

В. Г. Герасименко

А. В. Замкова

**Організація транспортних подорожей  
і перевезень туристів**

Навчальний посібник

Рекомендовано Міністерством освіти і науки України

2010

УДК  
ББК  
Г

*Гриф надано Міністерством освіти і  
науки України (лист № 1/11-11242 від  
09.12.10.)*

Рецензенти:

І.О. Галиця, доктор економічних наук, зав. кафедри менеджменту підприємств туристичної індустрії Київського університету туризму, економіки і права.

В.В. Вінніков, доктор економічних наук, професор, зав. кафедри менеджменту та економіки морського транспорту Одеської національної морської академії.

ISBN .....

У навчальному посібнику розглянуто роль і значення транспорту в організації перевезень туристів, представлено його взаємодію з туристичним сектором національної економіки. Послідовно розкрито техніко-економічні особливості, матеріальна база і організація перевезень туристів основними видами транспорту – авіаційним, залізничним, водним і автомобільним. Наведено основні відомості про пасажирські транспортні тарифи.

Посібник розрахований на студентів, аспірантів, викладачів вищих навальних закладів освіти, що готують фахівців за спеціальністю «Туризм».

## Вступ

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.

Величезний вплив чинить транспорт і на розвиток сучасного туризму у всіх його видах та формах. Транспорт є важливою складовою туристичної індустрії, а транспортне обслуговування туристів вважається найбільш складним етапом в організації подорожей. Для перевезень туристів під час подорожі використовуються різні види транспорту: авіаційний, залізничний, водний, автомобільний. Кожен з них має свої техніко-економічні особливості, специфічну матеріальну базу, різні можливості для перевезення туристів.

У зв'язку з цим, студентам вищих навчальних закладів, що навчаються за спеціальністю «Туризм», необхідні повноцінні знання та уміння щодо організації транспортних подорожей і перевезень туристів всіма видами транспорту. Призначення даного навчального посібника якраз і полягає у тому, щоб сформувати цілісне уявлення про діяльність і можливості різних видів транспорту в обслуговуванні туристів, дати студентам базові знання щодо технології і організації туристських перевезень, допомогти їм правильно орієнтуватись при виборі перевізника.

При підборі матеріалів для навчального посібника автори умисно намагались уникнути детального викладення специфічних технологічних сторін діяльності пасажирського транспорту. Вони також вважали недоцільним включати у зміст посібника питання, які вже знайшли належне місце у інших професійно-орієнтованих дисциплінах навчального плану спеціальності «Туризм»: маркетингу, технології туристичної діяльності, організації обслуговування туристів, бухгалтерському обліку та інших курсах.

В процесі роботи над навчальним посібником авторами було вивчено багато вітчизняних та іноземних літературних джерел. В якості його основи покладено матеріали попередніх аналогічних видань з організації транспортного обслуговування туристів, авторами яких є українські фахівці – Аріон О.В., Бабарицька В.К., Любіцева О.О., Фастовець О.Б., російські вчені – Біржаков М.Б., Бутко І.І., Гуляєв В.Г., Ільїна О.М., Кусков А.С., Осіпова О.Я., Одінцова Т.Н., Сенін В.С., болгарські спеціалісти Асен Георгієв, Мірослава Василєва, Марин Нешков.

Проте, незважаючи на всі старання, у пропонованому виданні можуть мати місце деякі вади і помилки. Тому будь-які зауваження та пропозиції щодо покращення змісту і структури навчального посібника автори сприйматимуть з вдячністю.

# **Розділ 1. МІСЦЕ ТРАНСПОРТУ В ІНФРАСТРУКТУРІ ТУРИЗМУ**

## **1.1. Характеристика транспорту і транспортних систем**

Слово «транспорт» походить від латинського «transportare» – перевозити, переміщати і означає, по-перше, галузь матеріального виробництва, зайняту здійсненням перевезень пасажирів і вантажів, а, по-друге, засоби пересування, що використовуються туристами, за допомогою яких можна дістатися до туристського центру [30, с. 313].

У більш широкому трактуванні транспорт визначається як сукупність засобів пересування, шляхів сполучення, засобів управління і зв'язку, а також різних технічних пристроїв, механізмів і споруд, що забезпечують їх роботу.

Засоби пересування включають пересувний склад різних видів транспорту – автомобілі, локомотиви, вагони, судна, літаки, вертольоти і т.д.

Шляхи сполучення – це автомобільні дороги, залізничні і водні колії, повітряні лінії, монорельсові і канатні дороги, спеціально обладнані для руху рухомого складу і переміщення вантажів і пасажирів.

Споруди – гаражі, стоянки, автобази, депо, станції технічного обслуговування, ремонтні майстерні, пасажирські станції, вокзали, аеропорти, пристані.

Транспортна мережа – сукупність шляхів сполучення всіх видів транспорту. Транспортну мережу прийнято розділяти на мережу магістральних ліній і низову мережу.

Мережа магістральних ліній складається з шляхів сполучення великої протяжності, дозволяючи забезпечити прискорену доставку великих об'ємів вантажів і пасажирів на великі відстані.

Низова транспортна мережа створює можливість організувати регулярні перевезення вантажів і пасажирів при транспортному обслуговуванні населення і підприємств.

Транспорт не створює нового продукту у вигляді якої-небудь речі або предмету. Продукцією транспорту є процес переміщення пасажирів і вантажів в часі і просторі. Нематеріальна форма транспортної продукції відображається і на її споживанні: процес споживання продукції на транспорті співпадає в часі і просторі з процесом її виробництва, тобто корисний ефект транспорту можна споживати лише під час руху транспортних засобів.

Транспорт вважається складовою загальної інфраструктури туризму, до якої входить сукупність галузей і закладів, які організують та обслуговують інструкцію туризму, туристичну діяльність в цілому [30, с. 152]. Взаємозв'язок транспорту і сфери туризму виявляється через надання транспортними компаніями різноманітних послуг з організації перевезень туристів і виконання програми турів.

Всесвітня туристична організація (UNWTO) розробила міжнародну класифікацію засобів транспорту, яку рекомендує застосовувати як для внутрішнього, так і для міжнародного туризму. У рамках даної класифікації поділ на види транспорту для туризму здійснено у відповідності з використанням природного середовища планети. Класифікація UNWTO складається з двох рівнів – категорії (вид транспорту) і розряду, під яким розуміється конкретний спосіб, що використовує турист для свого подорожування (таблиця 1.1).

Таблиця 1.1

Категорії і розряд транспортних засобів [29, с. 51]

Категорії	Розряди
1. Повітряний транспорт	1.1. Рейси за розкладом 1.2. Рейси поза розкладом 1.3. Інші повітряні перевезення
2. Водний транспорт	2.1. Пасажирські лінії і пароми 2.2. Круїзи

	2.3. Інші
3. Сухопутний транспорт	3.1. Залізничний транспорт 3.2. Міжміські і міські автобуси і інший громадський транспорт 3.3. Приватні автомашини місткістю до 8 чоловік 3.4. Прокат автомашин 3.5. Інші засоби сухопутного транспорту

За категоріями транспорт поділяється на повітряний, водний і сухопутний.

На повітряному транспорті існують: авіаційні рейси, які здійснюються за розкладом повітряних пасажирських перевезень за ustalеними маршрутами; рейси поза розкладом (в основному чартерні та інші, що не підпорядковуються розкладу повітряних пасажирських перевезень), а також оренда повітряних апаратів з екіпажем. При цьому під чартером розуміється будь-який пасажирський транспортний засіб (повітряний, морський, річковий, автомобільний), який повністю орендується у перевізника туристичною фірмою для перевезення туристів.

Водний транспорт включає морський і каботажний, а також внутрішній водний транспорт. На морському транспорті особливий інтерес представляють круїзні судна. Основний упор при організації круїзів робиться на отриманні позитивних емоцій від перебування туристів на борту судна, а не від швидкості його пересування за маршрутом. В окремих випадках для залучення туристів використовуються також паромні судна, які перевозять не тільки туристів, а й їхні автомобілі.

Сухопутний транспорт поділяється на залізничний, автобусний і автомобільний (місткістю до 8 людей). Рух сухопутного транспорту підпорядковується розкладу регулярних перевезень, однак перевезення можуть здійснюватись і поза розкладом. До таких перевезень відносяться спеціальні туристичні подорожі, чартерні або екскурсійні автобусні поїздки. Існує також і спеціалізований автотранспорт, який перевозить туристів за

маршрутами аеропорт – місто, вокзал – місто (трансфер). Поширеним є прокат транспортних засобів у країні перебування туристів.

Види транспорту дуже різняться за своїми характеристиками. Кожен з них має як безсумнівні переваги, так і очевидні недоліки, що і необхідно враховувати при виборі транспортних засобів для подорожування. В таблиці 1.2 показана привабливість основних транспортних засобів для міжнародних туристичних подорожей.

Таблиця 1.2

Оцінка привабливості основних транспортних засобів для міжнародних туристичних подорожей за десятибальною шкалою [33, с. 266]

<i>Критерії оцінки</i>	<i>Види транспортних засобів</i>					
	<i>Річкові судна</i>	<i>Морські судна</i>	<i>Залізничні вагони</i>	<i>Автобуси</i>	<i>Легкові автомобілі</i>	<i>Літаки</i>
1. Безпека руху	7	5	6	4	5	7
2. Екологічна безпека	6	6	7	5	6	8
3. Вартість перевезення	8	6	9	8	2	1
4. Експлуатаційна швидкість	1	2	6	4	6	10
5. Мобільність	1	1	1	8	10	5
6. Можливість зупинки на шляху прямування за бажанням туристів	2	1	1	8	10	1
7. Можливість довготривалого життєзабезпечення в дорозі	8	10	5	3	2	5
8. Ємність	7	10	6	4	1	7
9. Питомі капіталовитрати	2	1	5	8	10	2
10. Рівень комфорту	8	10	2	4	6	6
<b><i>Всього балів</i></b>	<b><i>50</i></b>	<b><i>52</i></b>	<b><i>48</i></b>	<b><i>56</i></b>	<b><i>58</i></b>	<b><i>52</i></b>



При виборі засобів пересування керуються відстанню, а при виборі типу транспортного засобу – його комфортністю (швидкість, місткість, зручності). В пасажирських перевезеннях на далекі відстані домінує повітряний транспорт. У перевезеннях на короткі відстані найбільшою популярністю користується автомобільний транспорт, що стимулюється як зростаючою автомобілізацією населення, так і технологічними змінами в автомобілебудуванні в бік збільшення швидкості, комфортності та зменшення енергомісткості. У внутрішньоконтинентальних перевезеннях пасажирів автомобільний транспорт переважає залізничний [24, с. 229].

Туризм повністю залежить від транспорту, його безпеки, швидкості та зручностей, які надаються туристу під час його подорожування. Розуміння основ взаємовідносин з транспортними організаціями, правил взаємодії з ними у питаннях забезпечення безпеки туристів, обслуговування, використання певних знижок і пільг при продажі транспортних послуг має важливе значення як для туристів, так і для організаторів подорожей. Розвиток туризму стримується тим, що транспортні системи у ряді країн не відповідають світовим стандартам за зручністю, ефективністю і безпекою, а транспортні проекти спрямовані на побудову нових аеропортів, автомобільних і залізних доріг потребують для своєї реалізації величезних інвестицій і часу.

## **1.2. Взаємодія транспорту і туризму**

Розвиток транспорту і туризму – тісно пов'язаний і взаємозумовлений процес. Загальноприйнятим є факт, що сучасний туризм досягнув значного рівня розвитку багато в чому завдяки використанню транспорту. Початок кардинальним зміненням у транспортній системі було покладено створенням залізниці та відкриттям регулярного пароплавного сполучення. Автомобільний і авіаційний види транспорту, які з'явилися пізніше зробили ще більший вплив на подальший розвиток туризму. Багато іноземних і

вітчизняних вчених досліджують формування взаємин між транспортом і туризмом. Так, російський дослідник В.Б. 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 [28].

Англійський вчений Джон Уокер 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 судах [32].

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 вирішальному 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 подолати будь-яку відстань на Земній кулі.

Однак існують і зворотні залежності в системі «туризм – транспорт».

Визнана роль туризму як стимулятора соціально-економічного розвитку у повній мірі відноситься і до такої важливої галузі економіки як транспорт. Зворотній вплив туризму на розвиток транспорту розпочав особливо виявлятися у роки після другої Світової війни, коли відбулись значні зміни в обсязі, динаміці і структурі туристичного потоку як в національному, так і міжнародному масштабах.

Сьогодні туризм вважається одним з головних факторів, які визначають попит на пасажирські перевезення у світі. Даний висновок ґрунтується на таких обставинах:

- протягом останніх десятиліть відзначається переважний ріст туристичних подорожей у порівнянні з поїздками, чиненими з не туристичними цілями;

- з'явилася яскраво виражена тенденція безперервного збільшення відносної частки зупинок у подорожі в рамках його загальної тривалості;
- збільшуються надходження від туристичної подорожі, що є стимулом для роботи пасажирського транспорту;
- частка транспортних витрат у загальному бюджеті туриста на поїздку в наш час коливається від однієї чверті до двох третин [26].

Таким чином, високі темпи росту туристичних подорожей, значна їх частка в загальному обсязі перевезень, збільшення рухливості туристів, здійснюють пряме діяння на розвиток транспорту. У рамках світового співтовариства конкретний результат даного впливу можна розглянути в таких ракурсах:

- Спостерігається кількісне зростання окремих складових матеріальної бази всіх видів пасажирського транспорту, які пристосовуються до задоволення потреб туристів: іде будівництво суден і літаків великої потужності, двоповерхових вагонів і автобусів; збільшується пропускна спроможність санітарно-технічних споруд на транспорті; у туристичних центрах уводяться 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, головною метою яких полягає в залученні клієнтів на той або інший вид транспорту, формування нових туристичних потоків або ефективний їхній перерозподіл по напрямках і періодах року [13].

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 з змінами у перевагах сучасних туристів.

### 1.3. Туристичний транспорт – визначення і змістовна характеристика

Перевезення туристів можуть здійснюватись різними способами:

1. Власними транспортними засобами туристів.
2. Пасажирським транспортом загального користування.
3. Спеціалізованим туристичним транспортом.

У першому випадку суб'єктом і об'єктом транспортної послуги є сам турист, він же бере на себе турботу про організацію своєї поїздки. У другому – перевозки здійснюють транспортні організації, які знаходяться поза системою туризму, ознак свої послуги вони надають як учасники туристичного процесу. Споживачами цих послуг можуть бути у рівному ступеню як особи, що подорожують не з туристичними цілями, так і фірми, які організують туристичні поїздки. Третій спосіб перевезень туристів у найбільшій мірі наближає транспорт до туристичної діяльності. В науковій літературі з туристичної проблематики навіть з'явився термін «туристичний транспорт». Він впроваджується у наукову термінологію у 50-х роках ХХ сторіччя, коли туристичні подорожі перетворюються у масове явище та зростає їх значення в розвитку суспільства. При цьому деякі фахівці, розглядаючи взаємовідносини туризму і транспорту, відводять туристичному транспорту самостійне місце у системі пасажирського транспорту у зв'язку з тим значенням, що він має у туристичному процесі.

Перший теоретичний досвід відділення туристичного транспорту від пасажирського належить швейцарському професорові Walter Hunzicher. Його ідея отримала подальший розвиток у дослідженнях професора Claud Kaspar, який вдосконалив схему W. Hunzicher. На рисунку 1.1 у схематичному вигляді наведена логіка міркувань зазначених вчених, щодо виокремлення туристичного транспорту у відособлений і специфічний вид транспорту.

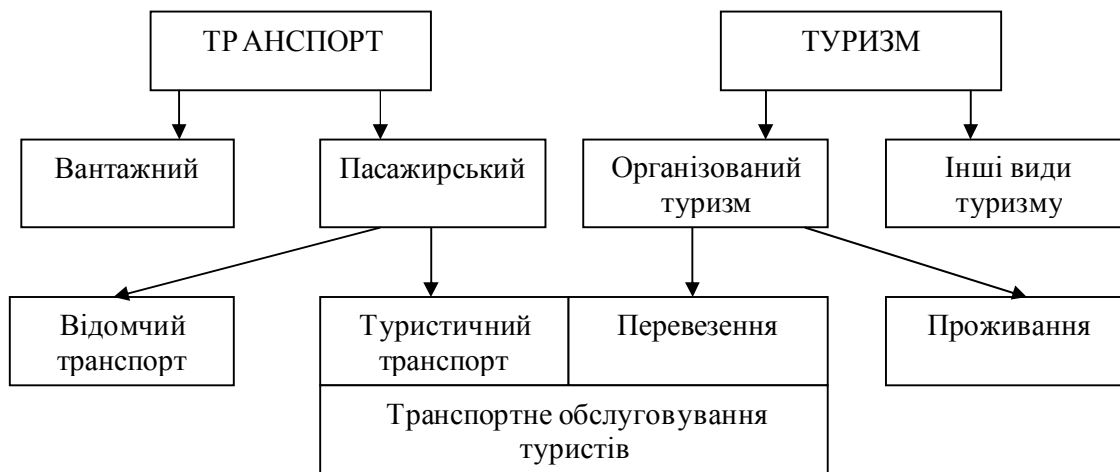


Рис. 1.1. Взаємодія між туризмом і пасажирським транспортом [26]

Вірне і точне визначення поняття «туристичний транспорт» утруднюється перш за все тим, що пасажирський транспорт загального користування одночасно здійснює перевезення як туристів, так і звичайних пасажирів. Крім того, люди як об'єкти пасажирських перевезень формально не підлягають будь-якому розмежуванню – і турист, і звичайний пасажир споживають однакові транспортні послуги. Різниця є тільки в мотиві споживання, що найчастіше залишається непомітним, тому що не має зовнішнього прояву. Він стосується лише об'єкта перевезення, тобто певної людини, а для суб'єкта транспортної діяльності мотив поїздки не має істотного значення.

Однак, незважаючи на достатньо складний зміст, поняття «туристичний транспорт» можна визначити як: спеціалізований і самостійно відокремлений вид пасажирського транспорту, призначений тільки для обслуговування туристів при їх подорожах або перебуванні поза місцем постійного місця проживання. У змістовні рамки туристичного транспорту можна включати: підприємства спеціалізованого туристичного автотранспорту; чартерні авіакомпанії; туристичні фірми, що мають власний транспорт.

### **Контрольні запитання**

1. Якою міжнародною організацією розроблена класифікація засобів транспорту?
2. Як можна охарактеризувати поняття – категорія і розряд транспортних засобів, що надаються у відповідній міжнародній класифікації?
3. Що впливає на вибір туристами транспортних засобів при організації подорожі?
4. Який вплив чинить розвиток туризму на вдосконалення матеріально-технічної бази транспорту?
5. Яким чином здійснюється якісне вдосконалення матеріально-технічної бази транспорту?
6. Які чинники впливають на вибір різних видів транспорту туристичними фірмами?
7. Які протиріччя спостерігаються у взаємодії транспорту і туризму?
8. Якими способами можуть здійснюватись перевезення туристів?

### **Завдання для самостійної роботи**

Завдання 1. Розтлумачити зміст таких понять та термінів: засоби пересування, шляхи сполучення, транспортна мережа.

Завдання 2. Назвати та охарактеризувати основні категорії транспорту.

Завдання 3. Визначити і розкрити переваги авіаційного транспорту над залізничним, залізничного над водним, водного над автомобільним.



