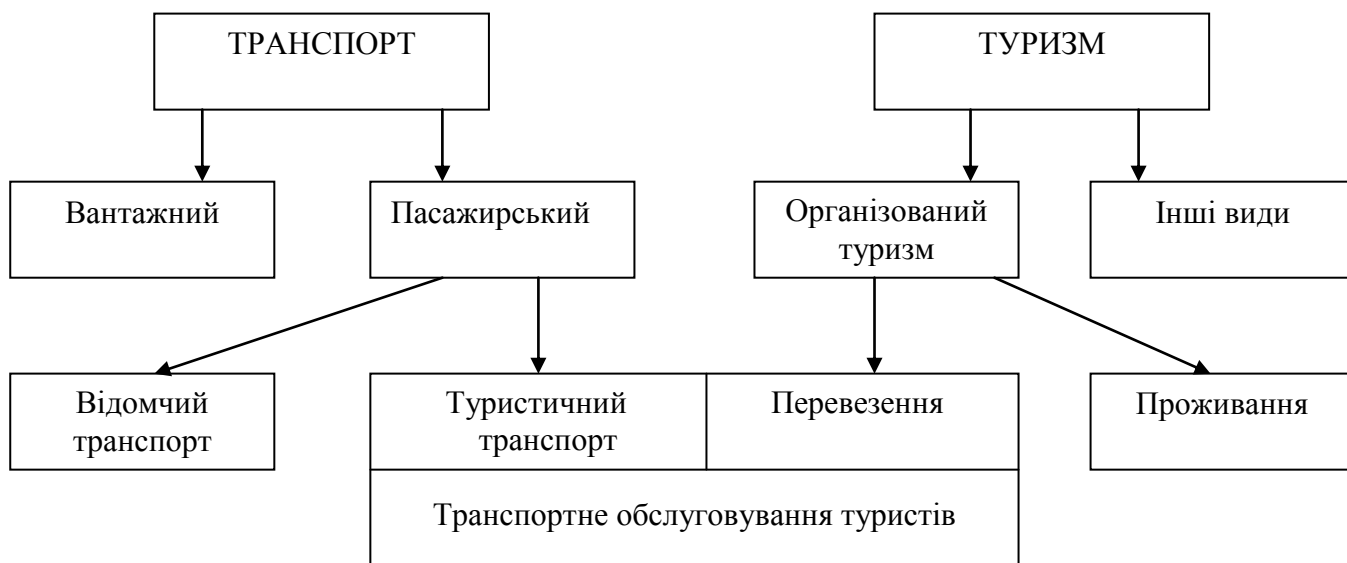


Рис. 1. Взаємодія між туризмом і пасажирським транспортом

Основна проблема при з'ясуванні сутності «туристичного транспорту» складається в правильності вибору критеріїв, які характеризують його в якості відособленого і специфічного виду пасажирського транспорту. У зв'язку із цим можна використовувати два основних підходи:

1. Перший підхід реалізується з погляду об'єкта перевезення, у результаті чого будь-який вид пасажирського транспорту (у т.ч. і загального користування) може бути визначений як туристичний. У цьому випадку поняття «транспортування» трактується тільки як «подолання простору». При цьому з теоретико-методологічної точки зору практично неможливо відрізнити туристичні перевезення від нетуристичних.

2. Другий підхід ґрунтується на суб'єкті транспортної діяльності. При цьому віднесення транспорту до чисто туристичного можливо в тому випадку, якщо необхідність його організаційної відособленості у здійсненні перевезень буде викликана єдиною причиною – задоволенням потреб туристів. У цьому випадку поняття «транспорт» трактується в широкому сенсі, що включає як експлуатацію матеріально-технічної бази, так і комплексне обслуговування, і управління транспортним процесом. При такому підході створюється можливість повною мірою відбити характерні риси «туристичного транспорту», головні з яких наступні:

- відокремлення «туристичного транспорту» від пасажирського з обов'язковим створенням самостійних транспортних організацій (підприємств), що провадять перевезення туристів;

- організаційне об'єднання підприємств туристичної та транспортної діяльності.

Болгарський учений М. Нешков у книзі «Туроператорска, агентска и транспортна дейност», узагальнюючи дані два підходи до трактування поняття «туристичний транспорт», висловив думку, що всупереч складному втримуванню і двоїстому змісту, «туристичний транспорт» може бути визначений як організаційно відособлений вид пасажирського транспорту, створений і призначений для обслуговування туристів під час їх подорожі й перебування поза постійним місцем проживання [3, с. 123].

