

8. Report 2010-2011. [Электронный ресурс] – Режим доступа : http://www.europeancruisecouncil.com/content/ecc_report_2010_2011.pdf .
9. Нездойминов С.Г. Основы круизного туроперейтинга: учебное пособие / С.Г. Нездойминов. – Херсон : Издатель Гринь Д.С., 2013. – 320 с.
10. Страны БРИК: Россия лидирует по выездному турпоток. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.tourprom.ru/news/18013/>.
11. Китайцам предрекают будущее круизной индустрии. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://news.tour-inform.com/newsit1205240001.htm>.
12. Круїзне судноплавство як чинник розвитку приморських регіонів України. Аналітична записка. [Электронный ресурс] – Режим доступа : <http://www.niss.gov.ua/articles/1054/>.
13. Итоги круизного сезона в Одесском порту. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : <http://www.blacksea-cruises.com/index.php?option=com>.

Нездойминов С. Г.

Одеський національний економічний університет

РОЛЬ КРУІЗНОГО БІЗНЕСУ В РОЗВИТКУ МІЖНАРОДНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ

Резюме

У статті розглянуті роль круїзного бізнесу в глобалізації та інтеграції регіональних ринків туризму, динаміка розвитку регіональних ринків морських круїзів, актуальні питання модернізації круїзної інфраструктури українських портів Чорноморського круїзного регіону, їх взаємодії з міжнародними круїзними операторами. Проаналізовано можливості розвитку ринку круїзного бізнесу в Україні. Виділено основні тенденції та напрямки туристичного попиту. Розглянуто проблеми, що стосуються зростаючого впливу круїзної індустрії на морегосподарський комплекс і міжнародні туристичні потоки, дані рекомендації з розвитку круїзної галузі в Чорноморському круїзному регіоні.

Ключові слова: круїзний бізнес, міжнародна інтеграція, європейський круїзний ринок, Чорноморський круїзний регіон, морегосподарський комплекс.

Nezdoymynov S. G.

Odessa National Economic University

THE ROLE OF CRUISE BUSINESS IN THE DEVELOPMENT OF INTERNATIONAL TOURISM IN UKRAINE

Summary

The article examines the role of cruise business in the globalization and integration of regional tourism markets, the dynamics of the regional markets, sea cruises, topical issues of modernization cruise infrastructure Ukrainian Black Sea ports cruise region, their interaction with international cruise operators. The possibilities of development of the market of cruise business in Ukraine. The basic trends and tourist demand. The problems related to the growing influence of the cruise industry to the maritime complex and international tourist flows, recommendations on the development of the cruise industry in the Black Sea cruise region.

Key words: cruise business, international integration, the European cruise market, cruise the Black Sea region, marine economic complex.

УДК 338.47:656

Орлова О. М.

Прикарпатський інститут імені Михайла Грушевського
Міжрегіональної академії управління персоналом

ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНО-ЛОГІСТИЧНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ В СВІТЛІ СОЦІАЛЬНО-ЕКОНОМІЧНИХ ТА СУСПІЛЬНО-ПОЛІТИЧНИХ ПОДІЙ 2013–2014 РОКІВ

У статті досліджено проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України внаслідок загострення соціально-політичних суперечностей в українському суспільстві, ускладнення україно-російських відносин та від'єднання Автономної Республіки Крим.

Ключові слова: транспортно-логістична система, Автономна Республіка Крим, залізничний транспорт, трубопровідний транспорт, транзитний потенціал.

Постановка проблеми. Невизначеність та хаотичність у протіканні низки процесів у соціально-економічному та суспільно-політичному житті України, викликаних останніми подіями на гео-політичній арені, можуть призвести до економіч-

ної дестабілізації в країні, загострення внутрішніх протиріч у суспільстві, ослаблення економічних зв'язків, нівелювання домовленостей про економічну співпрацю у різних сферах діяльності, що кінцевому результату стане безпосереднім поштов-