## **Розділ 2. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТУРИСТІВ АВІАЦІЙНИМ ТРАНСПОРТОМ**

### **2.1. Техніко-економічні особливості авіаційного транспорту і організації перевезень пасажирів**

Повітряний транспорт є одним з основних, масових засобів перевезення туристів. Він займає провідне місце в сумарному пасажирообігу всіх видів транспорту в міжміському і міжнародному сполученнях.

Вибір повітряного транспорту туристами як засобу перевезення зумовлений цілою низкою причин: по-перше, авіація – це найшвидший і найзручніший вид транспорту при перевезеннях на дальні відстані; по-друге, сервіс на авіарейсах в даний час відрізняється досить високим рівнем; по-третє, провідні авіаційні компанії світу через міжнародні мережі бронювання і резервування виплачують туристським фірмам комісійну винагороду на кожне заброньоване в літаку місце, мотивуючи їх тим віддавати перевагу авіаперевезенням серед інших видів транспорту.

На коротких відстанях (до 500 км) залізниця і автомобільний транспорт мають явну перевагу перед повітряним за рахунок значно меншого часу на наземне обслуговування. Проте, при зростанні відстані перевезень пасажирів віддають перевагу повітряному транспорту:

При відстані перевезень від 1000-1500 км частка повітряного транспорту складає – 2,5-5%;

від 1500-2000 км – 15-20%;

від 2000-3000 км – 20-30%;

понад 3000 км – 50-100% [31, с. 11].

Зараз в світі налічується більше 1300 авіакомпаній, в країнах СНД в даний час діють близько 500 авіакомпаній і авіапідприємств. В середньому в рік на авіарейсах перевозиться близько 1,5 млрд. чоловік. Міжнародні

повітряні сполучення забезпечують зараз більше 470 перевізників, 250 з яких здійснюють міжнародні регулярні авіарейси.

У обслуговуванні міжнародних повітряних сполучень беруть участь більш 1 тис. аеропортів світу, близько 650 з них обслуговують міжнародні регулярні авіап перевезення.

Найбільшими авіакомпаніями світу за кількістю перевезень вважаються: американські «Delta Air lines», «Pan American», французька «Air France», німецька «Luathansa», британська «British Airways», російський «Аерофлот» та інші.

Проте, систему міжнародного повітряного транспорту складають не тільки міжнародні авіап перевізники і аеропорти, але і держави, що зв'язані міжнародними повітряними лініями і забезпечують ці сполучення, а також міжнародні організації повітряного транспорту, які вживають заходи до забезпечення його ефективного функціонування і безпеки.

Мереж міжнародних перевезень в даний час охоплює всі географічні регіони і більше 150 держав світу.

Основні техніко-економічні характеристики пасажирського повітряного транспорту можуть бути конкретизовані за такими напрямками:

1. Висока технічна і експлуатаційна швидкість руху, що дозволяє виконувати безпересадочні перельоти великої дальності за короткий час. При туристичній подорожі ця особливість набуває дуже цінної якості. Вона дозволяє оптимізувати структуру бюджету вільного часу туриста у бік перебування безпосередньо в місті туристичного інтересу і реалізації їм своїх конкретних цілей.

2. Менші, у порівнянні з іншими видами транспорту, капітальні вкладення у наземні споруди. На відміну від інших шляхів сполучення повітряний транспорт потребує приблизно в 10-20 разів менше капіталовкладень на освоєння нових ліній. Основні витрати на повітряному транспорті пов'язані з будівництвом аеропортів, причому будівництво

одного аеропорту дозволяє відкрити не одну, а декілька нових авіаліній зв'язку з іншими аеропортами.

3. Висока пропускна здатність повітряних трас і самого авіаційного транспорту. Наприклад, сучасний пасажирський літак Boeing-747 має місткість до 500 місць і дальність польоту 13,5 тис. км, а Airbus-380 може перевозити більше 600 пасажирів на відстань 15 тис. км. Висока експлуатаційна швидкість літаків, їх зростаюча місткість дозволяють виконувати величезний обсяг перевезень за певний період часу.

4. Високий рівень комфорту і якості обслуговування при здійснюванні пасажирських перевезень. У конструктивному відношенні сучасні літаки надають значні зручності подорожуючим. Просторі салони, комплексне обслуговування на борту, організація розважальної програми під час польоту утверджують літак як найбільш комфортний засіб пересування.

5. Висока ступінь безпеки при подорожуванні. Багаторічними спостереженнями встановлено, що кількість транспортних аварій на 1 млн. пасажиро-кілометрів на повітряному транспорті є найнижчою у порівнянні з іншими засобами пересування [26, с. 198].

Проте, є і очевидні недоліки повітряного транспорту. До них слід віднести такі:

1. Сильна залежність транспортного процесу від кліматичних і метеорологічних умов.
2. Необхідність використання додаткових засобів перевезення на початковому і кінцевому пунктах польоту.
3. Висока собівартість перевезень і, відповідно, цін на авіаквитки у порівнянні з іншими видами транспорту.

Зазначені недоліки характеризують літак як такий засіб пересування, що не може бути використаний у будь-яку пору року з гарантованим часом вильоту та прибуття. Проте, зазначені недоліки не заважають повітряному транспорту виконувати таку важливу функцію як здійснення масових

туристичних перевезень на далекі відстані та якісне обслуговування організованих груп і індивідуальних туристів при подорожуваннях.

Для польоту літаків по певному маршруту виділяються повітряні смуги шириною приблизно 30 км. Шлях, по якому здійснюється політ, називається повітряною трасою, а її проекція на землю – наземною трасою повітряної лінії.

Повітряна лінія – це постійний маршрут регулярних польотів літаків між наземними пунктами, забезпечений наземним устаткуванням для обслуговування польоту.

Сукупність всіх повітряних ліній і пристроїв призначених для забезпечення регулярних польотів цивільної авіації складає мережу повітряних шляхів сполучення.

Повітряні лінії поділяються на: місцеві, регіональні, національні і міжнародні.

Польоти в цілях перевезення пасажирів, які здійснюються за твердим розкладом (річним або сезонним) називаються регулярними перевезеннями. Рейси, які виконуються по замовленням – це чартерні перевезення.

Регулярні рейси проводяться по встановленим напрямкам з частотою, обумовленою попитом пасажирів.

Виділяють декілька типів авіарейсів: щоденний авіарейс; щотижневий рейс; додатковий рейс; спеціальні, замовлені рейси.

Відносно часу доби розрізняють денні рейси або нічні.

Денні рейси звичайно проводяться на коротких трасах між парами міст або туристських центрів.

Нічні рейси плануються і виконуються з різною метою, наприклад, для зручності туристів і скорочення витрат денного часу на перевезення, розвантаження денної програми туристів. Нічні рейси використовуються також на протяжних дальніх маршрутах, наприклад, при трансокеанських польотах.

При пасажирських авіаперевезеннях розрізняють також прямі і

стикувальні маршрути. Прямий політ або прямий рейс – це переліт між двома точками з однією або декількома посадками, але без зміни літака. Для великої кількості напрямів (особливо дальніх) пасажирам доводиться здійснювати пересадку на рейси інших авіакомпаній і продовжувати політ. Формування маршруту за замовленням клієнтів є турботою агентів з продажу квитків.

Приєднаний, стикувальний, суміжний, узгоджений рейси – це рейси раціонального планування часу перевезення і зручності пасажирів при пересадки з одного маршруту на інший.

Більшість авіакомпаній світу надає послуги з перевезення туристів в режимі:

- рейсових регулярних перевезень;
- чартерних перевезень;
- обслуговування бізнес - і конгрес-турів за системою бізнес-офісу;
- індивідуальне обслуговування туристів.

Основними критеріями при виборі конкретного авіаперевізника є: швидкість доставки до кінцевого пункту поїздки; комфортабельність польоту; рівень тарифів і наявність пільг; надійність і репутація авіакомпанії.

## **2.2. Матеріально-технічна база авіаційного транспорту**

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, а також аеропорти, аеродроми, аерослужби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні загони цивільної авіації та інші підприємства, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

До технічних засобів повітряного транспорту відносяться:

- аеропорти, аеровокзали, аеродроми,
- парк літаків (флот),
- засоби управління повітряним рухом,

- технічні бази і ремонтні заводи.

Аеропорт – це підприємство повітряного транспорту, яке здійснює прийом та відправлення пасажирів, багажу, вантажів і пошти, організацію і обслуговування польоту повітряних суден. Для виконання своїх функцій аеропорт має аеродром, аеровокзал, різні наземні споруди і обладнання.

В залежності від категорій обслуговування повітряних ліній аеропорти поділяються на внутрішні і міжнародні.

Аеропорт внутрішній – призначений для обслуговування рейсів повітряних суден в межах території однієї держави.

Міжнародний аеропорт – призначений для прийому і відправки повітряних суден, що виконують міжнародні повітряні перевезення, в якому здійснюється митний, прикордонний, санітарно-карантинний та інший контроль. На рисунку 2.1 показано розподіл функцій між аеропортом, аеровокзалом і аеродромом.

<b>АЕРОПОРТ</b>	
Комплекс будівель і споруд, призначених для прийому і відправки повітряних суден і обслуговування повітряних перевезень.	
Функції:	
<ul style="list-style-type: none"> <li>– обслуговування пасажирських перевезень, вантажів і пошти;</li> <li>– забезпечення польотів суден повітряних іноземних і національних авіакомпаній;</li> <li>– забезпечення регулярності і безпеки польотів;</li> <li>– метеоспостереження;</li> <li>– забезпечення роботи засобів зв'язку і сигналізації;</li> <li>– здійснення технічного обслуговування повітряних суден і їх заправка;</li> <li>– оперативне приготування і подача комплектів харчування на авіалайнери.</li> </ul>	
<b>АЕРОДРОМ</b>	<b>АЕРОВОКЗАЛ</b>
Комплекс інженерних споруд і будівель призначений і спеціально обладнаний для зльоту, посадки, руління, стоянки і обслуговування повітряних суден.	Комплекс будівель призначений для обслуговування пасажирів.
Функції:	Функції:
<ul style="list-style-type: none"> <li>– керівництво зльотом і посадкою авіалайнерів;</li> <li>– здійснення технічного обслуговування літаків;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– прийом, розміщення, реєстрація і відправка пасажирів і багажу;</li> <li>– забезпечення відпочинку пасажирів у залах очікування;</li> <li>– продаж авіаквитків у касових залах;</li> <li>– надання послуг камери схову</li> </ul>

– забезпечення безпеки польотів світовими і електронними засобами навігації.	багажу; – послуги ресторанів, барів, магазинів.
--	--

Рис. 2.1. Розподіл функції між аеропортом, аеровокзалом і аеродромом

Довжина злітної смуги – важливий показник в технічних характеристиках аеропорту. Від цього показника залежить пропускна спроможність аеродрому. Злітна смуга в сучасних аеропортах досягає чотирьох кілометрів в довжину, що необхідно для посадки крупних авіалайнерів. Додатково є паралельні смуги з твердим покриттям для руління літаків і проходження їх до початку злітної смуги і після прибуття до терміналу. У аеропорту Heathrow (Лондон, Великобританія) періодичність зльоту і посадки важких пасажирських лайнерів складає менше хвилини на кожній з чотирьох смуг. Щонайдовша в Європі злітно-посадочна смуга 4,4 км, побудована у Мадридському аеропорту Barajas (Іспанія). За технічними даними смуга дозволяє піднімати або приймати до 25 літаків в годину.

У аеровокзалі розміщуються зали прибуття, реєстрації і відправки пасажирів і багажу, зали очікування для різних класів обслуговування. Це складний комплекс технічних і інших служб, що забезпечують діяльність аеропорту. У міжнародних аеропортах в аеровокзалі розміщуються митні, санітарні і прикордонні служби, касові зали, адміністрація, страхові компанії, магазини duty free, ресторани, бари, камери схову багажу. Конструкція будівель забезпечує паркову одночасно великої кількості авіалайнерів і проходження пасажирів по спеціальних переходах безпосередньо в літак.

В аеровокзалах передбачаються спеціальні зали для зустрічаючих (meeting point). Всі публічні приміщення аеропорту і терміналів оснащені єдиною мережею аудіо - і відеоінформації.

За характером потоку пасажирів аеровокзали діляться на міжнародні, внутрішні і місцеві.

Залежно від умов експлуатації, пропускної спроможності і з метою уніфікації технологічних процесів аеровокзали поділяються на:

малі – з пропускною спроможністю – 50-400 пасажирів в годину,

середні – з пропускною спроможністю – 400-800 пасажирів в годину,

великі – з пропускною спроможністю – 800-1500 пасажирів в годину.

В світі нараховується близько 1000 міжнародних аеропортів. Близько 50 з них мають найвищу пропускну здатність – понад 10 млн. пасажирів на рік, а 20 – понад 30 млн. пасажирів на рік. Більшість з них знаходяться в США – це, зокрема, Chicago-O'Hare, Atlanta, Los Angeles, Dallas, San Francisco, New York – JFK. Серед найбільших аеропортів Європи – Heathrow (Лондон, Великобританія), Frankfurt (Німеччина), Paris Charles de Gaulle (Франція), Schiphol (Амстердам, Нідерланди), Barajas (Мадрид, Іспанія) та інші. В Азії – це Токуо (Японія) і Кімпо (США, Південна Корея) [7].

В Україні діє 36 аеропортів, з яких 11 мають самостійний юридичний статус. У 17 аеропортах відкриті пункти пропуску через державний кордон, що дозволяє виконувати міжнародні рейси. 11 аеропортів мають дозволи на польоти тільки в країні СНД, 8 аеропортів – тільки в межі України.

Згідно розробленим заходам по оздоровленню авіаційної галузі 7 стратегічно важливих аеропортів: Бориспіль, Жуляни, Сімферополь, Донецьк, Одеса, Львів, Дніпропетровськ були об'єднані в державну компанію «Аеропорти України». Частка цих аеропортів складає 80% всіх пасажирських перевезень в Україні.

Найсучаснішим в даний час в нашій країні є аеропорт Бориспіль, який приймає регулярні рейси 38 іноземних і 32 українських авіакомпаній, обслуговує за добу близько 10 тисяч пасажирів на виліт і приліт (влітку ця цифра збільшується до 15 тисяч). Аеропорт надає понад 50 видів різних послуг пасажирам.

Другим важливим компонентом матеріальної бази пасажирського повітряного транспорту є парк літаків. Він складається з різних за видами,



потужністю, функціональним призначенням літальних засобів і апаратів. У наш час в експлуатації знаходяться переважно турбореактивні літаки.

У відповідності з Класифікацією повітряного флоту всі літаки цивільної авіації підрозділяються на 6 категорій (див. табл. 2.1).

Таблиця 2.1

Класифікація повітряного флоту

I	За призначенням: (а)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– пасажирські;</li> <li>– вантажні;</li> <li>– учбові;</li> <li>– спортивні;</li> <li>– спеціалізовані (застосовуються для обслуговування різних галузей).</li> </ul>
II	За призначенням: (б)	<ul style="list-style-type: none"> <li>– повітряні таксі, що оперують як чартери;</li> <li>– літаки, що належать підприємствам і фірмам;</li> <li>– спеціальні літаки для аерофотознімань, пожежні, медичні і т.д.;</li> <li>– приватні літаки для бізнесу і подорожей;</li> <li>– спортивні літаки.</li> </ul>
III	По типу двигунів	<ul style="list-style-type: none"> <li>– поршневі;</li> <li>– турбінні;</li> <li>– турбореактивні.</li> </ul>
IV	По числу двигунів, їх розміщенню, по типу шасі	Сухопутні, гідролітаки, амфібії
V	Залежно від дальності польоту і місткості літака	<ul style="list-style-type: none"> <li>– магістральних повідомлень;</li> <li>– місцевих повідомлень.</li> </ul>

Літальні засоби можуть бути класифіковані і по іншим ознакам. Наприклад, за пасажиромісткістю повітряні судна поділяються на малі (до 40 місць); середні (до 200 місць); великі (до 350 місць).

За швидкістю руху літаки поділяються на надзвукові (більше 2000 км/год.) і на з дозвуковою швидкістю (до 950 км/год.).

Основну частку міжнародних далеко - і середньомагістральних комерційних рейсів забезпечують турбореактивні широкофюзеляжні пасажирські літаки виробництва компаній «Airbus Industry» та «Boeing».

Найбільш популярними є пристосовані для авіаліній малої і середньої довжини Boeing-737, A-320 та далекомагістральні Boeing-747, Boeing-777, A-300, A-340, A-380.

Літак Airbus-380 зараз є найбільшим пасажирським авіалайнером в світі: розмах крил становить 79,8 м, довжина 72,7 м, а висота 24,1 м. Максимальна дальність польоту без дозаправки – 1500 км. Лайнер має дві палуби. Кількість пасажирських місць в салонах літака залежить від компонування відповідно класу обслуговування і може перевищувати 600 одиниць [7].

На малих і середньоміагістальних перельотах експлуатуються літаки McDonnell Douglas DC-9, Bae-146 Embraer, TU-134, TU-154Б Як-42.

Розвиток повітряних перевезень супроводжується постійним удосконаленням матеріальної бази пасажирського повітряного транспорту, використанням нових методів і прогресивних технологічних і організаційних рішень в процесі його експлуатації.

### **2.3. Умови перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом**

Перевезення авіатранспортом пасажирів та їх багажу здійснюється на основі договору повітряного перевезення. Він укладається між авіатранспортним підприємством (перевізником) з одного боку і окремими особами, організаціями, туристичними фірмами з іншого.

Перевізник і пасажир є сторонами договору зі своїми правами і обов'язками. За договором повітряного перевезення пасажира перевізник зобов'язується перевести пасажира повітряного судна в пункт призначення з наданням його місця на повітряному судні, що виконує рейс, вказаний в квитку, а у разі перевезення пасажиром багажу також доставити багаж в пункт призначення і видати його.

Терміни доставки пасажира і багажу визначаються правилами повітряних перевезень. При цьому пасажир зобов'язаний сплатити за перевезення і провезення багажу, за встановленими тарифами.

Кожний договір повітряного перевезення засвідчується проїзним документом, який видається перевізником або його агентами. Таким документом є квиток. Він є персоніфікованим документом стандартизованої форми, що по суті є договором перевезення між авіакомпанією та пасажиром. Квиток є доказом оплати перевезення в розмірі, вказаному у формулярі. Він містить всю інформацію, необхідну і достатню для здійснення взаєморозрахунків між перевізниками в рамках одного маршруту.

В даний час в світі використовується декілька типів авіаційних квитків:

- копіювальний автоматичний квиток (Transitional Automated Ticket – TAT);
- автоматичний купонний квиток з посадочним талоном (Automated Ticket Boarding Pass);
- квиток ручної виписки (Manual Issued Ticket);
- нейтральні бланки IATA;
- електронний квиток (Electronic Ticket).

Найпоширенішим в даний час є автоматичний квиток (TAT). Він оформлюється в спеціальну фірмову обкладинку з емблемами і товарними знаками автоперевізника і декількома сторінками тексту з виписками із загальних правил перевезення пасажирів і багажу і видається пасажиру.