У нашій країні, ще за часів Радянського Союзу, поняття «туристичний транспорт» мало широке практичне застосування. Вивченням даної дефініції займався ряд учених із ближнього зарубіжжя. Так, російський учений В.А. Квартальнов, оцінюючи роль пасажирського транспорту в туризмі, у книзі «Туризм» указував, що в СРСР аж до його розпаду, існувала єдина транспортна система, яка включала різні види транспорту й задовольняла потреби як внутрішнього, так і міжнародного туризму. Потім ринкові відносини й антимонопольне законодавство колишніх союзних республік, які стали незалежними державами, сприяли децентралізації даної системи, а різке зниження попиту в той період часу на транспортні послуги в туризмі призвело до перепрофілювання деяких транспортних підприємств, а в ряді випадків - до їхнього банкрутства [4; с. 61 - 62].

По даним іншого російського вченого В.Г. Гуляєва, представленим у книзі «Туризм: экономика и социальное развитие», в 1990 році на частку транспортного обслуговування, що забезпечувалося об'єднаними зусиллями 180 тис. чоловік, у загальній структурі туристичних послуг припадало більше 40% [5; с. 104], причому гранично точно було вираховано, що існувало 181 автотранспортне підприємство, на балансі яких перебувало 14,5 тис. транспортних засобів, 200 орендованих і власних теплоходів, 2600 орендованих туристичних поїздів тощо. [5; с. 11].

На нашу думку, ситуація, коли можна з певною часткою ймовірності з'ясувати рівень участі транспорту в туризмі, спостерігається при мізерних обсягах розвитку міжнародних зв'язків, в умовах жорсткої командно-адміністративної системи господарювання, що неминуче приводить до зниження якості надаваних послуг. Однак, з іншого боку, навіть при такій ситуації не всі громадяни Радянського Союзу користувалися туристичними послугами, які дотувалися органами соціального страхування, профспілками, підприємствами й організаціями. Завжди існував відсоток туристів, які влаштовували свій відпочинок самостійно, здобуваючи транспортні послуги без посередництва туристичних організацій. Отже, таке поняття як «туристичний транспорт» у кожному разі не буде стовідсотково охоплювати пропозицію транспортних послуг туристам.

У зв'язку з тим, що в зміст терміна «туристичний транспорт» не включається ні пасажирський транспорт загального користування, ні особисті транспортні засоби, які беруть участь у здійсненні туристичних перевезень, то визначення «туристичний» у цьому випадку зв'язано тільки із приналежністю цього виду транспорту до системи туристичного обслуговування. Отже, в організаційному відношенні відокремлення «туристичного транспорту» на практиці може здійснюватися за допомогою:

- створення самостійних транспортних підприємств і організацій, призначених для здійснення обслуговування туристів;

- організації та провадження транспортної діяльності в рамках самих туристичних підприємств і організацій.

В Україні переважно представлений перший напрямок створення туристичного транспорту. При цьому чартерні й інші види туристичних перевезень реалізуються в рамках пасажирського транспорту загального користування і не входять до складу спеціалізованого туристичного транспорту. Дана обставина пов'язана з основними нормативно-правовими документами, що регулюють взаємини в сфері туризму нашої країни, зокрема, з положенням

про винятковість туроператорської діяльності, у результаті чого фірми-туроператори не повинні мати у своєму складі підрозділи, які займаються наданням інших видів послуг, зокрема транспортних.

З'ясувавши сутність поняття «туристичний транспорт» і зробивши висновок про те, що він не охоплює всього обсягу перевезень туристів, а також ґрунтуючись на діючих нормативних документах України, зокрема, на «Методиці розрахунків обсягів туристичної діяльності», що до характерних для туризму послуг відносить «послуги різних видів пасажирського транспорту», «оренду пасажирських транспортних засобів», а також «послуги допоміжної пасажирської транспортної служби», «технічне обслуговування і ремонт пасажирських транспортних засобів» [6], ми вважаємо за можливе розглядати показники роботи пасажирського транспорту загального користування для визначення його взаємодії зі сферою туризму.

Туристична подорож складається із двох основних елементів - перевезення і проживання. Причому, при відсутності транспортної послуги, туристична поїздка не відбудеться, що виходить із формулювання поняття «туризм», при якому людина, обумовлена як турист, повинна тимчасово виїхати зі свого постійного місця проживання в іншу місцевість або країну на досить далеку відстань, щоб у неї виникла насущна й природна потреба в здійсненні нічлігу. Перевезення туристів поряд з їхнім тимчасовим перебуванням у засобах розміщення є базисом будь-якого туристичного продукту, що знайшло відбиття як у нормативно-правових документах України, так і в директивних актах міжнародних організацій.

