

УДК 338.48:656.076 (477)

КУЛИНЯК І.Я.^{1*}

^{1*} к.е.н., доцент, Кафедра менеджменту організацій Національного університету «Львівська політехніка», e-mail: ihor.y.kulyniak@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0002-8135-4614

ТРАНСПОРТНИЙ ТУРИЗМ: СУТНІСТЬ, КЛАСИФІКАЦІЯ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ В УКРАЇНІ

Мета. Дослідження теоретичних аспектів організації транспортного туризму, систематизація та доповнення класифікації видів транспортного туризму, а також розгляд тенденцій та перспектив розвитку транспортного туризму в Україні в сучасних умовах динамічного середовища. **Методика.** У статті використано методи теоретичного узагальнення із використанням елементів аналізу, синтезу, порівняння і систематизації. Для формування висновків та рекомендацій застосовано метод логічного узагальнення та комплексного підходу. **Результати.** На основі аналізу наукових джерел за тематикою статті, досліджено теоретичні аспекти трактування поняття «транспортний туризм». У статті наведено систематизовану та доповнену автором класифікацію видів транспортного туризму за такими класифікаційними ознаками: залежно від шляху сполучення; залежно від засобу пересування (виду транспортного засобу); за сезонністю; за побудовою траси маршруту; за тривалістю маршруту; залежно від рівня мобільності; за кількістю учасників; залежно від наявності суб'єкта організації подорожі; за територіальною ознакою; за інтенсивністю туристичного потоку; за ступенем підготовки; за метою подорожі. Вивчення сучасних тенденцій розвитку туризму, а також стан транспортного перевезення пасажирів та рівня розвитку транспортної інфраструктури дало змогу автору визначити основні перспективні напрями розвитку транспортного туризму в Україні. **Наукова новизна.** Наведено удосконалений авторський підхід до класифікації видів транспортного туризму за різними класифікаційними ознаками, проаналізовано основні тенденції та перспективи розвитку транспортного туризму в Україні з врахуванням сучасних умов динамічного середовища. **Практична значимість.** Автором обґрунтовано перспективність розвитку транспортного туризму в Україні, зокрема таких видів, як автомобільний, залізничний, морський та річковий, парашутний, велосипедний туризм та ін. Автором зроблено висновок про можливість як для держави, так і для суспільства зокрема, отримати додаткові переваги та ефекти від організації транспортного туризму в Україні, характеристику яких подано у статті. Все це можливо у випадку чіткого розуміння ролі та місця транспортного забезпечення у системі туристичних послуг, практичного впровадження державних програм стимулювання розвитку туризму, а також відновлення наявної і розбудови нової транспортної інфраструктури в Україні.

Ключові слова: транспортний туризм; транспортні перевезення; транспортний засіб; автомобільний туризм; залізничний туризм; водний туризм; повітряний туризм; пішохідний туризм; велосипедний туризм.

Постановка проблеми

Туризм належить до сфери послуг, для якої попит залежить не тільки від цінової політики чи доходів споживачів, а й від нецінових чинників, таких як сервіс, широкий асортимент послуг, наявність супутніх та додаткових складових (страхування, трансфер, розміщення тощо). Також у міру розвитку міжнародних зв'язків та посилення ролі технологічної сфери, громадяни все більше мають змогу контактувати з народами інших країн та національностей, дізнаватись більше про традиції та культуру в інших місцевостях. Туристи потребують все нових та оригінальних вражень, відвідин нових місць, знайомств з об'єктами інших країн та народів тощо. Все це потребує пошуку туристичними компаніями

нових туристичних напрямів, застосуванню інноваційних технологій надання туристичних послуг, нових форм обслуговування туристів тощо. Тут не обійтися без розвинутої туристичної інфраструктури, зокрема, об'єктів транспортного забезпечення туристичних послуг (автомобільних, залізничних, повітряних тощо шляхів). За допомогою розвинутої транспортної інфраструктури туристичні компанії можуть розширювати географію маршрутів та задовольнити різноманітні вимоги туристів щодо транспортного обслуговування.

Під впливом багатьох зовнішніх чинників змінюються вподобання та пріоритети туристів, на зміну традиційним та класичним формам туризму приходять нові, які дозволяють туристам отримати нові враження та емоції.

Туристична сфера все більше переорієнтовується на дотримання принципів збалансованого розвитку природи, замінюючи екологічно небезпечний транспорт на менш шкідливіший; все більшої актуальності набувають активні форми відпочинку – туристи пересідають з комфортних автомобілів на велосипеди, бажають отримати нові враження та емоції із взаємодією з природним середовищем у формі пішохідних чи велотурів; поширення пандемії COVID-19 сприяло зростанню популярності індивідуальних турів замість групових, подорожей малими групами замість великих, зміну місцевостей відпочинку, наданню переваги гірському чи сільському відпочинку; туристи намагаються використовувати вільний час з більшою користю та раціональністю, надавати перевагу безпечним засобам переміщення. Все це створює нові вимоги до транспортного забезпечення комфортного та здорового відпочинку для громадян всієї країни, що зумовлює актуальність подальшого дослідження основних тенденцій розвитку транспортного туризму з врахуванням змін внутрішніх та світових впливів на процес транспортного переміщення туристів.