Авіаційний квиток є іменним і містить всі необхідні атрибути для здійснення польоту (посадочний талон для польоту, пакетні купони і пасажирський купон). У квитку може бути вказано декілька осіб (наприклад, членів сім'ї), крім того, квитки можуть бути груповими (оформлюються, як правило, для туристів). Квитки різних авіакомпаній можуть бути оформлені по-різному, але на всіх квитках вказуються такі атрибути:

1. Прізвище пасажирів.
2. Маршрут польоту – зазначається спеціальними кодами залежно від того, чи робить літак посадки і чи змінюється при цьому номер рейсу. Якщо літак здійснює посадки, але при цьому не змінюється номер рейсу, то у квитку в графі «маршрут» фіксуються лише початковий та

кінцевий пункти маршруту. У випадку зміни номера рейсу зазначається додатково пункт пересадки.

3. Клас обслуговування на літаку указується буквеними символами:

Перший клас – (F),

Бізнес клас – (C),

Економічний – (Y),

Туристський – (T).

4. Номер рейсу і код авіакомпаній зазначаються відповідними символами, наприклад: LH-124, що означає – це 124 рейс авіакомпанії, «Lufthansa», Німеччина.

5. Час вильоту завжди указується місцевий. У деяких авіакомпаніях указується і час прильоту.

6. Дати ставляться в графі «туди» і «назад». У разі придбання квитка з відкритою датою «назад» вона не указується, а на зворотному польотному купоні ставиться «Open» - «відкрито».

7. Термін придатності квитка встановлюється залежно від типу квитка, але не більш ніж один рік з дати його видачі. Термін дії (придатності) квитка указується у відповідній графі.

8. Статус на квитку вказується символами:

OK – якщо заброньоване місце на даному рейсі.

RQ – пасажир зможе вилетіти за наявності вільних місць.

Останні роки в Україні введена система Billing and Settlement Plan (BSP) – електронного квитка (e-ticket), що є надзвичайно актуальним, оскільки існує досить жорстка директива IATA: до початку 2008 року повністю перейти на e-ticketing [7]. Переваги впровадження електронного квитка є очевидними. По-перше, собівартість електронного квитка складає 1 долар, а традиційного паперового – 10 доларів. По-друге, застосування даної системи значно спрощує процедуру придбання авіаквитків. Пасажири, що віддали перевагу електронній версії квитка, будуть позбавлені від незручностей, зв'язаних з використанням паперових проїзних документів.

Перехід на використання електронного квитка дозволить їм не тільки сплатити, але і оформити квиток, не виходячи з будинку або офісу. Також це дає можливість спростити реєстрацію, не побоюватися втрати квитка, оскільки в аеропорту пасажиру буде достатньо пред'явити лише документ, що засвідчує його особу.

Для авіакомпаній застосування електронних квитків значно скоротить витрати і час на управління паперовими потоками (оформлення квитків, реєстрацію, звітність), підвищить контрольованість процесу продажу перевезень.

На повітряному транспорті існують певні правила перевезення багажу пасажирів.

Багаж – це особисті речі пасажирів, що перевозяться на повітряному судні за узгодженням з перевізником.

До зареєстрованого багажу відноситься багаж зданий пасажиром під відповідальність перевізника, і який перевозиться в багажному відділенні повітряного судна.

Під незареєстрованим багажем розуміється багаж пасажирів, який перевозиться в салоні літака.

Норми безкоштовного перевезу багажу встановлені для:

- першого класу – 40 кг;
- бізнес-класу – 30 кг;
- економкласу – 20 кг.

Безкоштовне провезення багажу в межах встановленої норми залежить також від типу повітряного судна.

Надлишок багажу перевозиться за додаткову платню відповідно до Правил. Пасажир за додаткову платню може декларувати вартість провезеного багажу, що перевищує обмеження.

Деякі перевізники використовують систему безкоштовного перевезення багажу залежно від числа багажних місць (Piece concept).

По прибуттю в пункт призначення пасажир пред'являє багажну ідентифікаційну бирку і квитанцію і одержує свій багаж.

У разі втрати бирки або квитанції перевізник видає багаж при пред'явленні прав на нього і сплати додаткових витрат по його ідентифікації.

Якщо при отриманні багажу пасажир знайшов його втрату або псування, то аеропорт складає акт про несправність або втрату багажу.

У разі втрати багажу за проханням пасажирів складається акт відповідної форми і авіакомпанія приймає заходи по його розшуку. Розшук багажу на міжнародних лініях ведеться за допомогою автоматизованої системи «World Tracer», введеної в 1993 р. У базу даних системи постійно поступають відомості про загублені і знайдені речі. Система здійснює порівняння речей по певних параметрах і при позитивному результаті визначає їх приналежність тому або іншому пасажирові.

Пасажир, який має намір пред'явити претензію з приводу затримки багажу повинен направити її в претензійну службу перевізника не пізніше, ніж через 21 день з дня втрати багажу і не пізніше, ніж через 6 місяців при внутрішніх перевезеннях.

Багаж вважається загубленим, якщо він не знайдений після 21 дня з моменту його планового прибуття. Багаж, що прибув в аеропорт, зберігається безкоштовно 2 доби, включаючи день прибуття. Якщо багаж не був викликаний, він зберігається в аеропорту один місяць при міжнародних перевезеннях, і на протязі 6 місяців – при внутрішніх перевезеннях.

Після проходження вказаних термінів багаж реалізується перевізником в установленому порядку. Такі ж правила діють і відносно всіх речей і предметів, що були забуті пасажирами в салоні літака.

#### **2.4. Схеми взаємодії туристських фірм і авіакомпаній**

У рамках організації туристичних подорожей існує кілька схем взаємодії фірм – туроператорів і авіакомпаній [7]:

1 – бронювання місць і викуп авіаквитків через агентства авіакомпанії або через системи бронювання;

2 – договір з авіакомпанією на квоту місць на регулярних авіалініях;

3 – агентська угода і робота в якості агентства з продажу авіаквитків для власних туристів;

4 – організація чартерних авіарейсів для перевезень туристів.

Розглянемо кожен із зазначених схем взаємодії турфірми і авіакомпанії.

**Бронювання місць і викуп авіаквитків.** До недавнього часу для здійснення цієї процедури представникам турфірм необхідно було особисто відвідувати агентства авіакомпаній. Зі створенням автоматизованих, а пізніше і комп'ютерних систем бронювання авіаквитків процедура значним чином спростилася і прискорилося. Зараз комп'ютерні мережі бронювання авіаквитків переросли у глобальні дистриб'юторські системи (GDS – Global Distribution System), де окрім авіаквитків можна забронювати номер в одному з готельних ланцюгів або каюту на круїзному лайнері, взяти автомобіль напрокат, замовити квитки на культурно-розважальні заходи. В Європі і в Україні, зокрема на міжнародних і внутрішніх перевезеннях лідером є система Amadeus. Крім того, туристичні агентства користуються системою Galileo або Serena [7].

Для бронювання і продажу авіаквитка агенту необхідно мати наступну інформацію:

- номер рейсу;
- клас перельоту (обслуговування);
- дати відправлення і повернення;
- місця (аеропорти) відправлення і призначення;
- необхідну кількість місць;
- прізвища, ініціали пасажирів та номери паспортів;
- ім'я агента або назва турагентства, що формує маршрут;
- необхідність трансферу чи інших послуг наземних служб;
- наявність умов для знижок.

Щоб уникнути додаткових незручностей для авіаперевізників, а також полегшення процесу бронювання і підвищення якості обслуговування пасажирів турагентам рекомендується дотримуватись вимог професійної етики при бронюванні авіаквитків. Ці вимоги нескладні: необхідно керуватись стандартною процедурою бронювання квитків, не замовляти подвійну бронь, ретельно дотримуватись встановлених авіаперевізниками термінів і порядку оформлення квитків і так далі [7].

**Договір на квоту місць на регулярних авіарейсах.** Він може укладатись на умовах жорсткої чи м'якої квоти (блоку місць). При жорсткій квоті передбачаються строгі договірні зобов'язання по термінах продажу і оплачування. Замовник вносить передоплату, розмір якої звичайно включає суму вартості двох парних рейсів. Уся відповідальність за не реалізацію місць блоку лягає на туристську фірму незалежно від причини не реалізації.

При м'якій квоті замовник не має ніякої фінансової відповідальності перед авіакомпанією і має право в наперед обумовлені терміни повністю або частково відмовитись від своїх місць. Такий спосіб замовлення місць більш зручний для фірми-туроператора. Проте, якщо відмова відбудеться пізніше встановленого терміну, то замовнику належить виплатити штраф.

Договір з авіакомпанією на квоту місць на регулярних авіарейсах включає:

- графік турів у напрямку «туди» і «назад» із зазначенням місць призначення;
- кількість туристів у кожній групі (квота місць);
- терміни подачі заявок і викупу авіаквитків;
- терміни зняття замовлень на квитки без утримання штрафів (у випадку м'якого блоку);
- види тарифів на квитки, пільгові тарифи та умови їх надання;
- знижки і пільги на квоту місць;



- порядок і терміни повернення викуплених, але невикористаних квитків, матеріальна відповідальність, що впливає з термінів повернення (у випадку м'якого блоку) [7].

**Агентська угода з авіакомпанією.** Така схема взаємодії сторін передбачає, що фірма-туроператор виступає в якості «каси з продажу квитків» авіакомпанії, тобто сама виписує квитки, має відповідне комп'ютерне устаткування і право доступу до мережі бронювання даної авіакомпанії. При цьому туристична фірма одержує можливість самостійно виступати як агентство авіакомпанії з продажу авіаквитків не тільки для своїх туристів, що спрощує і прискорює процедури бронювання і оформлення проїзних документів. Авіакомпанія ж в особі даної турфірми має додаткових пункт продажу своїх послуг [7].

**Організація чартерних перевезень туристів.** Авіатранспортні підприємства поряд з регулярними рейсами, що виконуються у відповідності з опублікованим розкладом, здійснюють чартерні перевезення.

Чартер – це нерегулярне перевезення, яке виконується на основі фрахтування замовником повітряного судна в цілому або частини його місткості. Чартерні перевезення виконуються як за маршрутами, що співпадають з існуючими на внутрішніх і міжнародних лініях, так і за будь-якими іншими. Вони організовуються, якщо з туристським потоком у сезон не справляються планові рейсові літаки або у випадку перевезення туристів у місця, де рейсові маршрути відсутні або доставка туристів пов'язана з пересадками чи незручними стиковками.

Замовником чартеру звичайно виступає туристська фірма або група фірм. Співоренда (фрахт) чартерного рейсу літака може здійснюватись і декількома туроператорами. Проте, перевізники вважають за краще мати справу з одним замовником, який фрахтує літак цілком і несе ризик з продажу квитків і завантаженню літака. Туроператор, який виступає від декількох замовників, називається консолідатором. Саме цей оператор здійснює діяльність по організації сумісного використання декількома

турфірмами одного чартерного рейсу, організації продажу різних турів, співпадаючих за датою відправлення.

У світовій практиці розрізняють ряд комерційних різновидів чартерів.

1. Закритий чартер – перевезення оплачується організацією, що купує чартер для своїх співробітників за маршрутом, що не входить в регулярні повітряні лінії. Пасажири перевезення не оплачують. Чартери такого типу займають незначну частку в об'ємі чартерних перевезень.

2. ЕФІНІТІ чартер – це цільове перевезення групи пасажирів, об'єднаних за професійною ознакою: члени аматорських, спортивних і спеціальних клубів, союзів ветеранів, професійних асоціацій. Замовником чартеру виступає відповідна організація.

3. Інклюзив – тур – чартер. Це також чартерне перевезення туристів. Вартість чартеру оплачується туристською фірмою. Чартерний тариф перевезення оплачується туристом в пакеті з вартістю туру. Цей тариф, природно, нижче ніж тариф «інклюзив – тур» при регулярних перевезеннях.

4. Блок-чартер. Замовник купує частину комерційної місткості літака – блок місць (30-40 місць на регулярному рейсі). Замовник платить за блок в цілому незалежно від фактичного використання, тобто зайнятості крісел в даному блоці. Блок – чартерні перевезення вигідні авіакомпаніям тільки в період попиту, оскільки блок місць продається за ціною, істотно меншою, ніж його вартість за нормальними тарифами.

5. Нецільовий комерційний чартер (нон-енфініті). Група пасажирів в цьому випадку формується без жодних обмежувальних ознак за професійною єдністю. Турфірма – замовник чартеру повністю оплачує вартість чартеру і з розрахунку мінімальної кількості пасажирів, рівної 40-50 чоловік.

6. Спліт-чартер. Це змішане перевезення, при якому на різних ділянках маршруту пасажирів перевозяться регулярними і чартерними рейсами. На спліт-чартері дозволяється комбінувати різні групи пасажирів, які прямують з різною метою і навіть в різні кінцеві пункти маршруту.

7. Разовий чартер: «туди» або «туди і назад». Здійснюється у разі, коли замовник замовляє чартер на певні дати вильоту, а в проміжку між чартерними рейсами авіакомпанія використовує цей літак на свій розсуд.

8. Тайм-чартер. Літак фрахтується на певний тимчасовий період, на протязі якого знаходиться в повному розпорядженні замовника, незалежно від його використання для перевезень. Тайм-чартер вигідний авіакомпанії, яка одержує гарантовану платню за фрахт, і зручний замовнику, якщо останньому необхідно організувати масові перевезення у певному періоді.

9. Чартерний ланцюг. Це вид чартеру, при якому зафрахтований літак прибуває в пункт початку чартерних перевезень і з цього пункту здійснює чартерні рейси в один або декілька пунктів призначення по схемі «туди – назад». Після закінчення чартерних перевезень літак використовується за розсудом авіакомпанії. Перегін літака в пункт початку чартерних перевезень і із цього пункту замовником не оплачується: ці польоти для авіакомпанії є холостими прогонами або завантажуються нею на свій розсуд. При чартерних перевезеннях укладається контакт-договір чартеру (фрахтування повітряних суден), який і є правовим документом.

## **2.5. Правове забезпечення перевезень повітряним транспортом**

У своїй діяльності авіаційний транспорт використовує повітряний простір, який до початку ХХ сторіччя вважався натуральним загальнодоступним природним середовищем. Парижською конвенцією 1919 року було проголошено «повний і винятковий» суверенітет повітряного простору кожної держави. Дане положення було закріплено нині діючим нормативним актом міжнародного повітряного права – Чикагзькою конвенцією про міжнародну цивільну авіацію, що була прийнята у 1944 році. Конвенція поклала початок Міжнародній організації цивільної авіації (ІСАО), що є спеціалізованою інституцією ООН і якій доручені важливі завдання регулювання міжнародного повітряного сполучення. Під егідою цієї

організації були укладені важливі конвенції стосовно фінансування послуг допомоги під час повітряних польотів (Токіо, 1963 р.), боротьби проти повітряного піратства (Монреаль, 1971 р.), вона надає також технічну допомогу країнам, що розвиваються. Чикагзька конвенція проголошує численні норми повітряного права (про реєстрацію повітряних суден, режими аеропортів, регулювання спорів тощо), прийняла кілька правил про польоти над територіями держав-учасниць, розрізняючи регулярні та нерегулярні (чартерні) польоти. Угоди про транзит та про транспорт доповнюють Чикагзьку конвенцію, проголошуючи так звані «свободи повітря», яких було затверджено п'ять: перша свобода або право польоту: право транзитного польоту над територією іноземної держави без посадки; друга свобода або право технічної посадки: право приземлитися без комерційної мети; третя свобода: право привозити в іноземну державу пасажирів, вантаж та пошту, взяті на борт у державі реєстрації повітряного судна; четверта свобода: право відвозити з іноземної держави пасажирів, вантаж та пошту, які летять в державу реєстрації повітряного судна; п'ята свобода: право здійснювати транспортні та комерційні перельоти між державами, в яких не зареєстровано це повітряне судно.

Держави та авіакомпанії прагнуть завдяки переговорам та міжнародним організаціям, в яких вони беруть участь, відстоювати свої інтереси. Держави погоджуються на виконання тієї чи іншої свободи, укладаючи двосторонні конвенції, яких нараховується вже понад 1200 [24, с. 294].

В міжнародній регламентації повітряних перевезень туристів і пасажирів найбільш значущу роль відіграють Міжнародна асоціація повітряного транспорту і Міжнародна організація цивільної авіації.

Міжнародна організація цивільної авіації (International Civil Aviation Organization) – ICAO – одна з перших і авторитетніших світових структур. Членами ICAO є 180 держав. ICAO працює в тісному контакті з іншими міжнародними організаціями, такими, як United Nations Community / World

Meteorological Organization, International Union of Electrical Communications, World Post Union, World Health Organization, International Sea Organization.

Заснована у 1947 році і отримала статус спеціалізованої установи ООН у 1948 р. Основними цілями ІСАО є:

- розвиток принципів і технічних методів в галузі міжнародної повітряної навігації;
- розвиток міжнародного повітряного транспорту на принципах безпеки і надійності;
- сприяння розвитку цивільного літакобудування, повітряних трас, аеропортів і навігаційних засобів.

Міжнародна асоціація повітряного транспорту (International Association of Air Transportation) – ІАТА – створена для координації дій світових авіакомпаній, спрямованих на забезпечення безпеки і підвищення ефективності повітряних перевезень у всіх регіонах земної кулі. Заснована в 1945 р. в Гавані. ІАТА є професійною асоціацією авіаційних компаній, що здійснюють міжнародні рейси. Головне завдання Асоціації – впорядкування міжнародного комерційного авіаційного сполучення, впровадження єдиних для всіх членів правил і процедур, перевезень пасажирів, встановлення узгоджених тарифів на пасажирські перевезення на міжнародних маршрутах.

Сьогодні ІАТА виконує такі функції:

- Технічні: узгодження і регулювання технічних аспектів і вимог при організації міжнародних польотів, результати метеослужб, систем зв'язку, організації живлення і медичного обслуговування.
- Юридичні: розроблення міжурядових угод, конвенцій, генеральних умов, перевезень, агентських угод та інших документів.
- Координація загальної політики перевезень на урядовому рівні.
- Фінансовий сервіс: аналіз фінансової діяльності авіакомпаній щодо регулювання взаєморозрахунків.
- Організація перевезень: узгодження загальних процедур обслуговування пасажирів і багажу.

- Агентська робота: акредитація агентств з продажу квитків, навчання фахівців.
- Інформаційні: видання бюлетенів, правил авіаперевезень, нормативної документації.

Асоціація виконує консалтингові роботи, підготовку і перепідготовку як льотного борт персоналу і персоналу наземних служб, так і персоналу транспортних і туристських агентств.

Туристські агентства беруть участь в діяльності IATA через її спеціальне відділення – International Travel Agents Network (IATAN) Міжнародну організацію агентів авіакомпаній, а також через міжнародні організації цивільних аеропортів.

В рамках організації туристських подорожей існує декілька форм взаємодії туристських фірм і авіакомпаній:

- бронювання місць і викуп авіаквитків через агентства авіакомпаній;
- бронювання місць і викуп авіаквитків через системи бронювання;
- укладання договору з авіакомпанією на квоту місць на регулярних авіалініях;
- укладання агентських угод стосовно продажу авіаквитків для своїх туристів;
- організація чартерних авіарейсів під туристські перевезення.

Окрім регулювання власне міжнародного авіаційного сполучення до сфери діяльності IATA увійшли питання регулювання бронювання послуг перевізників, включаючи системи автоматизованого бронювання і методи взаємних розрахунків між компаніями, у випадках, коли в перевезенні беруть участь не один, а декілька перевізників.

Таким чином, в Асоціацію входить не тільки перевізники, але і інші компанії, у тому числі і туристські агентства.