Сучасний туризм досягнув значного рівня розвитку багато в чому завдяки використанню транспорту й переваг кожного з видів транспортних засобів. Дослідження історичної сторони взаємин сфер туризму і транспорту дає цікаву картину їхнього формування. Так, наприклад, російський учений Сапрунова прямо зв'язує розвиток туризму зі змінами на транспорті, називаючи останні революційними у зв'язку з винаходом пароплава й паровоза, а також розширенням мережі доріг у Європі [7].

Джон Уокер у своїй книзі «Введение в гостеприимство» вважає, що історія розвитку туризму в цілому ділиться на дві частини: перша - до появи й використання масових видів транспорту; друга - після їхньої появи, що, у свою чергу, складається з окремих етапів відповідно до виникнення нових видів транспортних засобів, а саме: вік залізниць, вік автомобілів, вік реактивних літаків і вік круїзів на морських суднах [8].

Високі темпи розвитку туризму в період після Другої світової війни на пряму пов'язані з науково-технічним прогресом в області транспорту. Розробка сучасних авіалайнерів і початок їхнього масового використання викликало справжній «бум» у пасажирських перевезеннях. У людей з'явилася можливість побувати в різних куточках планети, переборюючи значну відстань за короткий проміжок часу.

При дослідженні взаємозв'язку в системі «туризм - транспорт» звичайно приділяють більше уваги ролі та значенню транспорту як вирішального фактору в розвитку туризму. Цьому є логічне обґрунтування:

- транспорт існував як окрема галузь економіки до появи потреби в туризмі й перетворення її в соціальну потребу;
- транспорт може функціонувати окремо і незалежно від туризму, у той час як зворотне неможливо;
- туризм перебуває в сильній залежності від гарного стану і функціонування транспортної системи, ніж пасажирський транспорт від туристичного розвитку;
- еволюція на транспорті створила основні передумови для «звільнення» туриста від транспортної залежності - єдиний парадокс, що став реальністю з появою особистих автомобілів і вдосконалення окремих параметрів транспортної системи.

Прогрес у транспорті з'явився причиною не самої появи туризму, а високих темпів його розвитку, структурної трансформації та нових якісних характеристик даного явища. Це стало можливим завдяки:

- удосконаленню якості пасажирських транспортних засобів (швидкості, безпеки, комфорту, економічності);

- істотному збільшенню провізної спроможності пасажирського транспорту;
- створенню об'єктивних умов для зменшення собівартості та ціни транспортних послуг.

У результаті відмічаються зміни у світовій транспортній системі, яка досягла винятково високого ступеня масовості та демократизації туристичного руху. Сьогодні для транспорту практично не існує перешкод для організації відвідування будь-якого куточка нашої планети. Більше того, у межах однієї доби можна перебороти будь-яку відстань на Земній кулі.

Однак взаємини між туризмом і транспортом не закінчуються тільки на переважній ролі останнього в цьому процесі. У даний час повсюдне признається значення туризму як стимулятора соціально-економічного розвитку, що виявляється й відносно транспорту. Сьогодні, наприклад, туризм є одним з головних факторів, які визначають попит на пасажирські перевезення у світі. Даний висновок ґрунтується на наступних обставинах:

- протягом останніх десятиліть відзначається переважний ріст туристичних подорожей у порівнянні з поїздками, чиненими з нетуристичними цілями;
- з'явилася яскраво виражена тенденція безперервного збільшення відносної частки зупинок у подорожі в рамках його загальної тривалості;
- установилася ще одна тенденція - збільшення надходжень від туристичної подорожі, що є стимулом для роботи пасажирського транспорту.

Частка транспортних видатків у загальному бюджеті туриста на поїздку в цей час коливається від однієї чверті до двох третин [3; с. 126].

На наш погляд, високі темпи росту туристичних подорожей, їхня значна частка в загальному обсязі перевезень, збільшення рухливості туристів, роблять пряме діяння на розвиток транспорту. У рамках світового співтовариства конкретний результат даного впливу можна розглянути в наступних ракурсах:

- Відбувається кількісний ріст окремих складових матеріальної бази всіх видів пасажирського транспорту, які пристосовуються до задоволення потреб туристів: іде будівництво судів і літаків великої потужності, двоповерхових вагонів і автобусів; збільшується пропускна спроможність санітарно-технічних споруд на транспорті; у туристичних центрах вводяться в дію нові й реконструюються діючі аеропорти і залізничні вокзали, морські і річкові пристані.