Аналіз останніх досліджень і публікацій

Туризм як одна з перспективних і найбільш привабливих у своєму розвитку галузей економіки України є достатньо досліджена у науковій літературі. Проблематика, місце і роль туристичних послуг описані у працях багатьох вітчизняних та зарубіжних науковців, зокрема, таких як: Ю. Бондаренко [1], Л. Гальків [3], О. Килин [3], В. Кифяк, В. Кравців, М. Лущик [15], М. Мальська, П. Масляк, Н. Мироненко, О. Мороз [23], Н. Паньків [15], О. Роїк [15], О. Савіцька [20], Н. Сагалакова, І. Смаль, А. Теребух [23], Н. Фоменко та ін. Проте, більшість науковців присвячує свої дослідження вивченню загальних питань функціонуванню туристичного ринку, приділяє більше уваги вивченню популярних видів туризму. Транспортний туризм як специфічна форма туризму є недостатньо вивченим у науковій літературі, оскільки, як показує аналіз останніх досліджень та публікацій, більшість науковців висвітлюють питання функціонування транспортних послуг та туризм відособлено. Саме тому потребує подальшого та ґрунтовнішого вивчення

проблематика організації транспортного туризму в Україні як комплексної послуги і в теоретичному плані, і з врахуванням практичних аспектів, особливо в умовах впливу наслідків світової пандемії COVID-19, змін пріоритетів подорожуючих, посилення уваги на вибір тих засобів пересування, які забезпечуватимуть здоровіший спосіб відпочинку, збереження екології та природного середовища тощо. Державним органам також необхідні додаткові дослідження з метою формування ефективних управлінських рішень щодо розвитку такого типу транспортної інфраструктури, яка б не суперечила принципам Стратегії сталого розвитку України [22] та дозволила нашій країні посилити свої позиції на міжнародному ринку туристичних послуг.

Формулювання мети статті

Цілями даної статті є дослідження теоретичних аспектів організації транспортного туризму, систематизація та доповнення класифікації видів транспортного туризму, а також розгляд тенденцій та перспектив розвитку транспортного туризму в Україні в сучасних умовах динамічного середовища.

Виклад основного матеріалу дослідження

Будь-який вид туризму передбачає тимчасовий виїзд особи з місця проживання в певних цілях із застосуванням транспортного засобу. За участю в задоволенні туристичних потреб транспортні засоби належать до первинних, вторинних і третинних підприємств рекреаційного комплексу [26]:

– первинні – транспортні підприємства, що беруть безпосередню участь в обслуговуванні туристів (залежно від використовуваних транспортних засобів виділяють автомобільний, автобусний, мотоциклетний, авіаційний, залізничний, велосипедний, водний на гребних судах, водний на моторних судах, кінний види туризму);

– вторинні – транспортні підприємства, що виконують внутрішні (міські) та зовнішні пасажироперевезення, але не спеціалізуються на перевезенні туристів;

– третинні – транспортні підприємства, що обслуговують промисловість та сільськогосподарські підприємства і опосередковано залучені в обслуговування туристів.

Транспорт існував як окрема галузь економіки до появи потреби в туризмі і перетворення її в соціальну потребу; транспорт може функціонувати окремо і незалежно від туризму, в той час як зворотне неможливо; туризм знаходиться в більш сильній залежності від належного стану та сталого функціонування транспортної системи, ніж пасажирський транспорт від туристичного розвитку. Головним завданням пасажирського транспорту є задоволення населення в перевезеннях, а головним завданням туризму – надання населенню якісних туристичних продуктів і окремих туристичних послуг [25].

У джерелі [6, с. 87] наведено таку класифікацію засобів перевезень в туризмі:

1) наземні види перевезень:

- переміщення і перевезення за допомогою м'язової сили людини (пішохідні, лижні, велосипедні, рикші, носилки);
- за допомогою тварин (в'ючні, тяглові, верхові – під сідлом);
- механічні засоби: автомобільний транспорт (колісний, шнековий, гусеничний та ін.); рейковий транспорт – залізниці, метро, трамваї, фунікулери, канатні дороги;

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

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

Зазвичай транспорт, що використовується для перевезення туристів, Всесвітня туристична організація (UNWTO) поділяє на повітряний, сухопутний – залізничний й автомобільний, а також водний – підводний, надводний [16].

Науковцем Ходіковою І.В. [25] транспортні подорожі трактуються як подорожі організованих груп туристів при наявності путівок (ваучерів) по розроблених маршрутах з використанням різних транспортних засобів.

У джерелі [29, с. 374] транспортування співвідноситься у ролі туризму у тому випадку, якщо перевезення є невід'ємною частиною туризму, такого як круїз або мальовнича залізнична подорож.