Регулювання авіаційних перевезень у внутрішньому повітряному просторі України здійснюється Повітряним Кодексом України, який включає 17 розділів.

У перших розділах: «Загальні положення», «Авіаційні правила України», «Використання повітряного простору України» розглянута сфера дії Повітряного Кодексу, визначені принципи державного регулювання діяльності цивільної авіації та порядок використання повітряного простору України.

Розділ 4 – «Повітряні судна» надає існуючу класифікацію повітряних суден, визначає порядок їх реєстрації та допуску до експлуатації.

Розділи 5, 6 – присвячені вимогам щодо авіаційного персоналу та екіпажу повітряного судна.

Розділ 7 – «Аеродроми і аеропорти» – регламентує питання будівництва, реконструкції та експлуатації аеродромів та аеропортів, їх сертифікації.

У Розділі 8 – «Повітряні траси і місцеві повітряні лінії» розглянуті питання сертифікації та допуску повітряних трас до експлуатації.

Розділи 9, 10 – «Польоти повітряних судів» і «Міжнародні польоти повітряних судів» містять питання щодо допуску до польоту повітряного судна; підготовки екіпажу; забезпечення польотів повітряного судна; визначають вимоги до документації, що знаходиться на борту літака. Тут розглянуті також норми і правила здійснення міжнародних польотів, перельоту державних кордонів.

Розділ 11 – «Повітряні перевезення» встановлені правила та нормативи виконання повітряних перевезень, порядок організації чартерних рейсів. У розділі розглянуто також інформаційно-рекламне забезпечення повітряних перевезень.

Розділ 12 – «Авіаційні роботи і порядок їх виконання» дає характеристику авіаційним роботам, які виконуються з використанням польотів повітряних суден для різних цілей.

Заключні розділи Повітряного Кодексу України «Пошукові та аварійно-рятувальні роботи», «Розслідування авіаційних подій» розглядають питання, пов'язані з випадками, коли повітряне судно терпить аварію. Встановлюється

порядок розслідування авіаційної події, забезпечення безпеки польотів повітряних суден.

У Повітряному Кодексі України передбачається відповідальність перевізника перед пасажирями повітряного судна і вантажовідправниками в порядку, встановленому законодавством, міжнародними договорами, а також договором повітряного перевезення пасажиря, вантажу або пошти. Перевізник, пасажир, вантажоодержувач і вантажовідправник несуть відповідальність за порушення митних, валютних, санітарних, карантинних і інших правил відповідно до законодавства.

### **Контрольні запитання**

1. Які техніко-економічні особливості відрізняють повітряний транспорт від інших видів транспорту?
2. Які види послуг надаються пасажирям в аеропортах міжнародного значення?
3. Які підприємства та служби входять до складу міжнародного аеропорту?
4. Що входить до складу матеріально-технічної бази повітряного транспорту?
5. Які існують умови для здійснення повітряного перевезення пасажирів та їх багажу?
6. Що є доказом оплати перевезення пасажиря та містить всю необхідну інформацію для здійснення взаєморозрахунків з авіакомпанією?
7. Яким чином засвідчується договір повітряного перевезення?
8. Які існують варіанти класів обслуговування пасажирів на борту повітряного судна?
9. Який багаж можна віднести до зареєстрованого?
10. Які встановлено норми для безкоштовного провозу багажу в залежності від класа бронювання квитка?



11. Назвіть основні схеми взаємовідносин туристичних фірм і авіакомпаній.
12. Які міжнародні організації забезпечують регулювання перевезень пасажирів в світі?

### **Завдання для самостійної роботи**

Завдання 1. Складіть перелік аеропортів України, що мають статус міжнародних. Наведіть техніко-експлуатаційні характеристики одного з них (на вибір).

Завдання 2. На прикладі однієї з авіакомпаній України зробіть схему повітряних маршрутів, які вона обслуговує.

Завдання 3. Зберіть необхідні відомості та надайте характеристику повітряному флоту, що використовує авіакомпанія «Міжнародні авіалінії України»: типи літаків, пасажиромісткість, швидкість руху, дальність польоту.

## **Розділ 3. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТУРИСТІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

### **3.1. Техніко-економічні особливості залізничного транспорту та його роль в обслуговуванні туристів**

Перша подорож залізницею була здійснена 27 жовтня 1925 року за маршрутом Стоктен – Дарлінгтон в Англії. В 1830 році розпочалось будівництво залізничної мережі в США, дві години пізніше – у Франції, а потім у Бельгії, Німеччині, Австрії і Росії. Якщо згадати історію, саме на потягу у 1841 році здійснено перший в історії тур, що був організований Томасом Куком. Поступово відбувалось удосконалення технічних характеристик пасажирських вагонів, підіймався рівень їх комфорту. В 1882 році у США введено до експлуатації перший спальний вагон, а через рік – перший вагон-ресторан. Сьогодні залізниця здійснює величезний обсяг пасажирських перевезень при високому рівні комфорту, швидкості та доступним цінам. З часу свого виникнення й до сих пір залізниця дає свій суттєвий внесок в розвиток туризму і бере активну участь у здійсненні туристичних подорожей.

Пасажирський залізничний транспорт характеризується низкою техніко-економічних особливостей, які знаходять відображення в його основних перевагах і недоліках у порівнянні з іншими видами пасажирського транспорту. До найбільш характерних особливостей залізничного транспорту можна віднести такі:

1. Можливість забезпечення будь-якої сухопутної території пасажирськими перевезеннями і транспортної доступності до неї. Досягнення науково-технічного прогресу створюють умови для «проникнення» залізних доріг в самі віддалені райони.

2. Висока перевізна здатність. Велика місткість пасажирських потягів та пропускна здатність сучасних залізничних доріг забезпечують потенціальні

можливості для здійснення великого обсягу перевізної роботи. Для туристичного обслуговування це означає здатність залізниці задовольняти транспортні потреби потужних туристопотоків в період інтенсивного руху.

3. Можливість здійснювати туристичні перевезення при відносно низькій залежності від атмосферних умов. Ця перевага сприяє подоланню об'єктивних труднощів, пов'язаних із впливом сезонного фактору на туристичну діяльність.

4. Відносно висока швидкість руху і доставки туристів до місць перебування. Пасажирський залізничний транспорт за величиною своєї технічної швидкості поступається тільки повітряному. Сучасні пасажирські потяги розвивають швидкість до 350 км/год.

5. Високий рівень комфорту при подорожі. За якісними характеристиками транспортної послуги лише круїзні судна перевершують залізничний транспорт. Відносно великі простори пасажирських вагонів створюють умови для пропонування туристам різноманітних додаткових послуг, включаючи ночівлі і харчування. Це має особливе значення при організації специфічних транспортних подорожей, таких, наприклад, як круїзи залізничним транспортом.

6. Низька собівартість перевезень, що дає можливість залізниці встановлювати привабливі тарифи для пасажирів і туристів.

7. Висока ступінь безпеки подорожі. Встановлено, що за її рівнем залізничний транспорт у 370 разів перевершує автомобільний [14, с. 90].

Поряд із зазначеними перевагами пасажирський залізничний транспорт має і певні недоліки, які обмежують його можливості у всебічній участі в туристичному перевізному процесі. До них можна віднести такі:

1. Обмежена маневреність. Залізнична колія не дозволяє відхилюватись при рухові потягу. Неможливим також є вільний вибір маршруту, свавільний рух по залізниці і таке інше.

2. Низька ступінь покриття певних територій залізничною колією, в той час, коли залізничний транспорт може рухатись тільки по спеціально створеній залізничній колії.

3. Висока капіталоємність спорудження залізниць та відносно повільна їх окупність. Сучасний рівень розвитку науки і техніки створює сприятливі умови для подолання зазначених недоліків залізничного транспорту. Значною мірою вони можуть бути усунені через будівництво сучасних споруд (мостів, тунелів) для подолання різних за характером перешкод і досягнення більшої кількості місць туристичного інтересу у межах певних географічних територій.

Аналізуючи техніко-економічні особливості пасажирського залізничного транспорту можна визначити його роль в системі туристичного обслуговування. Пасажирський залізничний транспорт:

- здійснює масові туристичні перевезення на середні і дальні відстані;
- виконує транспортне обслуговування всіх видів і форм туризму на протязі всього календарного року;
- комплексно задовольняє транспортні і туристичні потреби під час подорожування туристів;
- забезпечує організацію і проведення тривалих туристичних подорожей за прямими і круговими маршрутами, в тому числі і в комбінації з іншими видами пасажирських засобів перевезення.

В цілому можна стверджувати, що пасажирський залізничний транспорт гарантує регулярність і системність транспортних зв'язків, але в той же час він пов'язаний за часом і за місцем з основними елементами своєї стаціонарної технічної бази.

### **3.2. Матеріально-технічна база залізничного транспорту і організація її експлуатації**

Матеріально-технічна база пасажирського залізничного транспорту складається з двох основних елементів: комплексу стаціонарних споруд і рухомого складу. Їх розмежування здійснюється на основі різниці у функціях, які вони виконують при транспортному обслуговуванні подорожуючих.

Стаціонарна (нерухома) частина призначена для обслуговування пасажирів перед і після подорожі, а також збереження, технічної підтримки і ремонту рухомого складу.

Рухомий склад безпосередньо здійснює перевізну роботу, тобто просторове переміщення людей.

Стаціонарна база пасажирського залізничного транспорту може бути згрупована за такими складовими:

- Залізнична колія і пов'язані з нею споруди і пристрої.
- Пасажирський комплекс.
- Допоміжні споруди.

Залізнична колія – це технічна споруда, яка у відповідності з експлуатаційними особливостями залізничного транспорту забезпечує необхідне матеріальне середовище для пересування транспортних засобів. Вона відповідає суворо визначеним стандартам і вимогам: за шириною міжрейкового простору, градусом нахилу, радіусом повороту та іншим показникам, що забезпечують безпеку руху.

У міжнародній практиці використовуються три види залізничної колії: широколінійні (відстань між рейками 1520 мм), нормальні (ширина між рейками 1435 мм) та вузьколінійні (відстань між рейками 500-600 мм). Перша існує у всіх державах колишнього СРСР, а також в Австралії. Другий вид колії масово поширений у Європі, Північній Америці, деяких інших географічних районах світу. Третій вид колії, як правило, має локальне

значення. Він прокладається у гірських районах з малим пасажирським потоком або в місцях розваг і атракцій типа «ретро».

Пасажирський комплекс включає залізничні вокзали і пасажирські станції.

Вокзали – це пасажирські будівлі, призначені для обслуговування пасажирів. Приміщення вокзалів поділяються на:

- операційні (вестибюль, довідкове бюро, касовий зал, приміщення для прийому і видачі багажу);
- приміщення очікування і культурно-побутового обслуговування (зали очікування, ресторани, буфети і кімнати відпочинку);
- адміністративно-службові приміщення.

Залежно від можливої кількості обслуговуючих пасажирів вокзали поділяються на:

- малі – (25-200 пасажирів в добу);
- середні – (201-700 пасажирів в добу);
- великі (701-1000 пасажирів в добу);
- особливо великі (понад 1700 пасажирів в добу).

Рухомий склад пасажирського залізничного транспорту включає різні види локомотивів і пасажирських вагонів.

Локомотиви в залежності від двигунів, які в них запроєктовані, поділяються на парові (зараз використовуються рідко); дизельні, електричні і газотурбінні. Найекономічний режим експлуатації забезпечують електролокомотиви, а найбільшу швидкість – газотурбінні. Останні використовуються переважно в індустріально розвинутих країнах Західної Європи, США, Японії.

У 80-х роках минулого сторіччя у Франції увійшов до експлуатації потяг нового покоління здатний розвивати швидкість 260 км/год., на відміну від вже існуючого Shinkansen в Японії, що рухався зі швидкістю 220 км/год. Зараз мережа TGV (Train a Grande Vitesse – аббревіатура від французького «високошвидкісний потяг») є найбільш розвинутою в Європі. Для таких

потягів побудовані спеціальні виділені траси, що дозволяють їм розвивати швидкість до 320 км/год. У квітні 2007 року TGV встановив світовий рекорд швидкості для рейкових потягів – 574,8 км/год.

Швидкісні потяги можуть рухатися і звичайними залізничними лініями, але в цілях безпеки швидкість на них обмежена 220 км/год. [7].

В Україні поки що відсутні високошвидкісні потяги. Через незадовільний стан колій швидкісні потяги в нашій країні рухаються зі швидкістю близько 140 км/год., тоді як в Європі – не менше 180-200 км/год. Для запуску ж потягів, аналогічних європейським необхідно не тільки оновлювати рухомий склад, а й будувати нові дороги. До 2012 року в Україні планується відкрити лінії «Pendolino» (французької компанії Alstom), що розвивають швидкість понад 200 км/год. і зараз експлуатуються у Фінляндії, Італії, Великобританії, Чехії, Словаччині [7].

Всі потяги, призначені для перевезення пасажирів, формуються з різних типів вагонів. Вагонний парк України є дуже різноманітним. Пасажирські вагони в залежності від внутрішнього обладнання, планування і призначення поділяються на:

- Звичайні, які забезпечують тільки місця для сидіння. Конструктивно вони представлені у двох основних варіантах: з загальним пасажирським простором і окремими купе.
- Спальні, які забезпечують умови для ночівлі під час подорожі. Як і звичайні вагони вони представлені у декількох варіантах: з двома, трьома та чотирьохспальними купе.
- Вагони-ресторани, які мають різний устрій, дизайн і пропонують послуги харчування під час подорожі. Вони входять до складу потягів, що здійснюють тривалі перевезення, а також туристичних. Як їх різновиди можуть зустрічатися вагони-буфети, вагони-бари, вагони-закусочні.
- Вагони-салони. Цей тип вагонів має спеціальне обладнання й пропонує високий рівень комфорту й комплексність обслуговування

пасажирів. Такі вагони включаються до складу спеціальних туристичних потягів або обслуговують ділові подорожі.

За типом вагонів розрізняють вагони відкритого і закритого типу (купейні). До першого типу відносяться вагони:

- з місцями для сидіння 68-74 пасажирів;
- плацкартні вагон загального варіанту на 81 пасажирів;
- плацкартні вагони в спальному варіанті розраховані на 54 пасажирів.

Вагони закритого типу (купейні) поділяються на:

- жорсткі;
- м'які;
- змішаного типу МІКС;
- вагони типу РІЦ.

Жорсткі купейні вагони розраховані на 36 місць, м'які на 32 місця. З метою ідентифікації усі вагони мають п'ятизначний номер, який розміщений під кодом залізниці на боковій стороні вагона:

- 0 – м'який (СВ, РІЦ)
- 1 – купейний жорсткий
- 2 – плацкартний
- 3 – міжобласний
- 4 – поштовий
- 5 – багажний
- 6 – ресторан
- 7 – поштово-багажний

На залізничному транспорті існує поняття – композиція складу пасажирського потягу. Під ним розуміється порядок розташування у складі пасажирського потягу вагонів різного типу, тобто схема складу потягу. Вона повинна, з одного боку, відповідати запитам пасажирів, а з іншого, забезпечувати ефективне використання пасажирських вагонів. Композиція складу залежить від категорії потягу (швидкий або



пасажирський), часу курсування (вдень або вночі), і відстані проходження (приміські, місцеві, міжнародні).

Для покращення використання пасажирських вагонів велике значення має уніфікація схем складу потягу. У склад пасажирського потягу, як правило, включають такі вагони: 1-2 м'яких, 5-8 купейних, 7-8 некупейних (плацкартних), 1 вагон-ресторан, багажний і поштовий вагони.

Склад туристсько-екскурсійного потягу прямого сполучення налічує від 12 до 16 вагонів (в тому числі вагони-ресторани). Для перевезення туристів в місцевому сполученні склад потягу має не менше 10 вагонів. Для перевезення туристів в приміському сполученні – не менше 6 вагонів.

Працівникам туристичних підприємств необхідно мати уявлення про масштаби та види сполучень на залізничному транспорті.

Залізнична мережа України є однією з найбільших в Європі. Загальна експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування складає 22,5 тис. км і за показником її густоти наближається до Франції та Італії. Мережа українських залізниць функціонує як єдиний виробничо-технологічний комплекс, управління яким здійснюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України – Укрзалізницею, що підпорядкована Міністерству транспорту України. Шість залізниць об'єднують всі області України (див. таблицю 3.1).

Таблиця 3.1

#### Залізниці України

Найменування залізниці	Адміністративні одиниці, що входять до складу залізниці	Центр управління
Одеська, 4,2 тис. км	Одеська, Миколаївська, Херсонська, Кіровоградська, Черкаська області	Одеса
Південна, 3,6 тис. км	Харківська, Полтавська, частина Чернігівської, Сумської, Луганської областей	Харків
Донецька, 2,9 тис. км	Значна частина Донецької і Луганської областей	Донецьк
Придніпровська, 3,2 тис. км	Дніпропетровська, Запорізька і Кримська області	Дніпропетровськ
Південно-	Хмельницька, Вінницька,	Київ

Західна, 4,7 тис. км	Житомирська, Київська, Чернігівська і частково Сумська області	
Львівська, 4,5 тис. км	Львівська, Івано-Франківська, Тернопільська, Чернівецька, Закарпатська, Волинська, Рівненська області	Львів

В Україні розрізняють декілька видів пасажирських перевезень: прямі, місцеві, приміські, міжнародні.

Прямим сполученням називають поїздку пасажирів по двом і більше залізницям. Місцевим – поїздку пасажира в межах однієї залізниці, але не у приміському сполученні. Приміське сполучення – це поїздка пасажира у межах приміських зон, але не більше ніж 150 км. До міжнародного перевезення відноситься поїздка пасажира по залізницям двох і більше країн.

Сполучення забезпечується такими основними категоріями пасажирських потягів (за швидкістю руху і частотою зупинок):

- високошвидкісні;
- швидкісні;
- швидкі;
- пасажирські;
- приміські.

В країнах Західної Європи існує дещо інша класифікація пасажирських сполучень. Практично в кожній країні виділяють місцеві (регіональні приміські), регіональні, а також високошвидкісні потяги, що курсують як в межах країни, так і в міждержавному сполученні, але з обмеженою кількістю зупинок.

Наприклад, в Італії є декілька типів поїздів: «Eurocity», «Inter City», «Espresso», «Diretto», «Locale». Всі поїзди типу EC – Eurocity – це фірмові експреси, що зупиняються лише в найбільших містах і використовуються для міжнародних рейсів. Потяги IC – Inter City експлуатуються як у внутрішніх, так й у міжнародних сполученнях. Експреси EXPR – Espresso також здійснюють внутрішні перевезення, але використовуються і на міжнародних

лініях. Вони мають перший й другий класи і зупиняються лише на головних станціях. Напівекспреси DIR – Diretto – це прямі потяги, що під час руху зупиняються на більшості станцій, тут часто буває тільки другий клас сидячих місць, однак вагони таких поїздів мають сучасний вигляд. Locale – це потяги місцевого сполучення на невеликих лініях, вони зупиняються на усіх станціях і приблизно відповідають нашій електричці.

В Німеччині окрім високошвидкісних експресів ICE – Inter City Express та ICT, що забезпечують міжнародні та далекі внутрішні перевезення, також існують нічні потяги Nacht Zug, приміські потяги (наприклад, S – S-Bahn Berlin) та регіональні (наприклад, Bayerische Eisenbahngesellschaft – Баварія або ALEX – Allgäu – Express, що курсує на півдні).