хом до деструктивної трансформації економічної системи та її елементів, зокрема й транспортно-логістичної системи. Вона забезпечує зміцнення єдиного економічного й політичного простору України та конкурентоспроможність національної економіки, а тому дослідження проблем та перспектив її розвитку як з теоретичної, так і з практичної точки зору є доволі важливим та актуальним питанням сьогодення.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Різноманітним питанням розвитку транспортної логістики та функціонування транспортно-логістичної системи присвячені праці таких зарубіжних і вітчизняних дослідників, як Д. Бауерсокса, Р. Баллоу, Є. Бикова, Т. Вань, В. Віннікова, М. Кристофера, Д. Клосса, М. Месаровича, І. Такахари, Д. Уотерса, Ж. Шевальє, Б. Анікіна, О. Альбекова, М. Гордона, А. Кальченко, С. Карнаухова, Д. Костоглодова, Є. Крикавського, Л. Мяснікова, Д. Новікова, О. Новікова, М. Окландера, М. Трихункова, М. Румянцева, В. Николайчука, А. Семененко, Р. Ларіної, В. Сергєєва, А. Смєхова, І. Проценко, Т. Хачатурова, М. Постан та ін.

Незважаючи на значну кількість публікацій з даної проблематики, висока динамічність зовнішнього середовища призводить до перманентних змін у транспортно-логістичній системі України, а тому виникає необхідність у постійному комплексному оцінюванні її стану з подальшим окресленням основних тенденцій розвитку та проблем функціонування.

Мета статті – окреслити основні проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України, обумовленні соціально-економічними та суспільно-політичними процесами в Україні наприкінці 2013 р. та на початку 2014 р.

Виклад основного матеріалу дослідження. Перш ніж окреслити основні проблеми та перспективи розвитку транспортно-логістичної системи України у світлі останніх подій 2013-2014 рр., розглянемо як функціонувала й розвивалась національна транспортно-логістична інфраструктура до цього періоду. Зокрема, визначимо частку Автономної Республіки Крим у територіальній структурі транспортно-логістичної системи України та дослідимо, наскільки порушиться її просторова цілісність через від'єднання даної території від України. При цьому також оцінимо ймовірні негативні наслідки, до яких може привести загострення економічних відносин із Російською Федерацією.

Україна з року в рік нарощує власний логістичний потенціал, про що свідчить позитивна динаміка у рейтингу логістичної ефективності Світового банку (Logistics Performance Index). У 2007 р. Україна зайняла 73 місце серед 150 країн із LPI=2,55, у 2010 р. – 102 місце серед 155 країн із LPI=2,57. Вже у 2012 р. відносно рейтингу 2010 р. вдалось підняти на 56 позицій до 66 місця серед 155 країн із LPI=2,85, а у 2014 р. – ще на 5 позицій до 61 місця серед 160 країн із LPI=2,98. Незважаючи на це, національна логістична система потребує модернізації, інноваційних перетворень та суттєвих інвестиційних впливів, щоб наблизитись до рівня країн з найбільш ефективною логістичною системою таких як Німеччина, Нідерланди, Велика Британія, Бельгія та Сінгапур [1].

Щодо вкладу Автономної Республіки Крим у розвиток національної транспортно-логістичної системи, то за останні дванадцять років у даному регіоні [4]:

- середньооблікова кількість штатних працівників підприємств виду економічної діяльності «Діяльність транспорту» скоротилась на 13,6% (в цілому по Україні – на 13,9%). Частка працівників від всіх зайнятих у даній сфері зросла з 4,14% до 4,16%;

- перевезення вантажів автомобільним транспортом зменшились на 0,5 млн. т (в цілому по Україні вони зросли на 320,8 млн. т, за рахунок Волинської, Дніпропетровської, Донецької, Житомирської, Запорізької, Київської, Кіровоградської, Полтавської та Миколаївської областей). У загальній національній структурі це призвело до зменшення частки регіону від 1,8% до 1,3%;

- перевезення вантажів автотранспортними підприємствами зросли лише на 0,1 млн. т (в цілому по Україні – 22,8 млн т), що в кінцевому результаті призвело до зменшення частки у загальнонаціональній структурі з 2,1% до 1,8%;