Туристи отримують задоволення не тільки від швидкості переміщення до місця

відпочинку, а від самого процесу транспортування. Залежно від способу пересування в науковій літературі виокремлюють широкий спектр видів туризму. Науковець Марценюк Л.В. [13] пропонує таку класифікацію туристичних подорожей різними видами транспорту:

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

Залежно від способів пересування та транспортних засобів, якими користуються туристи, туризм поділяється на форми: автомобільний, автобусний, мотоциклетний, авіаційний, водний (морський, річковий), підводний, залізничний, гужовий, велосипедний, пішохідний, лижний, спелеологічний, комбінований або змішаний. У сучасних умовах популярним стає використання екзотичних видів транспорту для здійснення туристичних подорожей – канатних доріг, фунікулери, повітряних куль, дельтапланів тощо. Залежно від рівня мобільності та способу пересування туризм умовно можна поділити на активний (пішохідний, гірський, лижний, водний, велосипедний, автомобільний, мотоциклетний, спелеологічний) та пасивний (залізничний, автобусний, морський та авіаційний) [8].

Романова А.А. [19] за способом пересування виокремлює автомобільний, залізничний, авіаційний, водний, мотоциклетний, велосипедний, пішохідний, кінний, космічний, комбінований види туризму.

У джерелі [4] транспортні подорожі поділяються за такими критеріями:

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

Більш ширшу класифікацію видів транспортного туризму наводить Ходікова І.В.

[25] і пропонує класифікувати за такими ознаками:

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

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

Враховуючи різноманітність підходів та не однаковість думок науковців, вважаємо за потрібне систематизувати та доповнити класифікацію видів транспортного туризму (табл. 1).

Таблиця 1

Класифікація видів транспортного туризму

Джерело: систематизовано та доповнено автором на основі [9, 10, 19]

Класифікаційні ознаки	Вид транспортного туризму	Характеристика
Залежно від шляху сполучення	повітряний	подолання маршруту в повітрі
	сухопутний (залізничний, автомобільний)	подолання маршруту суходолом
	водний (підводний, надводний)	подолання маршруту водною поверхнею
Залежно від засобу пересування (виду транспортного засобу)	автомобільний (автомобілотуризм, мототуризм, туризм на власному автомобілі, караванінг, автобусний туризм, автосафарі-туризм)	подорожі туристів із використанням автомобілотранспорту, можливо з причепом (караванінг)
	залізничний	подорожі організованих туристів із використанням залізничного транспорту
	морський	подорожі морем з використанням морських суден
	річковий	подорожі річкою з використанням річкових суден
	аеротуризм (авіаційний, парашутний, на повітряних кулях)	подорожі з використанням повітряного транспорту (авіатранспорту, парашуту, аеростатів або повітряних куль)
	космічний	польоти в космос або на навколоземну орбіту в розважальних чи науково-дослідних цілях, оплачувані з приватних коштів
	велосипедний	подорожі за допомогою велосипеда
	лижний (гірськолижний)	подорожі на лижних засобах пересування
	гужовий (в'ючний, кінний, екіпажний)	подорожі на в'ючних засобах пересування, серед яких коні, верблюди, слони, віслюки, собаки, яки, страуси, олені, буйволи, черепахи, лами
комбіновані тури	подорожі з використання декількох видів транспорту	
За сезонністю	цілорічний	діє упродовж усього року
	сезонний	діє у період сезону (подорожі зимою, літом, у період міжсезоння)
	разовий	організовується за разовим замовленням
За побудовою траси маршруту	лінійний	подорож з одного пункту в інший
	радіальний	переміщення у різних напрямках з одного пункту з поверненням до нього
	кільцевий	подорож починається та закінчується у тому ж пункті
За тривалістю маршруту	короткостроковий	прогулянкові подорожі тривалістю до 24 годин
	подорожі вихідного дня	подорожі до 3 діб (як правило, у вихідні дні)
	тривалий	подорожі тривалістю більше 2-3 днів

продовження таблиці

Залежно від рівня мобільності	активний (велосипедний, лижний, водний, кінний, авто-і мототуризм)	характеризуються активним способом пересування по певному маршруту з витратою відповідних фізичних зусиль туриста
	пасивний (залізничний, автобусний, морський, авіаційний)	характеризуються пересуванням без витрат відповідних фізичних зусиль туриста
За кількістю учасників	індивідуальний	участь від однієї до п'яти осіб, подорожі організуються за власним планом однієї особи та реалізується в індивідуальному обслуговуванні
	сімейний	подорож сім'ї (з дітьми або без) або групи з кількох сімей
	груповий	участь більше п'яти осіб, об'єднаних спільними інтересами
Залежно від наявності суб'єкта організації подорожі	організований	подорожі, організовані туристичними підприємствами та з використанням їхнього чи орендованого транспортного засобу
	самодіяльний	подорожі, організовані самими туристами, без участі туристичних підприємств
За територіальною ознакою	внутрішній	подорож територією своєї країни
	міжнародний (в'їзний, виїзний)	подорож за межі країни постійного місця проживання
За інтенсивністю туристичного потоку	постійний	організація туристичних подорожей на постійній основі упродовж року із складанням їх графіку
	сезонний	туристичні подорожі в час пікових навантажень транспорту, необхідного для їхньої організації
За ступенем підготовки	запланований	організація туристичної подорожі після певної підготовки та планування (наприклад, після збору документів, отримання візи, бронювання проживання, завчасного придбання транспортних квитків тощо)
	спонтанний	організація туристичної подорожі без певної підготовки та планування
За метою подорожі	культурно-пізнавальний	подорожі за різною пізнавальною тематикою (історія, культура, література, фольклор тощо)
	спортивний	подорожі певними маршрутами, які передбачають подолання природних та/або штучних перешкод (наприклад, гірських вершин та перевалів у гірському туризмі) або річкових порогів
	лікувально-оздоровчий	подорожі з метою оздоровлення
	подієвий	подорожі, приурочені до визначних подій, свят, фестивалів тощо
	релігійний	подорожі до святих місць і релігійних центрів, які розміщені за межами звичайного для туристів середовища
	екстремальний	подорожі, для яких характерний високий ступінь ризику та характеризуються значними фізичними або психічними навантаженнями в надважких умовах