Всі лінії швидкісного сполучення класу Euro City Express країн ЕС об'єднані в єдину мережу TEE – Trans Europe Express Train. Крім того існує мережа нічних потягів CNL – City Night Line регулярного сполучення, що пов'язує Швейцарію, Австрію, Німеччину, Нідерланди, Данію. Потяги мають спальні і кушеточні вагони двох класів [7].

### **3.3. Перевезення туристів регулярними пасажирськими потягами**

Для людини, яка вирішила виїхати у подорож і скористатись при цьому залізничним транспортом є три варіанти організації такої поїздки:

1. Турист здійснює свою поїздку самостійно.
2. Турист купує тур у вигляді пакета послуг до місця свого інтересу в туристичній фірмі.
3. Турист купує залізничний тур на подорож у спеціалізованому туристсько-екскурсійному потягу.

Відповідно до того варіанту, який буде обраний туристом, будується схема його подальших дій.

У першому варіанті турист купує залізничний квиток на регулярний, графіковий потяг самостійно на загальних підставах. Він оплачує свій проїзд відповідно до встановлених тарифів й отримує квиток або залізничний проїзний документ, що оформлюється на спеціальному бланку.

Повна вартість проїзду дорослого пасажера в спальних вагонах та вагонах з сидячими нумерованими місцями поїздів прямого та місцевого сполучення складається з двох частин:

- квиток – частина вартості проїзду, що встановлюється залежно від категорії вагона та поїзда, що компенсує витрати на переміщення вагона;
- плацкарта – частина вартості проїзду, що встановлюється залежно від категорії вагона, поїзда і компенсує витрати на підготовку в рейс та обслуговування вагона.

Ставки квитка і плацкарту є диференційованими залежно від відстані поїздки, категорії поїзда і вагона.

До складових вартості проїзного документа включається квиток, плацкарта, податок на додану вартість, страховий збір, плата за продаж проїзного документа (комісійний збір), плата за користування комплектом постільних речей.

За видом і способом оформлення проїзні документи бувають: картонні, катушкові, бланкові ручної виписки і бланкові, оформлені через автоматизовану систему резервування «Експрес». Останнім часом бланкові квитки ручного оформлення використовуються рідко. Основна маса проїзних документів на потяги далекого прямування видається через автоматизовану систему «Експрес». Такі квитки оформляються на спеціальних друкарських автоматичних пристроях практично на всіх залізницях України. Даний проїзний документ – це бланк на кольоровому папері, що має декілька ступенів захисту. На ньому міститься вся необхідна для пасажера інформація: номер та шифр потягу; дата і час відправлення; номер та тип вагона; ціна; маршрут (станція відправлення – станція призначення); дата і час прибуття.

Більш складне оформлення мають квитки за кордон. Документом на право проїзду в міжнародному сполученні є пасажирський квиток, форма і зміст якого виконані у відповідності з угодою про міжнародні пасажирські сполучення. Документ має спеціальний знак – МС. Квиток має вигляд купонної книжки, яка складається з обкладинки і квитка-купона.

Особливістю європейських залізничних перевезень є те, що при придбанні квитка в ньому не позначаються ні дата поїздки, ні номер місця пасажира. Вони проставляються безпосередньо перед відправленням. Крім того, у Європі поширені залізничні «проїзні» – абонементи, що дають право необмеженого пересування протягом деякого часу у межах визначеного району [7].

У випадку купівля людиною туру в туристичній фірмі, вся турбота за придбання квитків на відповідний потяг покладається на фірму-туроператора. У такому разі туристична фірма заздалегідь здійснює резервування місць у залізничних касах.

При резервуванні квитків для групи туристів, туристична фірма звертається до начальника залізничного вокзалу з письмовою заявою встановленої форми на виділення необхідної кількості білетів для перевезення туристів. В заяві вказуються: повна назва організації, її адреса, реквізити банку, дата від'їзду, бажаний номер поїзда, кількість і категорія місць, станції відправлення і призначення. Заява підписується керівником туристичної організації та головним бухгалтером, здається у касу залізничного вокзалу для організованих груп і реєструється у старшого касира. Заява подається, як правило, в період, коли розпочато попередній продаж проїзних документів на дату, яку замовляє організатор поїздки.

Продаж проїзних квитків здійснюється як готівкою, так і за безготівковим розрахунком. Якщо відрізок часу між прийняттям заяви і відправленням поїзда не дозволяє здійснити попередню оплату перевезення, то замовник оплачує її готівкою.

Плата за послуги з резервування місць вноситься готівкою в день замовлення за кожне замовлене місце, незалежно від того, яка кількість місць фактично буде викуплена. Але якщо до відправлення поїзду від дати подання заяви на резервування місць залишається 6 і більше днів, то допускається безготівкова оплата послуг резервування місць. При цьому перерахування коштів повинне бути здійснене на протязі 3 банківських днів від дня виписки рахунку, але не пізніше ніж за 2 доби до відправлення поїзда.

Замовник повинен викупити проїзні документи на замовлені місця в день, що призначається касиром. При цьому встановлюються певні граничні терміни викупу проїзних документів: при замовленні місць за 45-30 діб до відправлення поїзда – місця повинні бути викупленими за 20 діб до відправлення поїзда, при замовленні за 29-12 діб місця викупаються за 10 діб, при замовленні за 11-6 діб – місця викупаються за 5 діб. За необхідності пункт продажу може встановлювати інші терміни викупу проїзних документів. Заявки, що подаються в термін менше 3 діб до часу відправлення поїзда, повинні бути оформлені зразу після резервування місць та сплати за резервування. Місця з не викуплених у визначений термін проїзних документів передаються у загальний продаж, замовлення анулюється. Плата за резервування місць не повертається.

У залізничних перевезеннях речі, що пасажир бере із собою у вагон відносяться до ручної поклажі. До неї належать предмети і речі, незалежно від виду упакування, що легко переносяться і за своїми розмірами вільно розміщаються у вагонах на призначених для цього місцях. Відповідальність за цілісність та зберігання особистої ручної поклажі несе пасажир.

Кожний пасажир має право безкоштовно перевозити із собою у вагоні ручну поклажу вагою до 36 кг на повний, пільговий, безплатний проїзний документ і 15 кг на дитячий. Перевезення надлишкової ваги ручної поклажі оплачується додатково.

### **3.4. Організація подорожей у спеціалізованих туристсько-екскурсійних потягах**

Туристичним фірмам для організації масових поїздок туристів за спеціальним замовленням можуть бути надані в оренду пасажирські потяги. Туристсько-екскурсійні потяги – це орендовані рухомі склади, що призначаються поза регулярним розкладом, і використовуються для організації подорожі за спеціально сформованим маршрутом і визначеним графіком руху, з використанням спальних місць як бази розміщення на маршруті, а вагонів-ресторанів – як бази харчування туристів [7, с. 90].

Свого часу в СРСР був накопичений корисний досвід організації транспортних подорожей у спеціалізованих туристсько-екскурсійних потягах. Такі подорожі в країні почали здійснюватись з 1960 року. У перших поїздках приймали участь 1800 людей, які були розміщені у 4 потягах. У 1975 році в СРСР нараховувалось вже 2 тисячі туристських поїздів [15, с. 131]. Залізничні маршрути простягались через всю країну, в тому числі і в межах найбільш популярних екскурсійних зон.

Останні роки спостерігаються спроби відродження залізних турів як в Російської Федерації, так і в Україні. Так, російські компанії «РЖД Тур» (Російські залізниці) та «Транссибірський експрес» організують тури на туристському потягу екстра-класу «Золотий орел – Транссибірський експрес». Тур розрахований на 120 туристів. До складу цього потягу входять 6 вагонів класу Gold, 5 вагонів класі Silver, 1 вагон класу New Heritage для групи туробслуговування, 2 вагони-ресторани на 128 місць, вагон-бар, сервісний та багажний вагони, вагон-кухня тощо. Більш простими варіантами подорожей є «Зимовий експрес», що на новорічні свята курсує з міст Росії до м. Великий Устюг, або потяг «вихідного дня» на Кругобайкальській залізниці [7].

В Україні є поки що досить скромний досвід організації залізничних турів. Відомо, що перший туристсько-екскурсійний потяг був сформований

на Південній залізниці і вже зробив подорож за маршрутом Ромни – Полтава – Севастополь – Ромни. В Івано-Франківській області реалізується проект «Карпатський трамвай», який передбачає використання лісорозробних вузькоколіїних доріг для подорожей туристів. Туристичний маршрут «карпатського трамваю» прокладений від станції Вигода Івано-Франківської області до станції Сенечів і триває вісім годин. Самодіяльні подорожі вузькоколіїною можна здійснити і в Рівненській області за маршрутом Антонівка – Зарічне.

Тривалі тури регіонами України на єдиному в державі приватному потязі «Джерело» організовує «Центр ділового співробітництва «Джерело» СПК». Тури здійснюються не регулярно, а лише по замовленням [7].

Для формування туристсько-екскурсійного потягу перш за все необхідно скласти угоду між фірмою-туроператором і управлінням залізниці. Предметом такої угоди є передача залізницею орендарю (фірмі-туроператору) спеціального поїзда або окремого пасажирського вагону на визначену кількість місць, в тому числі для локомотивної бригади і працівників вагонів-ресторанів.

В угоді указується порядок здачі-приймання поїзда (вагона). Передача окремих вагонів або спеціальних потягів орендарю та їх повернення залізниці оформлюється сторонами спеціальним документом з обов'язковим відображенням у ньому відсутніх або зіпсованих деталей. Сторони домовляються про умови експлуатації орендованого потягу або вагона. Поїзда і вагони здаються в оренду з обслуговуванням проїзними бригадами (провідниками) або без них. Як правило, в угоду включається положення, що орендар без згоди орендодавця не має права на переобладнання вагонів і передачу їх іншій організації.

В угоді указується також вартість оренди і порядок розрахунків. При оформленні перевезення туристів в орендованих вагонах стягується:

- плата за оренду по ставкам, що встановлені адміністрацією залізниці;



- вартість проїзду по фактичній кількості туристів, але не менше кількості місць у вагоні, за тарифом, що відповідає типу вагона пасажирського поїзда;
- вартість перевезення багажу.

При пересилці орендованого поїзда або вагона (у порожньому стані) від пункту його приписки до місця зайняття його орендаром або до пункту приписки від місця звільнення його орендаром стягується плата за порожній пробіг.

Після укладання договору керівництву залізниці перераховується орендна плата і платежі за перевезення за весь шлях прямування (туди і назад) поїзда. Стягування всіх платежів здійснюється не пізніше ніж за 20 днів до відправлення туристського потяга.

Отримання проїзних платежів залізницею оформлюється квитанціями: одна – на проїзд туди, друга – на проїзд назад. В них вказують: маршрут прямування поїзда, пункти зупинок, вартість одного квитка, загальна кількість пасажирів і отримана сума за проїзд.

Копії договорів з відмітками про одержання усіх платежів і квитанції зберігаються в керівника туристського маршруту. Після закінчення рейсу він здає ці документи в бухгалтерію турфірми.

Після перерахування платежів, управління дороги дає адресну телеграму всім управлінням залізниць на шляху слідування туристсько-екскурсійного потягу. У телеграмі вказуються схема і розклад прямування поїзда, час і пункти передачі поїзда з однієї залізниці на іншу, пункти додаткового постачання палива і води в дорозі. Копії даної телеграми надаються туристичній фірмі, що організує подорож, начальникам управлінь залізниці, підприємствам харчування [7].

У штаті туристсько-екскурсійного потягу, крім бригади, що здійснює його безпосереднє обслуговування (начальник потяга, провідники вагонів, працівники вагонів-ресторанів), передбачається служба туристичного обслуговування, що складається з представників турфірми. Її очолює

директор (керівник) маршруту, під його керівництвом працюють турінструктор, організатор дозвілля та лікар. В кожному вагоні облаштовується «куточок туриста», де вивішується розклад руху турпотягу; прізвище начальника потяга, директора маршруту, провідників, лікаря, інструкторів, номер їх вагона і місця; номер вагона-ресторану, у якому харчуються туристи, номер зміни і час харчування [7]. Туристи розміщуються по 2-4 особи в купе. Окремі купе надаються директору маршруту, штабу турпоїзда, лікарю. Найбільш поширеним для туристсько-екскурсійних поїздів є цільнометалевий купейний вагон, який має 10 купе на 38 місць.

### **Контрольні запитання**

1. Які техніко-економічні особливості є характерними для залізничного транспорту?
2. Які особливості залізничного транспорту є привабливими для туристів?
3. Що є позитивним в організації туристських подорожей залізничним транспортом?
4. З яких елементів складається матеріально-технічна база залізничного транспорту?
5. Які види залізничної колії використовуються у країнах світу?
6. На які функціональні зони поділяються приміщення вокзалу?
7. На які види поділяються вагони в залежності від їх внутрішнього обладнання, планування та призначення?
8. Що означає поняття «композиція складу пасажирського потягу»?
9. Які існують схеми взаємодії туристичних фірм і залізниць?

## **Завдання для самостійної роботи**

Завдання 1. Розгляньте порядок розташування вагонів різного призначення у складі туристсько-екскурсійного потягу. Складіть схему композиції складу вагонів-ресторанів для туристського потягу далекого прямування.

Завдання 2. Складіть блок-схему взаємодії фірми-туроператора і залізниці при формуванні туристсько-екскурсійного потягу.

Завдання 3. Скористайтесь ресурсами Інтернет і наведіть приклади використання туристсько-екскурсійних потягів в країнах Європи.

## **Розділ 4. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТУРИСТІВ НА ВОДНОМУ ТРАНСПОРТІ**

### **4.1. Техніко-економічні особливості водного транспорту та його роль в системі обслуговування туристів**

Водний транспорт – морський і річковий – є видом масового транспорту, який здатний до перевезень великої кількості пасажирів. Розвиток водного транспорту можливий при наявності відповідних водних басейнів – океанів, морів, рік, озер. Середовище, в якому здійснюється рух водних транспортних засобів, в основному і зумовлює ті техніко-економічні і експлуатаційні особливості, якими водний транспорт відрізняється від інших видів транспорту. Відзначимо в першу чергу переваги водного транспорту перед всіма іншими. До них можна віднести такі:

1. Можливість здійснення масових пасажирських перевезень при високому рівні комфортності і повному комплексі життєзабезпечення.

Розмір водних транспортних засобів дозволяє надавати великий простір для обслуговування пасажирів і споживання ними значної кількості різноманітних додаткових послуг на борту судна. Серед них особливе значення мають: перевезення багажу великих габаритів; організація і пропонування розваг, харчування, ночівлі, торгівля й багато інших послуг.

2. Висока пропускна здатність. У порівнянні з іншими видами пасажирського транспорту, водний має добрі позиції по цьому показнику, особливо при експлуатації у таких великих водних басейнах як океани і моря.

3. Відносно невеликі за обсягом капітальні вкладення у будівництво водних шляхів і інженерних споруд. По даній позиції водний транспорт є лідером у порівнянні із залізничним і автомобільним видами транспорту. Це пояснюється тим, що рух плавальних засобів здійснюється у природному водному середовищі. Будівництво навіть штучних каналів у певних випадках коштує дешевше будівництва і підтримки в експлуатації залізниці або

автобана, оскільки канали використовуються не тільки у транспортних цілях, але і в енергетичних, іригаційних, водопостачальних та інших. Відповідно вкладені кошти розподіляються пропорційно між користувачами.

4. Можливість перевезення одночасно інших видів пасажирських транспортних засобів. Ця перевага сприяє подоланню одного з основних недоліків сухопутних видів транспорту – їх нездатність забезпечувати доступність у території і райони, які відділені водними перешкодами.

5. Багатофункціональність при використуванні для потреб туризму. Сучасні пасажирські і спеціалізовані туристичні плавальні засоби характеризуються великою різноманітністю за видом, потужністю, конструкцією, палубним обладнанням. Це дозволяє використовувати їх у широкому діапазоні – від можливості організації різних видів круїзів з участю великої кількості людей до індивідуальних подорожей з конкретними спеціальними цілями.

В несезонний туристичний період плавальні засоби можуть бути використані і в стаціонарному режимі на суші як засоби розміщення, харчування або розваг для туристів.

Поряд з відзначеними перевагами пасажирський водний транспорт має і певні недоліки. До них можна віднести такі:

1. Низька швидкість засобів перевезення. Цей недолік пов'язаний з подоланням опору водного середовища. У свою чергу воно потребує значної потужності двигунів засобів перевезення і, відповідно, підвищених витрат пального. Саме цим пояснюються високі експлуатаційні витрати сучасних швидкісних суден.

2. Сезонність в експлуатації водних засобів транспорту, особливо річкових. Пасажирський водний транспорт є досить чутливим до змін у атмосферних умовах, кліматі. Особливо це відчувається при експлуатації водного транспорту в малих водних басейнах – ріках та озерах, а також у помірних і північних географічних широтах.

3. Висока питома вага витрат на початкові і завершальні операції. Обслуговування суден в портах є винятково трудомістким процесом. Ця обставина обумовлює подорожчання перевезень на близькі та середні відстані, що є особливо характерним для водних транспортних засобів великої потужності.

До уразливих місць пасажирських перевезень водним транспортом можна також віднести синдром «замкнутого простору» і схильність деяких пасажирів до «морської хвороби».

Зазначені переваги і недоліки пасажирського водного транспорту визначають можливості його ефективної експлуатації переважно на великих відстанях. При цьому фахівці відзначають поступову втрату водним транспортом типово транспортних функцій. Сьогодні споживачами його послуг є переважно особи, які подорожують з туристичними цілями – для розваг, атракцій, «колекціонування» вражень і таке інше. На сучасному етапі розвитку пасажирський водний транспорт все більше утверджує себе як спеціалізована ланка в системі туристичного обслуговування. Він приваблює людей, головним чином, комфортом, а також на тих напрямках подорожування, де використання інших транспортних засобів є дорожчим або пов'язано з будь-якими незручностями.

#### **4.2. Матеріально-технічна база водного транспорту і організація її експлуатації**

Матеріальна база водного транспорту складається з двох основних елементів: морських і річкових портів і флоту.

Порти призначені для організації посадки й висадки пасажирів, проведення вантажних операцій, зберігання вантажів, нагляду за плаванням, оформлення документації.

Для забезпечення цієї мети вони мають у своєму підпорядкуванні необхідні засоби – пасажирські причали, вокзали, різні служби, що

забезпечують прийом, стоянку, відправлення суден, навантаження й вивантаження багажу, постачання суден, обслуговування пасажирів.

У будівлі пасажирського вокзалу здійснюються всі види операцій по відправленню суден в рейс та їх зустрічі з плавання, в тому числі забезпечення технологічних умов і можливостей для швидкого і ефективного проведення прикордонного, митного і санітарного контролю.

Розташування різних приміщень пасажирського вокзалу повинно забезпечити оптимальні умови для комплексного обслуговування подорожуючих. Важку роль відіграє тут наявність правильної технологічної схеми, яка має забезпечити послідовність всіх операцій з обслуговування пасажирів: надання інформації, реєстрація пасажирів, приймання багажу, митна і паспортна перевірка, швидка і безпечна посадка.

Флот водного транспорту поділяється на транспортний, технічний і допоміжний.