- перевезення вантажів морським транспортом зменшились на 114 млн. т (в цілому по Україні – на 2858 млн. т, за рахунок повного їх припинення в Запорізькій та Миколаївській областях, а також скорочення їх у 3,6 рази в Одеській області та у 15 разів в Херсонській області). Це призвело до того, що частка регіону у забезпеченні перевезень морським транспортом зросла із 9,7% до 14,5%;

- вантажооборот автомобільного транспорту зріс в 1,8 рази (в цілому по Україні – у 3 рази. Зокрема у Закарпатській області у 8 разів, в Миколаївській області – у 6 разів, у Чернівецькій області – в 5,8%, у Харківській області – в 5,6 рази, в Івано-Франківській області – в 4,8 рази, у Кіровоградській області – у 4 рази). Це настільки малий приріст, що частка регіону у загальному вантажообороті автомобільного транспорту по Україні зменшилась із 2,5% до 1,6%;

- вантажооборот автотранспортних підприємств зріс у 1,9 рази (в цілому по Україні – у 3,4 рази);

- вантажооборот морського транспорту скоротився на 59,8 млн ткм або на 40% (в цілому по Україні – на 5028,7 млн ткм або на 58,5%). Такий стан справ не завадив регіону зміцнити свої позиції – з 1,8% до 2,7% від загального вантажообороту;

- відновились перевезення річковим транспортом – на рівні 14,7 млн. ткм на рік (або 0,8% загального вантажообороту річкового транспорту);

- середня відстань перевезень однієї тони вантажів автомобільним транспортом зросла з 29 до 55 км (у той час як у Закарпатській області з 39 до 346 км, Івано-Франківській – з 25 до 160 км, у Львівській – з 59 до 179 км, в Одеській – з 25 до 101 км, у Харківській – з 22 до 114 км);

- середня відстань перевезення однієї тонни вантажів автотранспортними підприємствами демонструє кращу динаміку – з 62 до 109 км, хоча на фоні решти регіонів (Закарпатська область – з 188 до 895 км, Івано-Франківська – з 29 до 247 км, Київська – 63 до 272 км, Миколаївська – з 28 до 139 км, Одеська – з 63 до 249 км, Рівненська – з 68 до 230 км, Херсонська – з 15 до 222 км, Черкаська – з 36 до 227 км) вона є не такою значною;

- середня відстань перевезення однієї тонни вантажів морським транспортом скоротилась з 254 до 192 км (в цілому по Україні – з 1362 до 1033 км, у той час як у Херсонській області зросла з 812 до 3204 км, а також м. Київ (зарєєстровані там підприємства) – з 926 до 1391 км);

- кількість вантажних автомобілів у приватній власності збільшилась у 2 рази (в цілому по Україні – у 2,3 рази, в Кіровоградській області – у 5,4

рази, у Миколаївській області – у 4,3 рази, у Закарпатській області – у 3,9 рази, у Полтавській області – у 3,5 рази, у Київській області – у 2,6 рази);

– кількість автозаправних станцій на території республіки збільшилась у 2 рази, що забезпечило підвищення частки регіону у загальній кількості АЗС України з 4,5% до 5,1%.

Розвиток елементів транспортно-логістичної інфраструктури АР Крим в останні десятиліття не розвивався належним чином, про що свідчить невисокий рівень вливання інвестицій (зокрема капітальні інвестиції в діяльність транспорту та зв'язку становили 0,8% від обсягу інвестицій у даний вид економічної діяльності в Україні загалом, а іноземних – 1%), у 2012 р. 59,6% підприємств галузі отримали прибуток (що нижче, ніж в середньому по Україні – 61,6%), рентабельність їх операційної діяльності була на рівні 4% (в середньому по Україні – 5,4; у Миколаївській області – 29,7%; в Одеській області – 12,3%; у Донецькій області – 8,2%), а рентабельність усієї діяльності – 1,1%.

Як бачимо, вклад АР Крим у функціонування та розвиток національної транспортно-логістичної інфраструктури є не настільки суттєвим, щоб від'єднанням регіону спричинити значний дисбаланс у її нормальному функціонуванні.

