

ОЦІНКА ПОТЕНЦІАЛУ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ТУРИСТИЧНОЇ ДЕСТИНАЦІЇ ЧЕРКАСИ

Христенко О. О., студент 6 курсу факультету готельно-ресторанного та туристичного бізнесу

Яковчук О. В., канд. геогр. наук, доц. каф. туристичного та готельного бізнесу

Харківський торговельно-економічний інститут

Київського національного торговельно-економічного університету

Розвиток туризму як в історичному контексті так і в перспективі неможливо уявити без транспортної інфраструктури, оскільки саме транспортні системи забезпечують першу базову складову туристичного процесу – переміщення туристів у просторі з метою тимчасового перебування у місці призначення. Тому при оптимізації управління туристичним господарством певних спеціалізованих територій (туристичних дестинацій) дуже важливо чітко усвідомлювати потенціал їх розвитку через рівень розвитку транспортних комунікацій і організованості пасажирських перевезень.

Якими б унікальними туристичними ресурсами не володіла б туристична дестинація, без можливості туристів оперативно і комфортно дістатись в цю дестинацію і повернутись додому її функціональне призначення буде не достатнім.

Метою даного дослідження є визначення на базі використання певного алгоритму універсального значення оцінки рівня розвитку транспортного потенціалу туристичної дестинації Черкаси і порівняння отриманих показників із подібними оцінками провідних туристичних дестинацій України та світу.

Методика оцінки транспортного потенціалу має географічний контекст, див. формула (1), оскільки враховує потенційні можливості забезпечення вхідного і вихідного пасажиропотоку (прибуття-вибуття) туристів-відвідувачів дестинації за 8 основними географічними напрямками транспортування: північ, північний схід, схід, південний схід, південь, південний захід, захід і північний захід. Разом з тим методика враховує частота руху (через призму статистичних даних) і просторовий статус транспортування.

$$\text{ТР} = \sum (V_n \times F_n \times S_n) * K_n \quad (1):$$

ТР – значення оцінки транспортного потенціалу певної туристичної дестинації,
V – значення оцінки певного географічного напрямку певного виду транспорту (від 0 до 1,0),

F - значення оцінки частоти руху за певним видом транспорту в певному географічному напрямі (від 0 до 1,0),

S - значення оцінки статусу руху за певним видом транспорту в певному географічному напрямі (від 1 до 5),

K – коефіцієнт універсальної туристичної значимості певного виду транспорту (від 2 до 8, сумарно = 25).

n – певний вид транспорту, що береться для оцінки (повітряний, автомобільний, залізничний, морський, річковий).

Конфігурація транспортної мережі дуже рідко збігається із географічними напрямками в буквальному сенсі, тут мається на увазі саме генеральний напрям переміщення туристів. Разом з тим особливе значення в методиці надається оцінці статусу перевезення: від місцевого (=1, перевезення в межах самої дестинації), регіонального (=2), національного (=3), міжнародного (=4) до глобального (=5, міжнародні міжконтинентальні перевезення).

Критерії оцінки *повітряного* транспорту: 1) наявність функціонуючої авіаційної інфраструктури (аеродроми, аеропорти) і протяжність наявного регулярного і чартерного авіасполучення; 2) інтенсивність прибуття-відправлення авіарейсів від 1 000 до понад 364 000 рейсо-км за добу.

Критерії оцінки *автомобільного* транспорту: 1) наявність і статусність автомобільних доріг загального користування з твердим покриття, наявність сервісно-транспортних терміналів і додаткового автомобільного сервісу щодо оренди і прокату автотранспортних засобів; 2) інтенсивність прибуття-відправлення маршрутних автобусів від 300 до понад 76 800 рейсо-км за добу.

Критерії оцінки *залізничного* транспорту: 1) наявність і технічний рівень (кількість колій, електрифікація) залізничного доріг загального користування, наявність сервісно-транспортних терміналів і можливість високо швидкісного залізничного сполучення понад 200-300 км/год; 2) інтенсивність прибуття-відправлення маршрутних потягів від 200 до понад 51 200 рейсо-км за добу.

Критерії оцінки *морського* транспорту: 1) наявність придатної портової і навігаційної інфраструктури, географічне положення порту відносно нейтральних вод, а також наявність додаткового пасажирського і туристського сервісу (наявність паромного сполучення, круїзних терміналів, гавані для вітрильних суден); 2) інтенсивність прибуття-відправлення пасажирських суден від 400 до понад 102 400 рейсо-км за добу.

Критерії оцінки *річкового* транспорту: 1) наявність і протяжність судноплавної ділянки річки, озера або каналу, придатної портової і навігаційної інфраструктури, географічне положення порту відносно нейтральних вод, а також наявність додаткового пасажирського і туристського сервісу (наявність паромного сполучення, круїзних терміналів, гавані для вітрильних суден тощо); 2) інтенсивність прибуття-відправлення пасажирських суден від 100 до понад 25 600 рейсо-км за добу.

В Таблиці 1 представлена оцінка транспортного потенціалу туристичної дестинації Черкаси. Максимально можлива теоретично розрахункова оцінка складає 1000 умовних балів, проте жодна туристична дестинація в реальності не може мати таку і навіть наближену до максимуму оцінку, оскільки алгоритм передбачає взаємовиключення сухопутними і водними видами транспорту однакових напрямів транспортування.