Транспортний флот служить для перевезення вантажів і пасажирів. Технічні судна проводять днопоглиблювальні й дноочисні роботи. Допоміжний флот обслуговує транспортні й механічні судна.

Основною частиною флоту є транспортний флот, що включає пасажирські, вантажопасажирські й вантажні судна.

Плавальний склад пасажирського водного транспорту включає різні за видами, потужністю, місткістю і функціональним призначенням транспортні засоби. Традиційні пасажирські судна в залежності від технічної характеристики двигуна поділяються на пароплави, теплоходи, дизель-електроходи. За функціональним призначенням засоби морських пасажирських перевезень можна класифікувати таким чином:

- пасажирські лайнери регулярних ліній каботажного плавання – у межах прибережних територіальних вод держави;
- пасажирські лайнери регулярних ліній міжнародних рейсів між портами різних держав або між портами однієї держави, але із заходом у порт іноземної держави;

- пасажирські лайнери регулярних трансокеанських ліній;
- круїзні судна – cruises ships, що здійснюють 5 – 15-денні й більш тривалі рейси із заходом у кілька портів різних держав із короткочасною (1-2 дні) стоянкою;
- пороми – ferry, що здійснюють регулярні вантажопасажирські перевезення;
- судна для перевезення спеціальних категорій пасажирів, наприклад, учасників фестивалів, олімпіад, дослідників, прочан – special trade passenger ship. Їхнє устаткування й експлуатація регулюються спеціальними вимогами Special Trade Passenger Ships Agreement;
- високошвидкісні судна – fast ferry – для пасажирських паромних перевезень – на повітряній подушці, катамарани, судна на підводних крилах; вітрильні судна, у тому числі навчальні й екскурсійні; яхти (вітрильні, парусно-моторні й інші типи);
- круїзери й моторні човни всіх типів;
- спеціальні екскурсійні судна, у тому числі із прозорим дном, і туристські підводні човни.

Сучасні круїзні судна розрізняються також за класом. Всесвітньо відомий незалежний довідник Berlitz Ocean Cruising and Cruise Ship, що оновлюється кожного року, оцінює круїзні судна за понад 400 позиціями, згрупованими в 20 параметрів (технічне забезпечення, простір відкритих палуб та їх обладнання, внутрішнє облаштування та простір приміщень, декор інтер'єрів, меблі, предмети мистецтва, умови розміщення пасажирів в каютах, харчування, професійний рівень обслуговуючого персоналу, якість розважальних програм, стиль проведення круїзів тощо). За їх співвідношенням виставляється загальний бал, який дозволяє віднести судно до класів «стандарт», «преміум» або «люкс» [7, с. 115].

Чим вище клас лайнера, тим більше в його інтер'єрах натуральних матеріалів, предметів мистецтва, більш якісними будуть столові прибори, посуд, столова і постільна білизна.



Суднами класу «стандарт» володіють компанії Carnival Cruises, Royal Caribbean International, Norwegian Cruise Line, Princess Cruises, Thomsons Cruises, Costa Cruises, Star Clipper, Star Cruises, Royal Olympic Cruises, Orient Line та деякі інші. Круїзи цих операторів відносно недорогі, але тут забезпечується достойний рівень сервісу, широкий спектр послуг і розваг на борту.

До групи компаній, що мають судна класу «преміум» входять Celebrity Cruises, Holland America Line, Windstar Cruises. Круїзи на суднах цього класу помітно дорожче, але внутрішнє оздоблення, меблі і навіть лежачки на палубах на таких суднах виконані з дерева, тоді як інтер'єр суден компанії Carnival оформлений з пластику і різних замінників.

Судна класу «люкс» – найдорожчі і найбільш розкішні. Круїзи на таких лайнерах пропонують Crystal Cruises, Canard Line, Radisson Seven Seas Cruises, The Yachts of Seabourn, Sea Drem Yacht Club. Їх відмінна риса – найкращий спектр послуг та найвища якість обслуговування [7, с. 115].

Експлуатація пасажирських суден на водному транспорті здійснюється у рамках двох основних організаційних форм: лінійного (регулярного) судноплавства та рейсового (круїзного) судноплавства.

Лінійне судноплавство передбачає організацію руху одного або групи закріплених за лінією суден для перевезення пасажирів між визначними портами по заздалегідь оголошеному розкладу (річному або сезонному).

Рейсове (круїзне) судноплавство передбачає організацію роботи кожного окремого судна в оренді у замовника або по спільній програмі судновласника з туроператорами на основі угоди фрахтування.

Рейсова експлуатація суден отримує все більше поширення за останні десятиріччя і у значній мірі заміщає лінійну.

### 4.3. Туристичні подорожі водним транспортом

Особливості пасажирського водного транспорту визначають його функції в системі сучасного туризму. У теперішній час переважну частину пасажирів морських і річкових суден складають туристи. Це підтверджується даними спеціальних досліджень: 70-80% людей, що обирають морський пасажирський транспорт як засіб пересування, подорожують саме з туристичною метою [14, с. 129]. Зазначений факт пояснюється тим, що в останні десятиріччя водний пасажирський транспорт поступився своїм місцем у конкурентній боротьбі з автомобільним і авіаційним видами транспорту. Після 1958 року, коли на північноатлантичних лініях з'явилися перші реактивні пасажирські літаки, спостерігається тенденція скорочення попиту на послуги пасажирського водного транспорту. Відповідно на трансатлантичних, а потім і на інших напрямках наявний плавальний склад поступово перестроївся для задоволення нового виду попиту – туристичного.

В наш час туристичні подорожі водним транспортом здійснюються як по регулярним пасажирським і паромним лініям, так і по окремим маршрутам на спеціально найнятих круїзних суднах.

**Регулярні пасажирські лінії** (морські і річкові) використовуються туристами головним чином тоді, коли вони пов'язують порти крупних міст с туристичними дистанціями або окремі курорти між собою. Туристопотік на цих лініях характеризується суттєвими коливаннями в рамках року, тижня і доби і в цілому сильно залежить від туристичної сезонності.

**Регулярні паромні лінії** у переважній своїй частині призначені для перевезень автомобільних туристів. У світовому і європейському масштабах нараховується декілька сотень таких ліній. Пароми – це спеціальні плавзасоби і судна для постійного перевезення транспортних засобів і великих потоків пасажирів між материком і островами, між двома точками материка, що розділені протокою або між окремими островами.

Традиційні пороми, які використовувались для перевезення залізничних составів, у багатьох випадках розпочали перетворюватися у засоби перевезення туристів й автомобілів на значні відстані.

На поромах передбачаються каюти для пасажирів, але якщо судно призначене для коротких рейсів, то для пасажирів переважно призначаються палубні простори.

Широко розвинене паромне сполучення у Балтійському басейні між Фінляндією, Швецією й Німеччиною, поромами Естонії, Латвії та Литви. Незамерзаючий водний простір Балтійського моря (замерзають тільки Ботнічна й Фінська затоки) дозволяє організовувати протягом року постійне паромне повідомлення. Активні паромні перевезення здійснюються на лініях Гельсінкі й Турку (Фінляндія) – Стокгольм (Швеція) – Травемюнде, Росток (Німеччина). Саме на цих напрямках має місце стійкий пасажиропотік з платоспроможним попитом.

Silja Line – фінська судноплавна компанія – експлуатує у Балтійському морі 7 пасажирських поромів: Silja Serenada й Silja Symphony на лінії Хельсінкі – Стокгольм (рейс 15 годин Silja Europa й Silja Festival), Турку – Стокгольм (рейс 10 годин), Silja FinnJet на лінії Гельсінкі – Травемюнде (рейс 22, 5 години). Експлуатуються пороми Superseacat Four, Seacat Danmark, Wasa Queen.

Не менш активно діє у басейні Балтійського моря шведська паромна лінія VIKING LINE – судноплавна компанія, яка спеціалізується на експлуатації пасажирських поромів. На цей час експлуатує шість суперпоромів: Cinderella, (1989, 2700 місць, 480 легкових автомобілів), Marietta, (1985, 2700 місць, 480 легкових автомобілів), Isabella, (1989, 2200 місць, 410 легкових автомобілів), Amorella, (1988, 2420 пасажирів, 1986 спальних місць, 550 легкових автомобілів), Kalypso, (1990, 1004 місця, 190 легкових автомобілів), Rosella, (1980, 1700 пасажирів, 1184 спальні місця, 350 легкових автомобілів), є два невеликих швидкісних судна типу Viking Express (до 300 пасажирів), які експлуатуються на лінії Хельсінкі – Таллінн.

Основні рейси здійснюються між Гельсінкі й Стокгольмом, Турку й Стокгольмом. Здійснюються рейси у Німеччину та Англію. Багатопалубні пороми мають каюти семи класів (suite, luxes A, luxes B, а також звичайні каюти класу A, B, C, D). Всі судна обладнані ресторанами, барами, казино, розважальними атракціонами, що дозволяє при низькій вартості квитка на проїзд за рахунок розвиненої сфери розваг, одержувати високий прибуток.

Особливе поширення одержали регулярні паромні лінії через протоки. Яскравим прикладом є морська паромна переправа через Ла-Манш, що за правом вважається самою напруженою у світі. На цій переправі діють судна практично всіх конструкцій і типів. Активно здійснюється перевезення як пасажирів, так і наземних видів транспорту – від велосипедів до поїздів. Найбільшою популярністю користуються і лінії, що з'єднують інші порти узбережжя Великобританії та Франції. На цій трасі у літній сезон з травня по кінець вересня задіяні величезні швидкісні тримарани Condor, здатні приймати на борт легкові автомобілі й мотоцикли з туристами.

У ряді паромних трас використовуються спеціальні швидкісні малі й великі пороми різних конструкцій, у тому числі судна на повітряній подушці, на підводних крилах, катамарани. Пороми відрізняються по призначенню й тривалості рейсів. Якщо рейс відбувається в межах доби, то на суднах, як правило, немає спальних кают, проте активно використовуються палубні простори. Улаштовуються пасажирські салони з панорамним оглядовим склом, які обладнуються м'якими сидячими кріслами. На суднах, призначених для коротких рейсів паромних переправ, передбачається мінімум послуг для пасажирів, але якщо рейс перевищує кілька годин або є міжнародним, то на поромах влаштовуються різноманітні розваги, працюють магазини duty free і tax-free.

**Туристичні подорожі на спеціально найнятих туроператорами водних засобах перевезень.** Вони зростають найбільш швидкими темпами та займають все більшу частку у загальному обсязі перевезень пасажирським водним транспортом. Центральне місце в них займають морські та річкові

круїзи, які отримали особливу популярність серед туристів у період після Другої Світової війни. Крім подорожей по морям і океанам фірми-туроператори організують круїзи по великим рікам, таким як Волга, Дунай, Майн, Міссісіпі, Ніл, Рейн та іншим.

Круїз можна визначити як організовану морську або річкову подорож, де безпосередньо на водному транспортному засобі забезпечується перевезення, ночівля, харчування, розваги пасажирів, а також програма обслуговування подорожуючих поза транспортного засобу під час тривалих стоянок [15, с. 127]. Круїзи являють собою ту єдину форму, що поєднує в собі два основних елементи туризму – подорож і перебування у місці туристичного інтересу.

Характерними рисами круїзних подорожей є такі:

- учасники круїзу залишаються у одному й тому ж складі під час всього періоду подорожування;
- обслуговування надається за типом «all inclusive» – «усе включено у вартість»;
- під час подорожі на борту лайнера пропонується широкий спектр розважальних програм та додаткових послуг (spa-салони, фітнес-центри, магазини, майданчики для гольфу та тенісу тощо);
- маршрути прокладаються регіонами, що користуються найбільшим попитом у туристів;
- стоянки плануються в місцях із великою кількістю атракцій;
- берегове обслуговування у портах стоянок передбачає широкий спектр екскурсій у супроводі кваліфікованих гідів;
- відповідно до рекомендацій UNWTO з ведіння статистики, пасажирів круїзних суден вважаються екскурсантами з особливим імміграційним паспортним режимом. У більшості випадків в країнах транзиту пасажирам для виходу на берег не потрібна спеціальна віза, але термін їх перебування, як правило, не перевищує 72 години [7, с. 102-103].

У світовій практиці організуються і проводяться різні види круїзних туристичних подорожей (круїзів або круїзних рейсів). Їх класифікацію можна здійснити за декількома основними ознаками.

В залежності від тривалості подорожі круїзи бувають:

- короткочасні (мінікруїзи) – виходи в море на 2-3 дні без заходу в інші порти;
- тривалі (багатоденні) – подорожі тривалістю 10, 20, 30 і більше днів.

В залежності від цілей подорожі круїзи можуть поділятися на:

- Класичні – тривалі подорожі, що включають типову туристичну програму – відпочинок і розваги на судні, а також відвідування визначних пам'яток на березі.

- Спеціалізовані – подорожі, які мають специфічну мету: проведення конференції або симпозіуму на судні, лікування, навчання і таке інше.

З точки зору способу організації круїзів вони поділяються на:

- Комбіновані – передбачають взаємодію з іншими видами транспортних засобів або установами з розміщення туристів на березі. Найчастіше водний транспорт кооперується з авіаційним за схемою «літак-круїз».

- «Перервані» – поєднують морську подорож з досить тривалим відпочинком на березі.

- Автокруїзи – подорож, що сполучає використання особистого автомобіля туриста.

В залежності від територіального охоплення маршруту круїзи поділяються на:

Внутрішні – такі, що здійснюються у межах територіальних вод однієї держави.

Зовнішні (міжнародні) – морські подорожі за маршрутом, що включає порти двох або більше країн.

Міжнародні морські круїзи відрізняються великою різноманітністю за змістом круїзної програми, рівнем сервісу, цінами і т.д. Так, наприклад,

класифікація Міжнародної асоціації операторів круїзних ліній CLIA передбачає виділення 5 базових типів круїзів:

- сучасні (класичні) круїзи;
- круїзи преміям-класу;
- круїзи люкс-класу;
- ексклюзивні круїзи;
- особливі (тематичні) круїзи [7, с. 105].

Залежно від програми берегового відпочинку прийнято розрізняти дві системи організації круїзів – європейську й американську. Європейська система передбачає подорожі по морю із заходом у різні порти з наданням в них екскурсійної програми. Практикуються навіть одно-дводенні поїздки в інші міста. Така система круїзних поїздок охоплює зараз до 60% всіх круїзів. Поряд з європейською системою організації круїзів все більшу популярність набуває американська система, основною метою якої є надання можливості пасажиром, що знаходяться у круїзі, відпочивати на пляжах у пунктах заходу судна.

Морські круїзи обслуговують комфортабельні лайнери, що відповідають усім сучасним вимогам за рівнем комфорту.

#### **4.4. Взаємодія туроператорів і судновласників в організації перевезень туристів**

У пасажирському сполученні водного транспорту використовуються дві форми судноплавства: лінійна (регулярна) і рейсова (круїзна). Організація міжнародних перевезень туристів водним транспортом регулюється міжнародними угодами та конвенціями (наприклад, Афінською конвенцією про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року). При організації внутрішніх перевезень в Україні застосовується «Кодекс торговельного мореплавства України» 1994 року із змінами внесеними у 2006 році, а також правила, інструкції та інші нормативні документи щодо перевезення

пасажирів і їх багажу, затверджені Міністерством транспорту відповідно даного Кодексу та міжнародних договорів України.

При перевезенні пасажирів на регулярних лініях на протязі рейсу судна діє один вид договору – договір перевезення пасажирів морським або річковим транспортом. Укладання договору на перевезення пасажирів засвідчується квитком, а на перевезення багажу – вантажно-багажною квитанцією. У квитку для проїзду на регулярних лініях указується: прізвище та ім'я пасажирів; порти відправлення і призначення; дата і час відправлення судна; найменування судна; номер каюти і місця; вартість проїзду; дата видачі квитка.

Перевізник зобов'язується перевезти пасажирів у пункт призначення, а у разі здачі пасажиром багажу – доставити його в пункт призначення й видати пасажирів. Пасажир зобов'язується сплатити перевізнику встановлену плату за проїзд і перевезення багажу.

Для організованих груп туристів може бути виписаний один груповий квиток або один окремий квиток на кожен із груп пасажирів, що знаходяться у каютах певної категорії. Плата за проїзд пасажирів і перевезення багажу визначається на основі тарифів.

При організації круїзів на орендованих туроператорами суднах діють вже два види договорів – договір оренди (фрахтування), що регулює взаємовідносини між судновласником і фрахтувальником судна, та договір морського перевезення пасажирів, який виступає у вигляді круїзної путівки. Останній регулює відношення між фрахтувальником як організатором круїзу та туристом, який здійснює даний круїз.

Договір фрахтування судна на рейс або на певний час (тайм-чартер) укладається між судновласником і фірмою-туроператором у випадку, якщо остання вирішила взяти на себе всю організацію круїзу разом з комерційним ризиком від ступеню реалізації турів і завантаженості судна. За договором фрахтування судна на умовах тайм-чартеру судновласник зобов'язується за встановлену плату (фрахт) надати фрахтувальникові судно й послуги членів



екіпажу. При оформленні такого договору вказуються: найменування сторін; мета фрахтування; назва судна; його технічні й експлуатаційні дані (вантажопідйомність, пасажировмісність, швидкість і т. ін.); район плавання; час і місце передачі й повернення судна; вартість фрахту; термін дії тайм-чартеру.

Судновласник зобов'язується підтримувати судно у справному стані протягом усього періоду тайм-чартеру. Капітан та інші члени екіпажу повинні виконувати всі розпорядження судновласника. Фрахтувальник зобов'язується вчасно внести плату за користування судном. Як правило, плата вноситься авансом за певний термін (півмісяця, місяць) оренди судна. У випадку недотримання строків оплати судновласник має право розірвати договір і відкликати судно. Фрахтувальник віддає розпорядження, що стосуються комерційної експлуатації судна. Він не має права використовувати судно для цілей, не передбачених договором.

Основні комерційно-правові умови договору фрахтування судна можуть бути зведені у такі групи.

1. Судно. Судновласник надає фрахтувальнику пасажирське судно із зазначенням його пасажиромісткості і розбивкою за окремими класами. До договору додається план розміщення пасажирських кают.

2. Період знаходження судна у фрахтувальника та регламентування його роботи. Фрахтувальник орендує судно на визначений термін, який обчислюється в добах. Час початку і завершення цього терміну, а також кількість рейсів точно позначаються. Характерною рисою даного договору є наявність узгодженого розкладу руху судна у одиничних або послідовних рейсах. Цей розклад додається до договору і є його складовою.

3. Розподілення витрат між судновласником і фрахтувальником. Судновласник несе всі експлуатаційні витрати по використанню судна на протязі круїзу, якщо він проводиться за узгодженим розкладом.

На фрахтувальника відносяться такі статті витрат:

- збори за посадку і висадку пасажирів в портах заходу судна;

- оплата плавальних засобів порту заходу, які доставляють пасажирів з рейду на берег і назад у випадку рейдової стоянки судна;
- витрати на рекламу круїзу.

У договорі ретельно обговорюються види послуг, які мають бути надані пасажиром на борту судна. Зокрема, це стосується питань зміни постільної білизни, користування басейнами, шезлонгами, відеосалонами. Все це враховується у ставці фрахту і пасажиром надається безоплатно. За додаткову плату вони можуть користуватися послугами перукарні, пральні, барів. Організація дозвілля і розваг туристів на борту судна проводиться фрахтувальником за узгодженням з капітаном судна.