Щодо загострення політичних та економічних відносин з Російською Федерацією, то це може привести негативних наслідків функціонування транспортно-логістичної системи України, оскільки в основній мірі співпраця з Росією сприяла реалізації транзитного потенціалу України та в більшій мірі традиційний український експорт орієнтований на ринки країн СНД.

Так, у 2012 р. переробка експортних вантажів у морських портах України у країні СНД становила 854,6 тис. т (у т.ч. для Російської Федерації – 615,4 тис. т), у країні ЄС – 25818,6 тис. т, у країні Європи – 709,2 тис. т, у країні Азії – 50802,7 тис. т, у країні Африки – 14644,9 тис. т, у країні Америки – 3855,4 тис. т, у країні Австралії та Океанії – 56,7 тис. т. У свою чергу, переробка імпорتنних вантажів була наступною: з країн СНД – 207,7 тис. т (у т.ч. з Російської Федерації – 187,5 тис. т), з країн ЄС – 1883,1 тис. т, з країн Європи – 112,6 тис. т, з країн Азії – 5792,5 тис. т, з країн Африки – 3842,7 тис. т, з країн Америки – 4213,3 тис. т, з країн Австралії та Океанії – 357,9 тис. т. Переробка транзитних вантажів: з країн СНД – 35570,5 тис. т (у т.ч. з Російської Федерації – 25044,0 тис. т), з країн ЄС – 855,9 тис. т, з країн Європи – 98,3 тис. т, з країн Азії – 1544,2 тис. т, з країн Африки – 153,0 тис. т, з країн Амери-

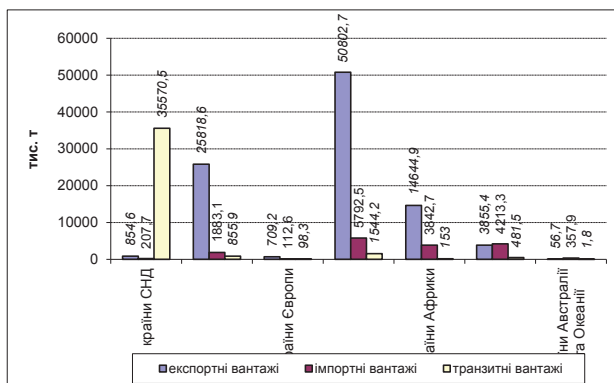


Рис. 1. Переробка вантажів у морських портах України в 2012 р.

Побудовано за: [4]

ки – 481,5 тис. т, з країн Австралії та Океанії – 1,8 тис. т. Як видно з рис. 1 найбільше експортних вантажів переробляється у морських портах для країн ЄС та Азії, а транзитних вантажів – з країн СНД.

Ключову роль у розвитку транспортно-логістичної системи України відіграють залізничний та трубопровідний транспорт, у меншій мірі – автомобільний та морський. Залізничним транспортом здійснюється 51,13% експорту, 42,21% імпорту та 32,78% транзиту вантажів, а трубопровідним відповідно 0,002%, 30,04% та 61,64%.

Найбільше зовнішньоекономічних вантажопотоків через кордон України за рахунок експортних вантажів здійснюється залізничним та трубопровідним транспортом. В основному до країн СНД, ЄС та Азії (рис. 2).

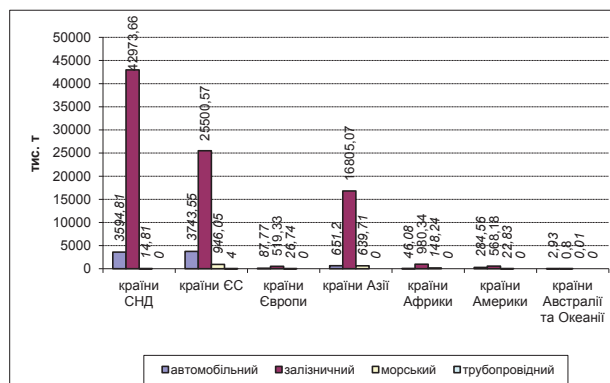


Рис. 2. Експорт вантажів у 2012 р. за видами транспорту

Побудовано за: [4, с. 87-90]

Залізничним транспортом з Російської Федерації імпортується 19865,78 тис. т вантажів (з країн СНД – 26117,25 тис. т, в т.ч. і з РФ), а трубопровідним – 24701,31 тис. т. З країн ЄС більша половина всіх вантажів до України перевозиться автомобільним транспортом (рис. 3).