Розвиток транспортного туризму в кожній країні та континенті залежить від багатьох чинників, які можна розподілити за такими

групами, а саме: природні та культурні; економічні; демографічні; соціальні та соціальний добробут; політичні [28, с. 276]. У

європейських країнах (у т.ч. в Україні) значний вплив на розвиток транспортного туризму справляють процеси економічної інтеграції та формування єдиного ринку ЄС за умови усунення перешкод на шляху вільного руху не тільки товарів, капіталу та робочої сили, а й послуг (туристичних, транспортних тощо) [14,

с. 141]. Розглянемо тенденції та перспективи розвитку транспортного туризму в Україні. Для цього проаналізуємо статистичні дані щодо кількості перевезених пасажирів за видами транспорту (табл. 2).

Таблиця 2

Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту, тис. осіб

Джерело: складено на основі [7]

Рік	Залізничний ¹	Морський	Річковий	Автомобільний (автобуси) ²	Авіаційний ³
2014 ⁴	389305,5	29,4	565,1	2913318,1	6473,3
2015 ⁴	389794,1	25,5	550,8	2250345,3	6302,7
2016 ⁴	389057,6	30,3	448,5	2024892,9	8277,9
2017 ⁴	164941,6	28,6	562,9	2019324,9	10555,6
2018 ⁴	157962,4	71,9	596,2	1906852,1	12529,0
2019 ⁴	154811,8	79,4	589,9	1804929,3	13705,8

1. Кількість відправлених пасажирів за даними АТ "Укрзалізниця".

2. з урахуванням перевезень пасажирів підприємствами малого бізнесу – юридичними і фізичними особами.

3. за даними Державної авіаційної служби України.

4. Без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини тимчасово окупованих територій у Донецькій та Луганській областях.

За результатами аналізу статистичних даних, можемо зробити висновок про популярність автомобільного (автобусного) перевезення серед громадян України порівняно з іншими видами транспортного переміщення. Це зумовлено, насамперед, широкою доступністю, зручністю та відносною дешевизною даного виду транспорту. Автомобіль є досить зручним транспортом для організації в Україні сімейних оглядових екскурсій чи забезпечення поїздок вихідного дня для однієї сім'ї чи родини. Через мобільність та незначні габарити, автомобільним транспортом простіше організувати перевезення пасажирів будь-якими куточками країни, де присутня хоча б мінімальна транспортна інфраструктура, що є фінансово затратним для інших видів транспорту, наприклад, залізничного чи морського. Автобусні туристичні перевезення, порівняно з автомобільними, мають більшу перевагу при організації туристичного переміщення організованої групи осіб (залежно від місткості автобуса), що знижує собівартість перевезення на одного пасажирів.

Серед недоліків автомобільного транспорту варто виділити некомфортні умови для туристів, коли туристичні подорожі є довготривалими (відсутність

туалету, сидяче положення тощо). Ці недоліки частково можна компенсувати шляхом організації такого виду туризму, як караванінг – подорож з використанням кемперів (будинків на колесах). Термін «caravanning» перекладається як «автотуризм із проживанням в автопричепі або автофургоні». Сучасна форма автотуризму, для якої базою став будинок на колесах, – це кемпінг, що використовує більш спеціалізоване технічне обладнання. Це не лише спеціалізовані автобудинки, а й самохідні кемпінгові автомобілі, які ще називають кампобусами (тобто приєднані до автомобіля причепа різноманітних конструкцій) [27]. Караванінг є досить перспективним напрямом туризму в Україні.

У європейських країнах популярними стають туристичні подорожі на джипах (джипінг). Джип-тури у поєднанні із заходами із застосуванням важкопрохідної техніки (багі, квадроцикли), зокрема, перегони, ралі, трофі-рейди є досить поширеними в Україні у карпатських місцевостях, на заповідних територіях та просто на природі. На даний час, відповідно до Наказу Міністерства екології та природних ресурсів України від 16.03.2015 № 80 «Про додаткові заходи щодо збереження територій та об'єктів природно-заповідного фонду», який забороняє

проведення ралі та джипінгів на територіях природно-заповідного фонду [18], джипінг заборонений на території об'єктів природно-заповідного фонду України. У гірській місцевості українських Карпат актуальним є розвиток інноваційних турів з використанням таких засобів пересування, як: мотоцикли, квадроцикли, трицикли, снігоходи тощо.