4. Ставка фрахту і порядок оплати. Ставка фрахту встановлюється за все судно в добах або за весь період знаходження судна у фрахтувальника. Перший варіант зустрічається частіше. При цьому враховується вся зафіксована в договорі пасажиромісткість незалежно від її фактичного використання. Обов'язково указується валюта платежу, терміни платежу, штрафні санкції за їх невиконання, найменування банків-операторів.

5. Харчування пасажирів. Вартість харчування фрахтувальники сплачують додатково, виходячи з фактичної кількості туристів на судні. В договорі встановлюється вартість добового раціону одного туриста. При оренді судна під зарубіжні круїзи оговорюється сума витрат для закупівлі свіжих продуктів в іноземних портах.

6. Правові положення. Окрему групу складаються питання, пов'язані з розриванням договору, які можуть виникнути у випадку непередбачених обставин, що не залежать ні від судновласника, ні від фрахтувальника (війна, блокада, затримка судна по розпорядженню влади у портах, пошкодження судна). У такому разі фрахт стягується тільки за число фактичних днів знаходження судна у фрахтувальника.

Кодекс торговельного мореплавання передбачає також укладання договору щодо фрахтування судна без екіпажу – бербоут-чартера. Він передбачає, що судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт)

надати фрахтувальникові у користування й володіння за певний строк не укомплектоване екіпажем судно. Фрахтувальник самостійно комплектує екіпаж судна. Усі члени екіпажу повинні виконувати розпорядження фрахтувальника. У туризмі бербоут-чартер часто використовується при реалізації подорожей на невеликих вітрильних судах-яхтах.

### **Контрольні запитання**

1. В чому полягають переваги водного транспорту над іншими видами транспорту?
2. Які є недоліки водних подорожей?
3. Які складові формують матеріально-технічну базу пасажирського водного транспорту?
4. За якими ознаками поділяється флот водного транспорту?
5. Які існують види пасажирських сполучень водного транспорту?
6. Які Вам відомі основні види круїзів?
7. Що являє собою європейська система організації круїзів?
8. Що є характерним для американської системи організації круїзів.
9. Які права й обов'язки встановлені для судновласника при фрахтуванні судна туроператором?
10. Які права й обов'язки має фрахтувальник судна при його оренді?

### **Завдання для самостійної роботи**

Завдання 1. Зробіть аналіз пропозицій українських туристичних фірм щодо організації морських і річкових круїзів. Пропозиції яких круїзних компаній представлені на українському ринку?

Завдання 2. Наведіть програму морського або річкового круїзу, що пропонуються на українському туристичному ринку (на вибір).

Завдання 3. Складіть блок-схему взаємодії туроператора і судновласника при фрахтуванні судна.

## **Розділ 5. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТУРИСТІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

### **5.1. Техніко-економічні особливості автомобільного транспорту**

Автомобіль є представником одного з порівняно нових видів пасажирського транспорту. Спроба створення сухопутного транспортного засобу, який би пересувався за допомогою автономної механічної сили, були здійснені ще у XVII сторіччі, але його застосування для масових перевезень, у порівнянні з водним і залізничним транспортом, затримувалось. Це було пов'язано з суто технічними причинами, зокрема з тим, що довгий час винахідникам не вдавалось створити досить потужний й одночасно компактний двигун з низькими витратами палива. Перші зрушення в цьому напрямі пов'язані із заміною парової машини на бензиновий двигун. Перший легковий автомобіль з бензиновим двигуном був створений австрійцем Зигфридом Маркусом у 1876 році. Проте знадобилось близько 20 років щоб цей двигун, удосконалений у 1885-1886 роках німцями К. Бенц і Г. Даймлер, доказав свою перевагу над паровою машиною. Так, у шосейних автомобільних змаганнях Париж – Руан у 1884 та 1894 роках перемогу отримали автомобілі з паровими двигунами. Однак у 1895 році у змаганнях за маршрутом Париж – Бордо – Париж перемагає вже автомобіль з бензиновим двигуном француза Левасюра. Саме з цього часу шлях до подальшого удосконалення автомобіля був відкритий і у XX сторіччі він перетворюється в масовий транспортний засіб, особливо для індивідуальних подорожей людей.

У порівнянні з іншими видами транспорту, автомобільний відрізняється низкою техніко-економічних особливостей, які можуть бути систематизовані у переваги й недоліки. Головними перевагами автомобільного транспорту є такі:

1. Висока ступінь мобільності і маневрування. У разі необхідності автомобіль може пересуватись навіть там, де немає сучасного автомобільного шляху. Це робить його особливо корисним видом транспорту у місцях, які не можуть бути доступними для інших видів транспорту. Пасажирський автомобільний транспорт є найбільш підходящим для подорожей з метою розваг і задоволення специфічних туристичних потреб обмеженої кількості споживачів.

2. Можливість перевезення туристів від «воріт до воріт». Автомобіль пропонує унікальну можливість здійснювати прямі перевезення туристів від їх дому до туристичних дестинацій, які вони обрали.

3. Відносно висока швидкість доставки туристів при перевезеннях на короткі та середні відстані. При певних видах туристичних подорожей ця перевага має основне і вирішальне значення.

4. Добра видимість з транспортного засобу й можливість єднання з оточуючим середовищем. При здійсненні подорожі для відпочинку і задоволення дана перевага має істотне значення і є основним критерієм при виборі транспортного засобу при багатьох видах турів.

5. Невисокі тарифи при перевезеннях туристів на короткі і середні відстані. Прийнятні ціни, разом з іншими перевагами, протидіють різним за характером економічним факторам, особливо в період стагнації і кризи у господарському розвитку.

Пасажирський автомобільний транспорт має і свої недоліки. Основними з них є такі:

1. Невисока пасажиромісткість і середня експлуатаційна швидкість при подорожах на довгі відстані.
2. Забруднення довкілля продуктами згоряння палива.
3. Невисокий рівень комфорту при перевезеннях і комплексності обслуговування під час подорожі.

Частина зазначених недоліків вже усунута шляхом впровадження досягнень науково-технічного прогресу, зокрема через функціональне і

конструктивне удосконалення автомобілів і автобусів і обмеження їх шкідливих впливів на довкілля.

Характерні техніко-економічні особливості пасажирського автомобільного транспорту визначають і його роль в системі транспортного обслуговування туристів, а саме:

- здійснення групових та індивідуальних перевезень туристів на короткі і середні відстані;
- транспортне обслуговування різних видів туризму як у внутрішньому, так і в міжнародному сполученнях;
- здійснення туристичних подорожей в автономному режимі (автобусні круїзи) або у комбінації з іншими видами туристичного транспорту;
- організація трансферу: доставка туристів від місця прибуття, розташованого в країні перебування (аеропорт, гавань, залізнична станція), до місця розміщення (готель), де вони проживатимуть, й назад.

На сьогоднішній день у світовій туристичній практиці склались різні види автотуризму. У систематизованому вигляді вони показані у таблиці 5.1.

Таблиця 5.1

Види автотуризму [23]

№ п/п	Основні види автотуризму	Організація подорожі
1.	Індивідуальний	• В період подорожі турист не гарантований в наданні ночівлі та харчування.
2.	Організований	• Поїздка однієї або декількох машин по точному графіку з повним комплексом обслуговування під час зупинок.
3.	Караванінг	• Вид автомобільного туризму, при якому як засіб розміщення використовується автомобіль з причепом типа «будинок на колесах» з повним комплектом життєзабезпечення.
4.	Автокараван	• Подорожування на легковому автомобілі або автобусі, що обладнані для подорожі і мешкання туристів із зручностями, спальнею на декілька ліжок, телевізором, кухнею з газовою плиткою, холодильником і туалетом.
5.	Кемпер	• Турист, який мандрує автотранспортом і

		користується кемпінгом.
6.	Кемпінг	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Вид автомобільного туризму, що характеризується тим, що туристи під час поїздки живуть в спеціально обладнаних таборах.</li> <li>• Табір для туристів.</li> </ul>

При використанні автомобільного транспорту для перевезень туристів слід враховувати, що він пропонує найкращі можливості для подорожуючих з точки зору свободи вибору маршруту, часу і місця відправлення і прибуття, складу групи і так далі.

## **5.2. Матеріально-технічна база автомобільного транспорту і організація її експлуатації**

Матеріально-технічна база пасажирського автомобільного транспорту складається з двох основних елементів: стаціонарних споруд і пересувного складу.

До стаціонарної частини матеріальної бази автомобільного транспорту відносяться:

- Автомобільні дороги.
- Споруди дорожньої та автосервісної служби.
- Автопавільйони, автостанції, автовокзали.

Автомобільні дороги – це комплекс інженерних споруд, що забезпечує можливість безперервного руху автомобілів із розрахунковими швидкостями, а також обслуговування водіїв, пасажирів і рухомого складу. Автомобільні дороги поділяються на дороги загального користування і позавідомчого призначення. Дороги загального користування класифікуються за трьома типами:

1. Магістральні, розраховані на рух без обмеження швидкості і призначені для вантажного та пасажирського транспорту.
2. Магістралі, на яких рух має швидкісні обмеження.

3. Місцеві, розраховані на сповільнений, не ізольований від пішоходів рух автомобілів.

Залежно від якості, технічної оснащеності доріг визначається їх пропускна спроможність. За пропускною спроможністю автомобільні дороги поділяються на п'ять категорій. На дорогах першої категорії дозволяється рух транспортних засобів зі швидкістю 150 км на годину. На дорогах п'ятої категорії – 60 км на годину.

На дорожню та автосервісну службу покладено утримання і ремонт автомобільних доріг, мостів, тунелів, переправ. Вона має декілька дорожніх ділянок і дорожньо-ремонтних пунктів із відповідними будівлями і спорудами.

До об'єктів дорожнього сервісу, призначених для надання послуг перевізникам, водіям і пасажиром, належать:

- стоянки, мийки, автозаправні станції;
- мотелі, кемпінги, магазини, пункти харчування, зв'язку і медичної допомоги.

З метою створення необхідних умов для перевезення пасажирів і туристів автомобільні лінії пасажирських сполучень обладнуються автовокзалами, пасажирськими станціями, автопавільйонами.

Автовокзал – це комплекс будівель, споруд і пристроїв для обслуговування пасажирів, управління рухом автотранспорту і розміщення службового персоналу.

Автовокзали призначені для обслуговування пасажирів міжміських сполучень, їх будують на кінцевих пунктах автомобільних ліній і великих транспортних вузлах. Основними функціями автовокзалів є:

- Обслуговування пасажирів під час перебування на автовокзалі.
- Диспетчерське керівництво рухом транспортних засобів.
- Управління пасажиропотоками на території автовокзалу.
- Комерційні операції і контроль.
- Операції технічного обслуговування.



- Облік і аналіз перевезень пасажирів.
- Організація побуту і відпочинку автобусних бригад.
- Утримання приміщень і територій у чистоті.

Пасажирські автостанції призначені для обслуговування пасажирів міжміських і приміських сполучень на кінцевих і транзитних пунктах зупинки маршрутів.

До автостанцій належать лінійні споруди на автобусних маршрутах для приймання і відправлення автобусів, посадки-висадки пасажирів, також обслуговування і розміщення персоналу автомобільного транспорту.

Маршрути міжміських і приміських автобусних сполучень облаштовують автопавільйонами із зонами очікування на 10-12 чоловік.

Автопавільйони встановлюються на пасажирських лініях невеликої протяжності, на зупинках при незначній кількості пасажирів приблизно через 3-5 км, у густонаселених районах – приблизно через 1,5 км.

Залежно від добової кількості відправлень автобусів автостанції і автовокзали поділяються на класи.

Пересувний склад є другою складовою матеріальної бази спорту. Він включає різні види автомобілів. В залежності від пасажиромісткості, конструкції і призначення вони поділяються на дві основні групи: легкові автомобілі і автобуси.

Легковий автомобіль є найбільш поширеним транспортним засобом пересування. Сьогодні в світі є величезна кількість легкових автомобілів найрізноманітніших типів, моделей, модифікацій і т.д.

У туристичній галузі легковий автомобіль найчастіше використовується з метою: трансферу; перевезення туристів від готелів до об'єктів показу і назад; виконання ділових поїздок; пересування в подорожі; відпочинку і розваг.

Залежно від техніко-експлуатаційних характеристик легкові автомобілі класифікуються за багатьма ознаками. Зокрема, за робочим обсягом

циліндрів вони поділяються на 4 класи: особливо малий (до 1,2 л), малий (до 1,8 л), середній (1,8-1,9 л) і великий (понад 3,5 л).

Форма і стиль кузова багато в чому визначаються призначенням автомашини. Спочатку автомобіль призначався для розваги та подорожей й значна частина кузовів повторювала контури карет і возів і була відкритою. Надалі в 20-х роках ХХ століття кузов став переважно закритим. Це визначало прохідність використання автомобіля, можливість безгаражного зберігання на вулицях міст, розширювало можливість комфортності і сервісу. Із збільшенням швидкості руху ці форми приймали все більш аеродинамічні контури. У даний час зовнішній вигляд автомобіля, дизайн кузова і салону, визначає багато в чому конкурентоспроможність моделі на ринку продажів.

Автобуси призначені для великих пасажирських перевезень. Їх важливою експлуатаційною характеристикою є місткість. За цим параметром розрізняють автобуси: особливо малої місткості до 10 місць (довжина 5 м); малої місткості – 10-35 місць (довжина 6,0-7,5м); середньої місткості – 35-60 місць (довжина 8,0-9,5м); великої місткості – 60-100 місць (довжина 10,5-12,0м); особливо великої місткості – 100 місць (довжина 12-16,5м); особливо великій місткості (зчленований) понад 160-190 місць (довжина 16,5 м і більше).

За призначенням автобуси поділяються на міські, приміські, міжміські, місцевого сполучення, туристичні, екскурсійні та шкільні.

Таблиця 5.2

Класифікація автобусів за видами і призначенням [23]

Вид автобуса	Призначення, функціональне використання
1. Міські і приміські автобуси	Для перевезення пасажирів у населених пунктах і містах, використовуються туристами для індивідуальних подорожей
2. Автобуси для перевезення туристів до великих транспортних вузлів	Для перевезення в міжнародні аеропорти, залізничні вокзали, морські порти, тобто трансфер
3. Спеціальні, одиничного виготовлення автобуси з	Використовуються в аеропортах для перевезення пасажирів від терміналу до

кількістю місць до 200 чоловік	літака по льотному полю
4. Автобуси для екскурсійних цілей	Використовуються для проведення екскурсій. Частина об'єктів екскурсійного показу туристи оглядають безпосередньо з автобуса у ході екскурсії
5. Чартерні /рейсові автобуси	Служать для автобусних турів, а також для доставки туристів у райони в межах населеного пункту і у віддалені райони
6. Автобуси обладнані під кемпери і каравани	Для поїздок на природу, обладнані житловим приміщенням зі спальними місцями, кухнею і санвузлом, найчастіше використовуються туристами з сім'ями
7. Спеціальні автобуси для сафарі і пригодницьких турів	Пристосовані для їзди по бездоріжжю, кількість місць до 25 чоловік, мета – автономно подорожувати по країні далеко від цивілізації, повністю обладнані всім необхідним

Міські і приміські автобуси – використовуються як громадський транспорт для перевезення пасажирів у межах міста і в приміській зоні.

Трансферні – здійснюють організовані перевезення туристів від великих транспортних вузлів до готелів і назад. Для трансферу використовуються автобуси покращеного туристського комплектування з м'якими сидіннями, великими багажними відділеннями. У зв'язку з тим, що відстані трансферу рідко перевищують 50 км, якихось особливих вимог (радіо, кухня, туалет, телевізор) до трансферного автобуса не ставиться.

Спеціальні – для перевезення пасажирів по льотному полю аеропортів від терміналу до літака і назад. Кількість місць – до 200 чоловік. Оскільки етап перевезення займає декілька хвилин, то жодного комфорту не передбачається, є лише близько десятка сидячих місць для людей літнього віку та інвалідів.

Екскурсійні – здійснюють перевезення туристів у туристичних центрах. Частина об'єктів екскурсійного показу туристи можуть оглядати безпосередньо з автобуса у ході екскурсії. Наприклад, при оглядовій екскурсії по великому місті. Деякі дворівневі автобуси мають м'який дах другого ярусу, що складається, який закривають в випадку негоди. Зазвичай,

екскурсійні автобуси відрізняються підвищеною комфортністю, м'якими сидіннями, великими панорамними вікнами, наявністю радіопідсилювача з мікрофоном для екскурсовода, який займає спеціальне місце поряд із водієм.

Автобуси для далеких рейсів поділяються на рейсові і чартерні.

Рейсові автобуси призначені для регулярного перевезення пасажирів і туристів за встановленим маршрутом і розкладом, незалежно від кількості пасажирів. Зазвичай, рейсові автобуси обладнані м'якими сидіннями з регулюванням кута нахилу спинки, індивідуальною вентиляцією, зашторюваними вікнами, мають не менше 2 дверей і місця для розміщення багажу і пасажирів.

Чартерні автобуси здійснюють перевезення пасажирів (найчастіше туристів) на замовлення. Це не означає, що такі рейси здійснюються без регулярного розкладу. Якщо туристична фірма регулярно здійснює відправлення туристів по будь-якому автобусному турі, то такий чартерний рейс виконується за точним розкладом і досить часто має проміжні зупинки у тому чи іншому напрямку руху.

Сучасні автобуси для туристів досить комфортні і добре обладнані для подорожі. У всіх таких автобусах кількість пасажирів чітко регламентована. Автобуси мають спеціальну підвіску, яка забезпечує плавний і м'який хід на нерівних дорогах, а потужний двигун – велику швидкість. Зручні крісла, панорамні вікна, кондиціоноване повітря, приємна музика, телевізор – усе це сприяє отриманню задоволення туристів від подорожі.

Салони автобусів далеких рейсів пристосовані для тривалого перебування пасажирів, забезпечені м'якими регульованими кріслами з підголівниками, індивідуальним освітленням кожного місця і вентиляцією. Крім того, вони, як правило, обладнуються кондиціонером, склом підвищеної міцності, часто тонованим, верхніми полицями для легкого ручного багажу і одягу, а також гардеробом для верхнього одягу, туалетом, сміттєвими

бачками, кухнею з холодильником, а інколи і спеціальним спальним місцем для водія.

**Автобуси, обладнані під кемпери і каравани.** Салони таких автобусів обладнуються як справжні житлові приміщення зі спальними місцями і кухнею з газовою плитою, холодильником, санвузлом, умивальником і душем або ванною. Місткість такого житлового будинку на колесах може доходити до 6 чоловік (за кількостею спальних місць). Каравани найчастіше пропонуються в оренду в туристських центрах туристам, подорожуючим сім'ям. Для зупинки на природі обладнуються спеціальні стоянки (кемпінги) для кемперів і караванів, на яких є можливість заправитися паливом балонно-газових плит, заміни сміттєвих і туалетних бачків, підключення бортових електроприладів до місцевої електромережі й інші супутні послуги.

**Автобуси для сафарі і пригодницьких турів.** Такі автобуси, місткістю до 25 чоловік, пристосовані для поїздок по ґрунтовим дорогами, достатньо екіпіровані для здійснення тривалих подорожей на природі за межами і центрів технічного обслуговування, забезпечені радіостанцією і навігаційними приладами, кондиціонером, холодильником, туалетом й умивальником, запасами питної води, наметами й іншим похідним спорядженням. Доволі часто такий автобус має за собою причіп із похідною кухнею.