Таким чином, загальна оцінка по Черкаській дестинації складає 61,04, з яких 43,05 належить автомобільному транспорту і 15,05 – залізничному (враховано залізничну станцію «Імені Тараса Шевченка», що знаходиться за 20 км від Черкас).

Таблиця 1. Оцінка транспортного потенціалу туристичної дестинації Черкаси

№	Вид транспорту	Критерії оцінки	Географічні напрями транспортування								Σ (VxFxS)	Σ (VxFxS) x Kзнач.	
			Пн	Пн- Сх	Сх	Пд- Сх	Пд	Пд- Зх	Зх	Пн- Зх			
			↑	↗	→	↘	↓	↙	←	↖			
1	Повітряний	напряму руху (V1)	0,20		0,20	0,20			0,20	0,20			
		частота руху (F1)	0,10		0,10	0,10			0,10	0,10			
		статус руху (S1)	3,00		3,00	3,00			3,00	3,00			
	K _{знач.} =8	V1xF1xS1	0,06	0,00	0,06	0,06	0,00	0,06	0,06	0,00	0,30	2,40	
2	Автомобільний	напряму руху (V2)	0,40	0,50	0,50	0,60	0,40	0,50	0,60	0,60			
		частота руху (F2)	0,20	0,20	0,50	0,70	0,30	0,40	0,40	0,70			
		статус руху (S2)	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	3,00	4,00	4,00			
	K _{знач.} =7	V2xF2xS2	0,24	0,30	0,75	1,26	0,36	0,60	0,96	1,68	6,15	43,05	
3	Залізничний*	напряму руху (V3)	0,50	0,30	0,50	0,50		0,20	0,50				
		частота руху (F3)	0,50	0,20	0,40	0,50		0,10	0,50				
		статус руху (S3)	3,00	2,00	3,00	3,00		2,00	3,00				
	K _{знач.} =5	V3xF3xS3	0,75	0,12	0,60	0,75	0,00	0,04	0,75	0,00	3,01	15,05	
4	Морський	напряму руху (V4)											
		частота руху (F4)											
		статус руху (S4)											
	K _{знач.} =3	V4xF4xS4	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
5	Річковий	напряму руху (V5)				0,50					0,40		
		частота руху (F5)				0,10					0,10		
		статус руху (S5)				3,00					3,00		
	K _{знач.} =2	V5xF5xS5	0,00	0,00	0,00	0,15	0,00	0,00	0,00	0,12	0,27	0,54	
Всього =											61,04		

(укладено автором)

Порівняння Черкас з іншими провідними туристичними destinations України, наприклад: Київ (ТР=180), Львів (120), Харків (102), Дніпро (98), Одеса (92), а також світу, наприклад: Нью-Йорк (609), Париж (601), Барселона (480), Дубай (364), Гонконг (464), Познань (134) – взагалі не є коректним, проте дає можливість чітко усвідомити те чого Черкаська destination НЕ може надати на туристичному ринку України взагалі – це надійне забезпечення постійних туристських потоків українських та іноземних туристів.

З іншої сторони, очевидними є ті напрями розвитку транспортної системи в Черкасах, які при наявній інфраструктурі, використовуються все ж недостатньо – це залізничний і річковий транспорт, тоді як перспективи Черкаського міжнародного (з 2009 року) аеропорту визначається внутрішніми перевезеннями за умови розвитку даного виду транспорту в Україні в цілому.

Література:

1. Туристичні destinationі : практикум : навч.-метод. посіб. для орган. аудит. і сам. роб. для студ. спец. 242 «Туризм» галузі знань 24 «Сфера обслуговування» / Автор-упор. Яковчук О.В. – Харків: ХТЕІ КНТЕУ; «Цифра-Принт», 2018. – 96 с.
2. Черкащина туристична [Електронний ресурс] : Офіційний туристичний портал Черкаської області [офіційний сайт]. – Режим доступу: <http://tourismincherkasyregion.gov.ua/ua>.
3. Яковчук О.В. Кластерна модель розвитку Харківської туристичної destinationі // Міжнародна науково-практична конференція «Туристичний, готельний і ресторанний бізнес: інновації та тренди». Матеріали Міжнародної науково-практичної конференції. - Київ, КНТЕУ, 2016. – С. 79-81.
4. Яковчук О.В. Транспортне забезпечення туризму в Україні / Географія та туризм: Науковий збірник / Ред.кол.: Я.Б. Олійник (відп.ред.) та ін.. – Київ: Альтпрес, 2011. – Вип. 15. – 286 с. – С. 120-128.

ВИЗНАЧЕННЯ ПОТРЕБИ В МАТЕРІАЛЬНИХ ПОТОКАХ З УРАХУВАННЯМ РОЗПОДІЛУ ПОПИТУ В РАЙОНІ ОБСЛУГОВУВАННЯ СПОЖИВАЧІВ

Чебанюк К. О., 5 курс, ТСіТ
Галкін А. С., доц. каф. ТСіЛ

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова*

Проблема розподілу попиту між торговельними об'єктами розглядалася багатьма вченими з різних точок зору. Зростанням конкуренції між логістичними системами та технологіями просування матеріальних потоків змушує шукати нові можливості поліпшення їх роботи враховуючи параметри попиту. Розгляд функціонування системи на етапі «Магазин» - «Домогосподарство» дозволяє врахувати фактори, які не були враховані в нині існуючих моделях та методах.