Залізничний вид транспортного переміщення поступається автомобільному, проте, має такі переваги: можливість переміщення на великі відстані, зручність для довготривалих подорожей, доступність тарифів, незалежність від погодних умов, можливість надання у вагонах додаткових послуг (наприклад, вагони-ресторани, спальні вагони, конференц-вагони), більша безпечність подорожі. В Україні наявна широка розгалужена мережа залізничних колій, що робить даний вид туризму досить привабливим. Організація залізничного туризму дозволить одержати додаткові надходження від залізничних туристичних перевезень через ефективне застосування наявних колій, які використовуються частково чи завдають значних збитків. У науковій літературі [12] розглянуті питання організації туристичних перевезень широкими та вузькими коліями в Україні, зокрема обґрунтовано ефективність розвитку залізничного туризму на Закарпатті. У цьому регіоні є частина колій, що перебувають у неробочому стані і які можна відновити та пристосувати до потреб туристичного перевезення, а близькість до країн Європейського союзу дозволить залучити більшу кількість туристів за кордону.

Найбільшим транзитним і головним стратегічним аеропортом України є ДП МА «Бориспіль», який займає домінуюче положення серед аеропортів на внутрішньому ринку авіаперевезень. Однією із стратегічних цілей аеропорту є постійне збільшення транзитних авіаперевезень через аеропорт, створення на його базі хабу, та інтеграція у систему основних європейських транзитних аеропортів. Розвиток авіаційної інфраструктури в Україні є основною вимогою в контексті активізації авіатуризму, що дозволить збільшити кількість іноземних туристів, підвищити якість надання послуг авіапідприємствами, покращити імідж України як транспортної держави на міжнародному ринку авіаперевезень, а також

зайняти вагому роль на світовому ринку авіаційних перевезень [5]. Особливої популярності в Україні набувають повітряні розважальні туристичні послуги – польоти на аеростатах або повітряних кулях та стрибки з парашутів. Зростає популярність аеротуризму у Львівській області. Офіційно задокументована історія львівського повітроплавання сягає 4 березня 1784 року. З того часу польоти на повітряних кулях постійно практикують у Львові та всією Україною. Велике майбутнє має парашутний бізнес в Україні завдяки зростаючому інтересу не тільки з боку спортсменів й туристів-екстремалів, а й через значно нижчі ціни на послуги, ніж у Європі [2, с. 294-295].

Однією з переваг України у туристичному плані є вихід до Чорного та Азовського морів. А також той факт, що Україна має досить значний судноплавний потенціал річок (зокрема, р. Дніпро з своїми притоками – р. Десна, р. Прип'ять, р. Дунай та р. Південний Буг), дозволяє стверджувати про перспективність організації водних подорожей (круїзного морського чи річкового туризму).

Вбачаємо значний ріст привабливості велосипедного туризму в Україні як одного із видів активного туризму серед населення. Ця тенденція зумовлена з одного боку бажанням людей зберегти навколишнє середовище, а з іншого – бажанням вести здоровий спосіб життя. Серед форм велосипедного туризму розрізняють велопогулянки, велоекскурсії, велоподорожі, велопоходи та велотури [17]. На сайті [24] автор виокремлює такі найпопулярніші веломаршрути України: замки Львівщини, Вилкове (Одеська область), замки Поділля, Трахтемирівський півострів (Черкаська область), Синевир (Закарпатська область). Крім цього варто згадати і про найпоширеніший вид спортивного туризму – пішохідний туризм, який триває, як правило, від 1-2 днів до 15-20 днів. Цей вид туризму передбачає подолання групою туристів маршруту по місцевості з місяця відправлення до місця прибуття за вказаний проміжок часу. Найбільшою популярністю користуються пішохідні маршрути Карпатами – туристичний підйом на найвищу гору України Говерлу, сходження на гірські вершини Піп Іван Чорногорський, Петрос, Парашка, Пікуй (найвища вершина Львівщини), подолання

гірських хребтів Мармаросів або «гуцульські Альпи», Горгани, Свидовецький хребет, Полонина Боржава та ін.

Вибір того чи іншого способу переміщення залежить від таких чинників: відстань переміщення, фізична доступність транспортного засобу, місткість транспортного засобу, вартість проїзду, стан здоров'я туриста (здатність переносити той чи інший спосіб транспортного переміщення без ускладнень для організму, наприклад, відсутність морської хвороби чи страху перед польотами), наявність вільного часу у туриста, сезонність, тривалість туру, безпека пересування, погодні умови, наявність транспортного сполучення, стан транспортної інфраструктури, кількість подорожуючих та ін.

У джерелі [30, с. 463] наведено такий перелік ефективних чинників при виборі виду транспорту в туризмі: термін, відстань, статус, комфорт, безпека, зручність, ціна, географічне положення, конкуренція.

Окрім вище названих, у процесі планування подорожі турист враховує такі чинники, як: швидкість прибуття до потрібного місця, комфорт подорожі, можливість перевезення багажу та його вага, можливість зупинки під час руху, умови харчування, рівень шуму та вібрації, умови для сну та відпочинку, екологічні фактори і, звичайно, безпеку. За пріоритетами ці вимоги поділяють таким чином: безпека подорожі; вартість і наявність різних пільг; комфортабельність; швидкість прибуття та ін. [11].