- Відбувається якісне вдосконалювання рухомого складу і стаціонарних транспортних споруд. Орієнтація на потреби туриста приводить до змін у транспортній системі, які складаються переважно в збільшенні техніко-експлуатаційної швидкості пасажирських транспортних засобів, скороченні часу подорожі, поліпшенні інтер'єру і якості обслуговування в транспортних засобах, удосконалюванні їхньої конструкції згідно вимогам туристів (розширенні можливостей зорового огляду, обмеженні шуму від роботи двигуна, вібрації, зручностей розміщення в салоні), забезпеченні підвищених мір безпеки руху.

- Відбувається вдосконалення організації транспортної діяльності й обслуговування. У результаті збільшення туристопотоку з'явилися нові види туризму, що вимагають впровадження нових організаційних методів, форм і коштів. Так, у багатьох країнах існують і успішно працюють самостійні транспортні організації, єдиною діяльністю яких є обслуговування туристів у подорожі; також створюються спеціальні транспортні підрозділи в структурі самих туристичних підприємств. Яскраво вираженою тенденцією є встановлення тісних зв'язків між транспортними й туристичними організаціями для досягнення оптимальної координації їхніх зусиль в обслуговуванні туристів. Реорганізація й перепрофілювання діяльності транспортних підприємств все частіше стали відбуватися залежно від кон'юнктури туристичного ринку. Крім того, розвиток нових туристичних центрів і районів завжди приводить до здійснення організаційних змін у територіальному перерозподілі маршрутів пасажирського транспорту. Ріст туристопотоку викликав до життя застосування таких форм обслуговування, як комбіновані транспортні послуги по формулах «поїзд+автомобіль», «поїзд+автобус+судно», «літак+автомобіль», «судно+літак» тощо. Почастішало також проведення різних акцій, застосовуваних транспортними компаніями для заохочення туристів, і спеціальних заходів у рамках транспортної тарифної політики, головна мета яких складається в

залученні клієнтів на той або інший вид транспорту, формування нових туристичних потоків або ефективний їхній перерозподіл по напрямках і періодах року.

Крім позитивної взаємодії, між транспортом і туризмом існують також і протиріччя. Конфлікти, як правило, пов'язані із проблемами запізнь у конкретну місцевість, концентрацією транспортних потоків і перевізних засобів по напрямках і періодах часу, непорозуміннями між працівниками транспортних засобів і туристами у оживлених туристичних центрах, дорожньо-транспортним випадкам і ін. З метою недопущення протиріч між транспортними й туристичними організаціями необхідно оптимізувати їхню діяльність згідно змінам у перевагах сучасних туристів.

### **Література:**

1. Воронкова Л.П. Туризм. Гостеприимство. Сервис. Словарь-справочник. – М.: Издательство «Аспект Пресс», 2002. – 367 с.
2. Kaspar, C. Die touristische Verkehrsleistung. Zurich / St/Gakken. 1964.
3. Нешков М. Туроператорска, агентска и транспортная дейност. – Варна: университетско издателство Икономически университет, 2000. – 224 с. (на болгарській мові).
4. Квартальнов В.А. Туризм: Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2004. – 320 с.
5. Гуляев В.Г. Туризм: экономика и социальное развитие. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 304 с.
6. Методика розрахунку обсягів туристичної діяльності. Затверджено наказом Державної туристичної адміністрації України, Державного комітету статистики України 12.11.2003 р. № 142/394. Зареєстровано в Міністерстві юстиції України від 08.12.2003 р. за № 1128/8449 // [www.tourism.gov.ua](http://www.tourism.gov.ua).
7. Сапрунова В.Б. Туризм: эволюция, структура, маркетинг. – М.: Издательство «Ось-89», 1997. – 160 с.
8. Джон Р. Уокер. Введение в гостеприимство. – М.: Издательство «Юнити-Дана», 2002. – 596 с.

### **Резюме**

Актуальность данной статьи состоит в исследовании взаимосвязи между развитием транспорта и туризма. Авторами работы проведен анализ публикаций отечественных и зарубежных учёных, а также нормативно-правовых документов действующего украинского законодательства по проблемам развития туризма и отдельных видов транспорта с практической и теоретической точек зрения. В статье рассмотрены как позитивные, так и негативные характеристики системы «транспорт – туризм» и сделаны определённые выводы.

Рецензент – д.э.н., профессор кафедры экономики и управления туризмом ОГЭУ Гродзинская И.А.