Щодо транзитних перевезень, то через територію України РФ транспортує 1057,75 тис. т вантажів автомобільним транспортом (з країн СНД – 1790,14 тис. т, в т.ч. і з РФ), 27563,21 тис. т – залізничним транспортом (з країн СНД – 39553,10 тис. т, в т.ч. і з РФ), 268,00 тис. т – морським транспортом (з країн СНД – 279,36 тис. т, в т.ч. і з РФ) та 75984,25 тис. т – трубопровідним транспортом (з країн СНД – 76978,38 тис. т, в т.ч. і з РФ). З країн ЄС обсяг транзитних перевезень через територію України майже у 34 рази менший, ніж з РФ (рис. 4).

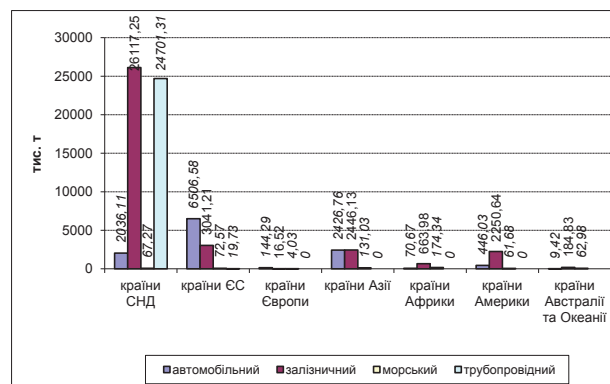


Рис. 3. Імпорт вантажів у 2012 р. за видами транспорту

Побудовано за: [4, с. 94-97]

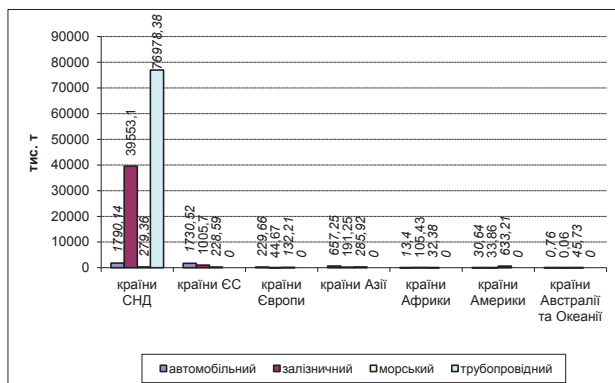


Рис. 4. Транзит вантажів у 2012 р. за видами транспорту та країнами відправлення

Побудовано за: [4, с. 101-103]

Аналіз динаміки пропуску залізничного вантажного транспорту через ділянки державного кордону України у 2000-2012 рр. (рис. 5) свідчить про інтенсифікацію вантажопотоків саме через україно-російську ділянку кордону. Якщо у 2000 р. потік залізничного вантажного транспорту через ділянку кордону з країнами ЄС був 2,5 рази більший, ніж через ділянку кордону з РФ, то за аналізований період відбулось його нарощення на схід у 2,5 рази з незначним перевищенням європейського рівня.

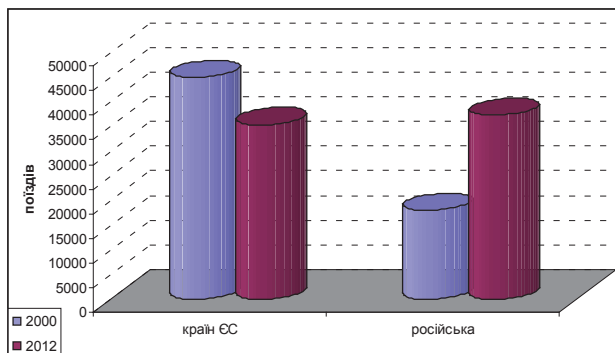


Рис. 5. Пропуск залізничного вантажного транспорту через ділянки державного кордону України