Таким чином, стимулювання розвитку транспортного туризму в Україні дозволить отримати економічний ефект не тільки підприємствам сфери туризму, а й суб'єктам супутніх галузей економіки. Зокрема, це можуть бути суб'єкти роздрібної торгівлі, які обслуговують той чи інший транспортний засіб (магазини на автостанціях, магазини безмитної торгівлі в аеропортах та митних кордонах, організації, які забезпечують харчування у вагонах поїзда, літака, корабля тощо), станції транспортного обслуговування (аеропорти, автостанції, вокзали, які збільшують потоки своїх клієнтів за рахунок зростання кількості туристів, які ними обслуговуються), фінансові установи (страхові компанії, банки), гіді,

екскурсоводи – які супроводжують туристів протягом періоду поїздки.

Розвиток транспортного туризму в Україні дозволить отримати:

- економічний ефект: відновлення транспортної інфраструктури; створення додаткових робочих місць і зростання зайнятості; створення доданої вартості; додаткові податкові надходження; ефективне застосування наявної транспортної інфраструктури в туристичних цілях, яка застосовується частково чи приносить збитки (наприклад, використання колій для залізничного туризму); активізація діяльності суб'єктів малого і середнього бізнесу, в основному тих, які обслуговують потреби туристів (ресторани, кафе, готелі, підприємства роздрібної торгівлі, заклади розваг та сфери послуг тощо) чи надають послуги туристичним компаніям (транспортні компанії, інформаційні та маркетингові компанії, юридичні фірми тощо);

- соціальний ефект (відновлення фізичних сил та психологічного здоров'я туристів; підвищення культурної обізнаності туристів; стимулювання розвитку здорового способу відпочинку через впровадження пішохідного чи велосипедного туризму; зростання соціальних стандартів життя місцевого населення);

- екологічний ефект (відмова від екологічно небезпечних транспортних засобів на користь пішохідного чи велосипедного виду пересування; перекваліфікація на ті транспортні засоби, які є більш доступними за певних природних чи географічних умов – наприклад, залізничний транспорт замість автомобільного у гірській місцевості).

Науковці Сич Є.М. та Сугоняко Д.О. [21] обґрунтовують позитивний вплив транспортного туризму не тільки на розвиток економіки, а й на стан людського капіталу, зазначаючи, що «між туристичним транспортом і людським капіталом існує зворотний зв'язок.

Туристичний транспорт, здійснюючи непрямий вплив на внутрішні стимули працівників до роботи, дозволяє активізувати інтелектуальну складову людського капіталу, що сприяє збільшенню висококваліфікованих робітників, високопродуктивна праця яких впливає на темпи зростання регіональної

економіки, підвищуючи соціальну та економічну ефективність».

Висновки

Проведені дослідження дають можливість зробити такі висновки:

- туристична сфера є сильно залежною від рівня розвитку та функціонування транспортної системи. При організації будь-якого виду туризму необхідне якісне транспортне забезпечення, розвинена транспортна інфраструктура;
- найбільш популярним засобом переміщення в Україні є автомобільний (автобусний) транспорт. Розвиток мережі автомобільних доріг дозволить розвивати та отримувати значний синергійний соціально-економічний ефект від розвитку автомобільного (автобусного) туризму;
- розвиток залізничного туризму в Україні дозволить більш ефективно використовувати наявні колії, збільшити потік туристів за кордону;
- беручи до уваги те, що Україна – морська держава, а також наявний річковий судноплавний потенціал, – розвиток круїзного (морського та річкового) туризму повинно бути одним із стратегічних завдань у Програмах розвитку областей України,

- зокрема, Одеської, Миколаївської, Херсонської, Запорізької, Київської та ін.;
- одним з перспективних видів повітряного туризму в Україні можуть бути парашутний туризм та польоти на повітряних кулях;
- в Україні набуває популярності велосипедний та пішохідний туризм, для розвитку яких створюються сприятливі умови (розроблення нових маршрутів, побудова зручної та безпечної велосипедної інфраструктури у містах, значна роль у популяризації велосипедного туризму належить громадським організаціям тощо). Значний потенціал для формування для туристів велосипедних та пішохідних маршрутів мають українські Карпати;
- розвиток якісної, надійної, збалансованої та життєстійкої транспортної інфраструктури є одним з стратегічних векторів розвитку України. Забезпечення розвитку туризму якісним транспортним забезпеченням з подальшим підтриманням та розробленням концептуальних засад розвитку транспортного туризму дозволить Україні отримати синергійний ефект соціально-економічного зростання, також посилити процеси інтеграції в Європейський Союз та стати більш туристично привабливою на міжнародному ринку туристичних послуг.

ІГОР КУЛІНЯК^{1*}

1* Candidate of Economic Sciences, Associate Professor, Department of Management of Organizations, Lviv Polytechnic National University, e-mail: ihor.y.kulyniak@lpnu.ua, ORCID ID: 0000-0002-8135-4614

TRANSPORT TOURISM: ESSENCE, CLASSIFICATION AND DEVELOPMENT PROSPECTS IN UKRAINE

The purpose. Research of theoretical aspects of the transport tourism organization, systematization, and addition of classification of transport tourism types, and also the consideration of tendencies and prospects of transport tourism development in Ukraine in modern conditions of the dynamic environment. **Methods.** The article uses methods of theoretical generalization using elements of analysis, synthesis, comparison, and systematization. The method of logical generalization and complex approach was used to form conclusions and recommendations. **The results.** Based on the analysis of scientific sources on the subject of the article, the theoretical aspects of the interpretation of the concept of "transport tourism" are investigated. The article presents a systematized and supplemented by the author classification of transport tourism types according to the following classification features: depending on the route; depending on the means of transportation (a type of vehicle); by seasonality; for the construction of the route; by the duration of the route; depending on the level of mobility; by the number of participants; depending on the presence of the subject of the travel organization; on a territorial basis; by the intensity of the tourist flow; by the degree of training; for travel. The study of current trends in tourism development, as well as the state of passenger transport and the level of development of transport infrastructure, allowed the author to determine the basis of promising areas of transport tourism in Ukraine. **Scientific novelty.** The author's improved approach to the classification of types of transport tourism according to different classification features is given; the main tendencies and prospects of transport tourism development in Ukraine are analyzed taking into account the modern conditions of a dynamic environment. **The practical significance.** The author substantiates the prospects for the development of transport tourism in Ukraine, in particular such types as road, rail, sea, and river, parachute, bicycle tourism, etc.

The author concludes that it is possible for both the state and society, in particular, to obtain additional benefits and effects from the organization of transport tourism in Ukraine, the characteristics of which are presented in the article. All this is possible in the case of a clear understanding of the role and place of transport in the system of tourist services, the practical implementation of state programs to stimulate tourism development, as well as the restoration of existing and development of new transport infrastructure in Ukraine.

Keywords: transport tourism; transportation; vehicle; car tourism; railway tourism; water tourism; air tourism; hiking; cycling tourism

REFERENCES

1. Bondarenko Yu.H., Kulyniak I.Ya. (2018). Otsiniuvannia diialnosti kolektivnykh zasobiv rozmishchennia yak orhanizatsii rekreatsiinoi sfery [Evaluation of the collective means of placement activity as recreational sphere organizations]. Bulletin of Lviv Polytechnic National University. Series: Problems of Economics and Management. No. 897. Vol. 2. pp. 3-15.
2. Bordun O., Kyzyma V. (2018). Suchasnyi stan ta perspektyvy zabezpechennia perevezen turystiv Lvivskoi oblasti povitrianyim transportom [The current state and prospects of providing tourists in the Lviv region by air]. Bulletin of Lviv University. Series: International Relations. Vol. 45. pp. 290-297.
3. Halkiv L.I., Kylyn O.V. (2017). Stan ta perspektyvy rozvytku silskoho turyzmu v Ukraini [Status and prospects of rural tourism development in Ukraine]. Bulletin of Odessa National University. Series: Economics. Vol. 22, No. 1. pp. 59-62.
4. Humeniuk H.M. (2014). Orhanizatsiia turystychnykh podorozhei [Organization of tourist trips]. Handbook. Ivano-Frankivsk: NAIR. 364 p.
5. Druzhynina V.V. (2019). Vektory rozvytku aviatsiinoi infrastruktury v konteksti aktyvizatsii turyzmu [Vectors of aviation infrastructure development in the context of tourism intensification]. Scientific notes of Tavriya National University named after Vernadsky. Series: Economics and Management. Vol. 30(69), No. 1. pp. 1-6.
6. Kaiharodova V.P., Donarska T.P. (2014). Transportni perevezennia yak skladova turystychnykh posluh [Transportation as a component of tourist services]. Design, manufacture and operation of vehicles and trains. No. 22. pp. 86-89.
7. Kilkist perevezenykh pasazhyriv za vydamy transportu [Number of transported passengers by mode of transport] / State Statistics Service of Ukraine. URL: http://www.ukrstat.gov.ua/operativ/operativ2018/tr/tr_rik/tr_rik_u/kp_pas_vt_u.htm.
8. Kiptenko V.K. (2010). Menedzhment turyzmu [Tourism management]. Handbook. K.: Znannia. 502 p.
9. Kliap M.P., Shandor F.F. (2011). Suchasni riznovydy turyzmu [Modern varieties of tourism]. Handbook. K.: Znannia. 334 p.
10. Korzhyliv L.I. (2014). Turyzm v Ukraini: klasyfikatsiia ta vydy [Tourism in Ukraine: classification and types]. Efficient economy. No. 9. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2014_9_41.
11. Liudohovskaia M.V. (2010). Systema upravleniia potokamy v turystycheskoi industrii [Flow management system in the tourism industry]. Journal of the Water Communications University. No. 4. URL: <http://cyberleninka.ru/article/n/sistemaupravleniia-transportnymi-potokami-vturisticheskoy-industrii>.
12. Martseniuk L.V. (2017). Orhanizatsiia zaliznychnoho turyzmu v Ukraini [Organization of railway tourism in Ukraine]. Monograph. Dnipro. 351 p.
13. Martseniuk L.V. (2016). Rozrobka klasyfikatsii turystychnykh podorozhei z vykorystanniam riznykh vydid transportu [Development of classification of tourist trips using different modes of transport]. Economy and state. No. 4. pp. 21-27.
14. Ohinok S.V. (2016). Evoliutsiia pohliadiv na problemy ekonomichnoi intehratsii ta formuvannia yedynoho rynku YeS [Evolution of views on the problems of economic integration and the formation of the EU market]. Scientific Bulletin of Uzhhorod National University. Series: International Economic Relations and the World Economy. Vol. 6(2). pp. 138-142.
15. Pankiv N.Ye., Lushchik M.V., Roik O.R. (2018). Turystychno-rekreatsiini resursy Lvivskoi oblasti: suchasnyi stan ta perspektyvy vykorystannia dlia staloho rozvytku turyzmu [Tourist and recreational resources of Lviv region: current status and prospects for sustainable development of tourism]. Monograph. Lviv : Liha-Pres. 150 p.
16. Parubets O.M., Suhoniako D.O. (2012). Orhanizatsiino-ekonomichni osoblyvosti nadannia transportnykh posluh turistam [Organizational and economic features of providing transport services to tourists]. Bulletin of Chernihiv State Technological University. Series: Economic Sciences. No. 4. pp. 141-147.
17. Pirus O., Pasichniak L., Dmytriv R. (2017). Velosypednyi turizm yak vyd aktyvnoho vidpochynku [Bicycle tourism as a type of active recreation]. Bulletin of the Precarpathian University. Physical Education. Vol. 27-28. pp. 237-242.
18. Pro dodatkovy zakhody shchodo zberezhennta terytorii ta ob'ektiv pryrodno-zapovidnoho fondu [On additional measures for the preservation of territories and objects of the nature reserve fund]: Order of the Ministry of Ecology