Побудовано за: [4, с. 167-168]

Привертає увагу те, що за останнє десятиліття кількість перевезень залізничним транспортом вантажів з України в Європу практично не змінилась, хоча у зворотному напрямку скоротилась більше як на половину (рис. 6). У той же час у 2,3 рази зросла їх кількість до РФ. Спостерігається їх збільшення з РФ до України у 1,7 рази. На сьогоднішній день кількість вантажних поїздів, що прибувають в Україну з РФ, в 1,5 рази перевищує їх кількість з країн ЄС. У 2000 р. кількість вантажних поїздів з країн ЄС у 2,5 рази перевищувала кількість поїздів, що прибували в Україну з РФ.

Як бачимо, ефективне функціонування залізничного транспорту є основою забезпечення

розвитку транспортно-логістичної системи України. Однак існує низка причин техніко-технологічного, економічного, політичного та правового характеру, що можуть призвести до зменшення транзитного потенціалу залізничного транспорту. Зокрема, однією із головних причин є надзвичайна застарілість рухомого складу: в межах 26-40 років здійснюється експлуатація 60,5% тепловозів, 53,0% вантажних вагонів (з них критих – 72,4%, платформи – 44,3%, напіввагони – 41,8%, цистерни – 56,8%), понад 40 років експлуатується 56,6% електровозів. За останнє десятиліття було оновлено лише 4,6% електровозів, 6,3% вантажних вагонів, з яких 33,2% – напіввагони [4, с. 139].

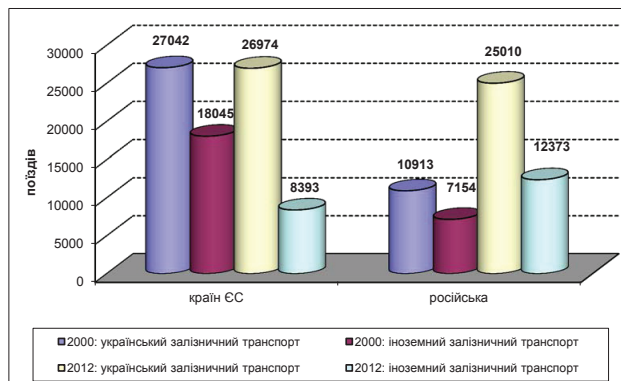


Рис. 6. Пропуск українського та іноземного залізничного вантажного транспорту через ділянки державного кордону України у 2000 та 2012 рр.

Побудовано за: с. 167-168

Крім того, має місце відсутність гнучкої тарифної політики «Укрзалізниці» на транзитні перевезення. До зменшення обсягу транзиту також призводить низький рівень розвитку інфраструктури державного кордону, низька пропускна спроможність прикордонних пунктів пропуску та складність і тривалість процедур перетину кордону [3].

Щодо позитивних моментів, то Україна розраховує у найближчій перспективі реалізувати проект із модернізації та спільної експлуатації української газотранспортної системи спільно з європейськими партнерами та американськими інвесторами [5]. Розширення європейських можливостей України з прийняттям Європейським Союзом рішення про застосування режиму торгових преференцій відносно українських товарів обумовлюватиме зростання товаропотоків у напрямку ЄС-Україна та інтеграцію національної транспортно-логістичної системи до міжнародної ТЛС [2].

Висновок з проведеного дослідження. Таким чином, україно-російського протистояння з однієї сторони створює суттєві виклики, ризики та загрози для функціонування транспортно-логістичної системи України, а з іншої, – відкриває нові можливості для її розвитку та пошуку нових джерел підвищення конкурентоспроможності національного ринку транспортно-логістичних послуг.

Список літератури:

1. International LPI global ranking: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lpisurvey.worldbank.org/international/global>
2. Збереження та перезапуск вітчизняної економіки є другим за важливістю питанням після захисту територіальної цілісності України: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.kmu.gov.ua/control/uk/publish/article?art_id=247249491&cat_id=244276429

3. Соляник К.В. Причины та наслідки зменшення транзитного потенціалу залізничного транспорту України: [Електронний ресурс]. / К.В. Соляник. – Режим доступу : http://www.rusnauka.com/5_SWMN_2014/Economics/16_158099.doc.htm.
4. Транспорт і зв'язок України 2012: Статистичний збірник / Відповідальна за випуск І.В. Калачова. – Київ : Державна служба статистики України, 2013. – 269 с.
5. Україна буде модернізувати ГТС спільно з європейцями та американцями: [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.epravda.com.ua/news/2014/04/5/435892/>

Орлова Е. Н.

Прикарпатський інститут імені Михайла Грушевського
Межрегиональной академии управления персоналом

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНО-ЛОГИСТИЧЕСКОЙ СИСТЕМЫ УКРАИНЫ В СВЕТЕ СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИХ И ОБЩЕСТВЕННО-ПОЛИТИЧЕСКИХ СОБЫТИЙ 2013- 2014 ГОДОВ

Резюме

В статье исследованы проблемы и перспективы развития транспортно-логистической системы Украины вследствие обострения социально-политических разногласий в украинском обществе, осложнения украинско-российских отношений и отсоединение Автономной Республики Крым.

Ключевые слова: транспортно-логистическая система, Автономная Республика Крым, железнодорожный транспорт, трубопроводный транспорт, транзитный потенциал.

Orlova O. M.

Carpathian M.Grushevskiy Institute
Interregional Academy of Personnel Management

PROBLEMS AND PROSPECTS OF DEVELOPMENT OF TRANSPORT AND LOGISTICS SYSTEM OF UKRAINE IN THE LIGHT OF SOCIO-ECONOMIC AND SOCIAL AND POLITICAL EVENTS 2013-2014

Summary

Problems and prospects of development of the transport-logistic system of Ukraine as a result of intensifying of socio-political contradictions in Ukrainian society, complication of Ukraine-Russia relations and decatenation of Autonomous Republic of Crimea are investigational in the article.

Key words: transport and logistics system, Autonomous Republic of Crimea, railways, pipelines, transit potential.

УДК 330.111:330.34.014

Паславська В. В.

Інститут підприємництва та перспективних технологій
Національного університету «Львівська політехніка»

Квасній Л. Г.

Дрогобицький державний педагогічний університет імені Івана Франка

ОСОБЛИВОСТІ ТУРИЗМУ В КАРПАТСЬКОМУ РЕГІОНІ УКРАЇНИ

Охарактеризовано туристичні ресурси Українських Карпат, наведено загальні характеристики сильних і слабких сторін, можливостей та загроз природно-ресурсного потенціалу в Українських Карпатах. Досліджено основні проблеми розвитку туристичної індустрії Карпатського регіону. Проаналізовано сучасний стан туризму в Українських Карпатах, його особливості та перспективи розвитку.

Ключові слова: туризм, туристичний продукт, туристичні ресурси, Карпатський регіон, пізнавальний туризм, природно-ресурсний потенціал.

Постановка проблеми. В останні роки туристична індустрія Карпатського регіону перебуває на етапі стрімкого і динамічного розвитку з високими темпами зростання доходів. Для розвитку Карпатського регіону пріоритетним напрямом, на наш погляд, є освоєння його пізнавально-туристичного потенціалу і залучення інвестицій для розбудови інфраструктури з метою створення конкурентоспроможного ринку туристичних послуг.

Аналіз досліджень та публікацій. Сучасний стан та перспективи розвитку туризму в Українських Карпатах глибоко висвітлено у працях

О. Пендерецького, А. Головчана, М. Вачевського, О. Килин, Ф. Поклонського, В. Кравціва та інших. Проте на сьогоднішній час проблема надзвичайно важлива і вимагає подальшого всебічного вивчення. Крім того, потребує розроблення стратегія розвитку пізнавального туризму в Карпатському регіоні України.

Мета статті – дослідити особливості туризму в Карпатському регіоні України, проаналізувати його стан та перспективи розвитку.

Виклад основного матеріалу. Туризм в Карпатах – це один із видів активного відпочинку, оздо-