and Natural Resources of Ukraine No. 80, March, 16, 2015. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v0080737-15#Text>.

19. Romanova A.A. (2017). Vydy turyzmu ta yikh klasyfikatsiia u konteksti suchasnykh tendentsii rozvytku turystrii [Types of tourism and their classification in the context of current trends in the tourism industry]. *Economy and region*. No. 4. pp. 13-19.
20. Savitska O.P., Savitska N.V., Kulyniak I.Ya. (2012). Formuvannia turystychnoi pryvablyvosti terytorii [Formation tourist attractiveness territory]. *Scientific Bulletin of the National Forestry University of Ukraine*. Vol. 22.15. pp. 148-154.
21. Sych Ye.M., Suhoniako D.O. (2011). Vzaiemozviazok turyzmu y transportu ta yikh vplyv na stan i rozvytok liudskoho kapitalu [The relationship between tourism and transport and their impact on the state and development of human capital]. *Efficient economy*. No. 9. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2011_9_3.
22. Stratehiia staloho rozvytku Ukrainy do 2030 roku: proekt – 2017 [Sustainable Development Strategy of Ukraine until 2030: project – 2017]. URL: https://www.undp.org/content/dam/ukraine/docs/SDGreports/UNDP_Strategy_v06-optimized.pdf.
23. Terebukh A.A., Moroz O.I. (2016). Otsiniuvannia turystychnoho potentsialu destynatsii [Estimation of tourist potential of destinations]. *Actual problems of economics*. No. 7. pp. 335-343.
24. Tuliuliuk N. 5 naikrasyvishykh velomarshrutiv Ukrainoiu [5 most beautiful cycling routes in Ukraine]. URL: <https://lowcost.ua/5-best-cycling-routes>.
25. Khodikova I.V. (2018). Kharakterystyka transportnoho zabezpechennia turystychnoi haluzi [Characteristics of transport support of the tourism industry]. *Bulletin of Odessa National Maritime University*. Vol. 2. pp. 110-119.
26. Khodoskyna O.A. (2011). Logistics system. *Bulletin of Dnipropetrovsk National University of Railway Transport named after Academician V. Lazaryan*. Vol. 40. pp. 311-315.
27. Yachniuk M.O. (2012). Karavaninh yak odyn iz perspektyvnykh napriamiv rozvytku turyzmu [Caravanning as one of the promising areas of tourism development]. *Scientific Bulletin of Volyn National University named after Lesya Ukrainka. Geographical sciences*. No. 18. pp. 175-178.
28. Gierczak Beata (2011). The History of Tourist Transport After the Modern Industrial Revolution. *Polish Journal of Sport and Tourism*. 18(4). DOI: 10.2478/v10197-011-0022-6.
29. Stephen Page and Yue (Gurt) Ge (2009). Transportation and tourism: A symbiotic relationship? In book: *The Sage Handbook of Tourism Studies*. Chapter: 21. Publisher: Sage Publications. Editors: T. Jamal & M. Robinson.
30. Westlake J. and D. Robbins (2005). "Transportation" in Cooper C., Fletcher J., Fyall A., Gilbert D. and S. Wanhill (eds), *Tourism: Principles and Practice*, 3rd edition, Pearson Education Limited, Essex.

Стаття надійшла до редакції: 30.09.2020

Received: 2020.09.30