Автобуси, що перевозять туристів, можуть бути класифіковані і за іншими ознаками: за кількістю місць, за видом палива, за категорією, за рівнем комфорту і т.д. На рисунку 5.1 подана загальна класифікація туристичних автобусів.

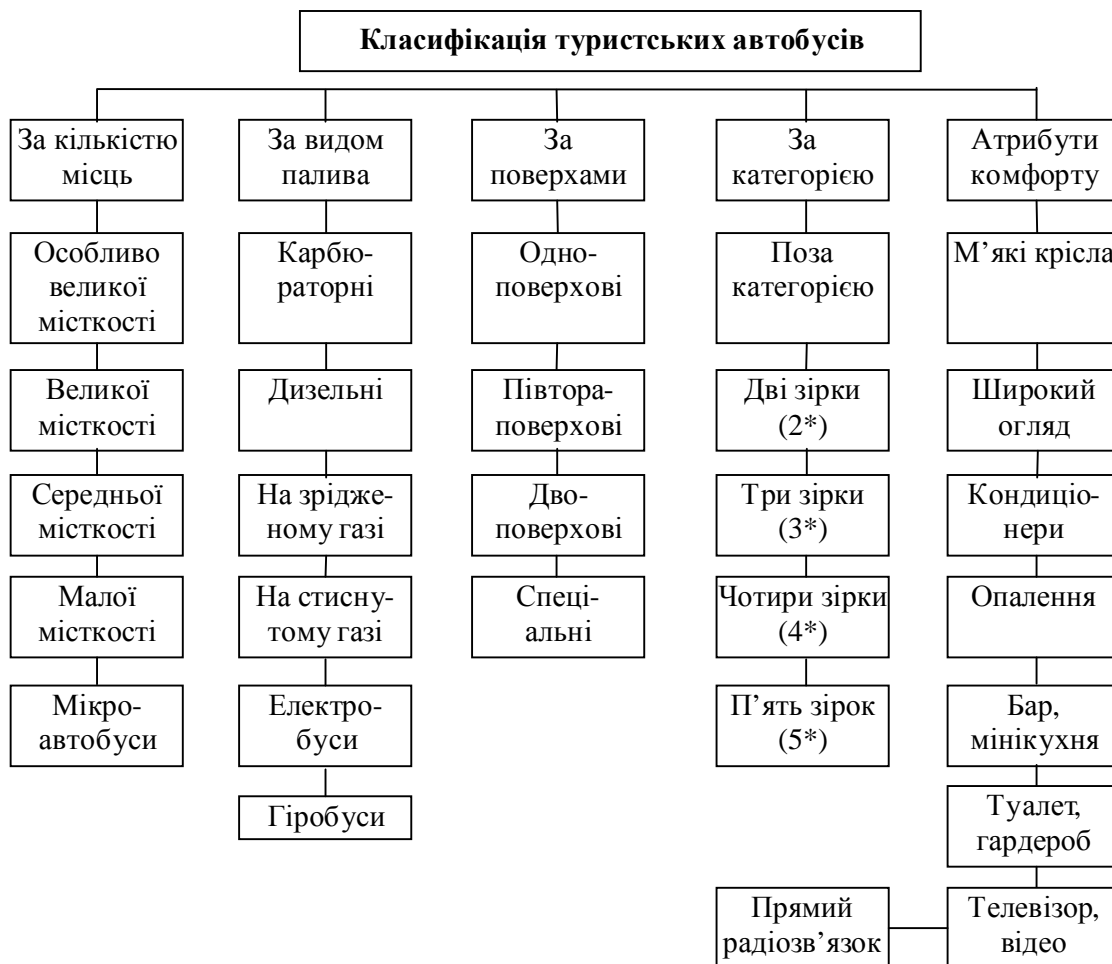


Рис. 5.1 Класифікація туристських автобусів [17]

Володіючи високим маневруванням та мобільністю, туристичні автобуси поза конкуренцією на коротких і середніх (до 200 км) маршрутах. В усьому світі до автобусів, які здійснюють перевезення туристів, висуваються високі вимоги щодо їхньої комфортабельності. Рівень комфортабельності характеризується простором між сидіннями (від 68 до 83 см у автобусах різної категорії); висотою спинки крісла (від 52 до 68 см); кутом нахилу, на який спинка крісла може відкидатися; виглядом і якістю оббивки і т. д.

Починаючи з рівня 3\*, кожне місце автобуса повинно бути обладнане індивідуальним освітленням і мати два підлокітники. Простір у зоні ніг має бути вільним. Найкомфортабельнішим автобусним лайнером є автобус категорії 5 «зірок». У такому автобусі є гардероб, кухня з грилем,

мікрохвильова піч і дозатор гарячих і прохолодних напоїв, а також термошафа для заздалегідь приготованих страв.

Для автобусів, які виконують перевезення пасажирів України, розроблені спеціальні класифікаційні вимоги. Вони показані у таблиці 5.3.

Таблиця 5.3

Класифікаційні вимоги до автобусів, які виконують міжміські,  
міжобласні та міжнародні перевезення пасажирів [21]

№ п/п	Категорія автобуса	*	**	***	****	
1.	Конструкція та розташування сидінь					
	1.1.	Простір між сидіннями	68	72	77	83
	1.2.	Висота задньої підставки, см	52	65	68	68
	1.3.	Регулювання відкидання, см		-	100	350
	1.4.	Кількість підлокітників	1	1	2	2
	1.5.	Складний підлокітник	-	-	+	+
	1.6.	Регулювання ніжки підставки	-	-	-	+
	1.7.	Вільний простір між сидіннями мінімум 50 см	-	-	-	+
	1.8.	Сидіння, що відсовуються	-	-	+	+
	1.9.	Журнальна полочка	-	-	+	+
1.10.	Попільничка	+	+	+	+	
2.	Вентиляція	Примусова, повітряна	Примусова, повітряна	Кондиціонер	Кондиціонер	
3.	Обігрів	Незалежний від двигуна	Незалежний від двигуна	Незалежний від двигуна з автоматичним регулюванням температури	Незалежний від двигуна з автоматичним регулюванням температури	
4.	Вікна з захистом від сонячних променів	-	+	+	+	
5.	Індивідуальне освітлення для читання	-	+	+	+	
6.	Акустика					
	6.1.	Гучномовець	1/8 сидіння	1/8 сидіння	1/8 сидіння	1/4 сидіння
	6.2.	Мікрофон для водія і екскурсовода	+	+	+	+
	6.3.	Магнітола	+	+	+	+
7.	Розташування багажу					
	7.1.	Місце для ручної поклажі в салоні	+	+	+	+
	7.2.	Об'єм багажного відсіку	-	75	120	150
	7.3.	Наявність захисної оббивки багажного відсіку	-	-	+	+
8.	Холодильник	-	-	-	+	
9.	Туалет	-	-	-	+	
10.	Відеосистема	-	-	-	+	
11.	Термопідігрів для напоїв	-	-	-	+	
12.	Підставка для стаканів	-	-	-	+	
13.	Складні столи	-	-	-	+	
14.	Збірник для відходів	-	-	-	+	

Незалежно від категорії всі автобуси повинні відповідати умовам безпеки, що визначаються насамперед вимогами до технічного стану транспортного засобу. Обов'язковими є проведення обов'язкового технічного огляду, технічного обслуговування і ремонту автобусів у порядку і терміни, встановлені нормативними документами, що діють у різних країнах.

Важливе місце в системі пасажирського автотранспорту займають таксі (taxi). Вони уявляють собою від міського транспорту, який призначений для обслуговування індивідуального туристопотоку у межах міста або району. Легкові автомашини – таксі обладнані таксометрами для визначення вартості проїзду. Перевезення автомобілями – таксі організуються муніципальною владою, приватними підприємствами і окремими особами – підприємцями.

Туристи – індивідуали і малі групи використовують таксі на етапі трансферу, для пересування у межах туристичного центру на екскурсіях, у період вільного часу за програмою. Для малої групи викликається дві-три машини і супровідник оплачує проїзд централізовано.

Для таксі, зазвичай, встановлюється проїзна плата за посадку, кілометраж поїздки, за вимушену стоянку у період найму, час використання машини.

Тарифна політика різних служб таксі встановлюється індивідуально, залежно від конкретних умов (характеристики рухомого складу) і виду послуг, що надаються.

У кожній країні, і навіть інколи в різних містах однієї країни, є свої характеристики таксі і правила користування їх послугами.

У Великобританії як таксі використовуються автомашини певних марок і консервативної форми кузова з високим дахом і неодмінно чорного кольору – «cab». За традицією конструкція кузова має бути така, щоб чоловік міг сісти в кабінку автомобіля, не знімаючи головного убору. При всій непримітності, старомодності, лондонські таксі дуже зручні і місткі, мають



додаткове відкидне крісло, що зручно для туристів і пасажирів з багажем. Водій відгороджений від пасажирів склом і металевою сіткою, пасажир має можливість спостерігати електронне табло лічильника кілометражу і вартості проїзду. Є особливі таксі -«minicab», міні-таксі, яке можна замовити лише по телефону (пасажирів на вулиці воно не бере).

Yellow car – традиційна назва нью-йоркського таксі, за кольором кузова яскраво-жовтого кольору. У Нью-Йорку прийнято таксі замовляти завчасно – по телефону. Приймати пасажирів на законній підставі без попереднього замовлення дозволяється лише таксі, пофарбованим у жовтий колір.

У Таїланді поширеним є таксі «Тукс — тукс» («Tuks – Tuks»). Воно сконструйовано на основі триколісної мотоколяски, проте коляска причіплюється не так, як у мотоциклах (збоку), а ззаду. Привід здійснюється на задню вісь. Над коляскою є навіс, що захищає пасажирів від дощу або сонця. Таксі «тук – тук» популярне у туристів для коротких поїздок у межах району, і вартість його зазвичай, не дуже велика.

Зі зростанням масовості подорожей усе більше і більше відпочиваючих туристів ставлять вимоги винайняти автомобіль на прокат. Сама ідея прокату автомашин – це американський винахід – започаткували прокат автомобілів у 1916 році брати Саундери з Омахи, позичивши автомобіль після того, як їхній розбився. У 1918 році ідея братів Саундерів була реалізована фірмою «Hertz», яка розпочала активну діяльність з прокату легкових автомобілів у США.

На європейському континенті і в інших регіонах світу прокат автомашин набув поширення лише після закінчення Другої світової війни. Послуга прокату автомашин отримала найбільшу популярність у мандрівників. Сьогодні індустрія прокату автомашин є гігантською мережею станцій оренди та обслуговування автомобілів по всьому світі.

Серед крупних компаній у сфері прокату автомобілів є Hertz, Avis, Budget, Eurocar, Thrifty, Ansa, Sixt і багато інших. У кожній країні є безліч

дрібних національних компаній. Напрокат можна узяти легкові автомашини різних типорозмірів і марок.

Послуга прокату автомашини міцно увійшла до сфери туризму і стала звичайною додатковою послугою туроператорів і туристичних агентств, які укладають договори з місцевою компанією або транснаціональною компанією на умовах агентської винагороди. Замовлення здійснюється на етапі формування туру і резервування туристичних послуг в туристичному агентстві, проте частина туристів звертаються в контори прокату безпосередньо, наприклад, спонтанно об'єднуючись у невеликі групи. У будь-якому туристичному каталозі, окрім власне опису туру і його вартості, наводяться послуги прокату автомашин.

Послуга прокату включає безліч компонентів: систему автоматизованого бронювання, службу технічного обслуговування великого парку автомобілів, організацію прокатних станцій і агентств обслуговування клієнтів (видачі і прийом автомашин, розрахунків за послуги), систему страхування клієнтів, власне автомобілів і автоцивільної відповідальності. Клієнти прокатної системи отримують величезний дорожній сервіс, наприклад велику кількість дорожньої і туристичної інформації, аж до системи навігації руху.

### **5.3. Подорожі на регулярних автобусних лініях**

Регулярні автобусні лінії обслуговують в основному неорганізованих туристів. Вони пропонують різноманітні можливості для подорожей людей як усередині населених і туристичних місць, так і у великих міжнародних сполученнях.

Регулярні перевезення – це перевезення за визначеними та узгодженими маршрутами і розкладами руху, зупинками для посадки і висадки пасажирів та затвердженими тарифами [7].

Документом, що регламентує роботу автобусів на регулярних лініях є розклад руху. Обов'язкова інформація розкладу включає назви пунктів

маршруту, час проходження до кожного пункту і вартість проїзду. Якщо є особливі комерційні умови (знижки або надбавки), їх обов'язково наводять. У розкладі також дається посилання на місце замовлення квитків.

Серед найбільш загальних умов перевезень на автобусних регулярних лініях насамперед є такі:

- попередня система замовлення квитків, безпосередній продаж квитків в автобусі здійснюється тільки у разі наявності вільних місць;
- право на проїзд пасажира з квитком. У салоні автобусів пасажирів розміщує обслуговуючий персонал;
- для більшої частини ліній у разі придбання квитка туди і назад передбачені знижки в ціні порівняно з ціною квитка на один напрям;
- система тарифних пільг для перевезення дітей, студентів та особливих категорій пасажирів [34].

Регулярні автобусні лінії діють не тільки на території України, вони також забезпечують транспортне сполучення з іноземними державами. На внутрішніх і міжнародних регулярних автобусних маршрутах працюють зараз перевізники різних форм власності.

Транспортна компанія «Кий-Гранд» першою в Україні отримала офіційний дозвіл від Міністерства транспорту України на виконання регулярних перевезень пасажирів (zareєстрована у 1991 році). Компанія «Актон Холідейз енд Тревел» відома тим, що раніше інших розпочала виконувати міжнародні рейсові автобусні перевезення за маршрутом «Київ – Львів – Лондон – Київ». Відомою в Україні є фірма «Автолюкс», яка заснована у 1997 році, і зараз здійснює автобусні перевезення по всій країні.

Компанія «Автолюкс» постійно працює над підвищенням рівня послуг, що надаються, відкриває нові напрями, розширює мережу регіональних представництв, збільшує штат обслуговуючого персоналу. Транспортний парк фірми постійно оновлюється новими автобусами MITSUBISHI і вантажними автомобілями MITSUBISHI CANTER для транспортування додаткового багажу. Крім того, в Україні є численні автотранспортні

підприємства, що мають досить повно укомплектовану виробничу базу і розгалужену мережу інфраструктурних об'єктів: автовокзалів, автостанцій, транспортно-експедиційних підприємств, терміналів.

В Європі найбільшою компанією, що здійснює обслуговування регулярних міжнародних ліній на континенті, є «Євролайн». Вона створена у 1985 році (штаб-квартира знаходиться в Брюсселі) в результаті об'єднання зусиль ряду європейських компаній, що займалися автобусними пасажирськими перевезеннями. Головною метою організації компанії «Євролайн» було створення єдиного бренду, який би став відомим у всій Європі як символ якості і високого рівня обслуговування пасажирів. На сьогоднішній день міжнародна мережа «Євролайн» об'єднує 38 автобусних компаній різних країн і є лідером на ринку автобусних пасажирських перевезень 28 країн. Маршрути «Євролайн» пов'язують 1500 міст.

Для регулювання роботи численних автоперевізників на внутрішніх та міжнародних лініях існує низка документів правового характеру. З міжнародних документів важливе значення має Женевська «Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу» 1973 р. та Протокол змін до неї 1978 р. Вона спрямована на уніфікацію умов міжнародних автомобільних перевезень (зокрема, щодо прав і обов'язків перевізників). Подальші спрощення зафіксовані Гаагською декларацією по туризму 1989 р. і Шенгенською угодою 1985 р. для членів Європейського союзу.

Відкриття руху на регулярних міжнародних маршрутах регламентується двосторонніми урядовими угодами, а транзит через треті країни вимагає дозволу Комітету з транспорту при Європейській економічній комісії ООН.

У відповідності з «Європейською угодою щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення» передбачається обов'язкове оснащення усіх автобусів спеціальними контрольними пристроями – тахографами. З початку 2004 року це є обов'язковою умовою здійснення міжнародних автомобільних перевезень у

більшості європейських країн. Тахограф – це контрольно-вимірвальний пристрій, що фіксує пробіг, швидкість руху, час відпочинку і праці водія. Фіксація здійснюється самописцем у вигляді ліній на шкалах іменних діаграмних дисків – тахограм [7].

В Україні національне регулювання перевезень автомобільним транспортом здійснюється відповідно Закону України «Про автомобільний транспорт» 2001 року, який визначає загальні положення організації та експлуатації автомобільного транспорту, внутрішніх та міжнародних перевезень автомобільним транспортом.

Порядок здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і багажу автобусами, зокрема регулярних, регулярних спеціальних і нерегулярних, визначають «Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» (Постанова Кабінету Міністрів України 1997 р., зі змінами і доповненнями, у редакції 2006 року).

Внутрішні перевезення регламентує «Порядок і умови організації перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом» (Наказ Міністерства транспорту України 1998 р., зі змінами і доповненнями у редакції 2005 року). В цьому документі визначені основні принципи, методи і технологія організації перевезень пасажирів, зокрема, вимоги до організації маршрутів, організації автобусних перевезень, укладання договорів про організацію перевезень тощо.

#### **5.4. Організація спеціалізованих автобусних турів**

Автобуси використовуються не тільки для організації регулярних перевезень, а також для подорожей по спеціально організованим туристичним маршрутам. У туристичній практиці вони отримали назву «нерегулярних перевезень», тобто таких, умови здійснення яких визначаються в кожному окремому випадку за погодженням між замовником і перевізником. Завдяки своїй мобільності і відносній незалежності від

транспортних комунікацій і розкладу подорожі автобус застосовується для організації подорожей по цікавим місцям у найбільш зручні для туристів терміни. Переваги автобусних турів полягають у тому, що вони є відносно дешевими: автобусна подорож коштує приблизно в 1,5-2 рази дешевше, ніж звичайний тур із авіа перельотом, і ціна на автобусні тури не змінюється протягом усього сезону, незалежно від попиту.

Автобусний туризм належить до популярних і недорогих видів туризму і тому користується великою популярністю серед туристів у різних країнах. Головна перевага даного виду перевезень полягає в оптимальному співвідношенні «ціна – якість», що дозволяє використовувати їх у масовому міжнародному туризмі. На сьогодні на світовому ринку міжнародних автобусних перевезень спостерігається швидке зростання обсягів продажу послуг і якісних показників сервісу.

Можна виділити два способи організації нерегулярних перевезень туристів:

1. Туристична фірма розроблює певний автобусний тур і доручає перевезення транспортній організації, яка організує перевезення за даним маршрутом, виконує технічне обслуговування рейсу.

2. Туристична фірма орендує автобус у транспортній організації (або приватної особи) і сама організує перевезення. Проте у даному випадку така фірма повинна мати ліцензію на здійснення перевезень пасажирів у міжнародному напрямі, необхідні дозволи й т. ін.

Європейською угодою про нерегулярні міжнародні перевезення пасажирів автобусами (ASOR), що була прийнята у Дубліні 26 травня 1982 р., передбачена така класифікація перевезень:

Перевезення «маятникові» – перевезення групи пасажирів, що здійснюються у визначений термін з території однієї держави до місця тимчасового перебування на території іншої держави з подальшим поверненням групи автобусом того ж перевізника в державу їх початкового від'їзду.

Перевезення «із зачиненими дверима» – перевезення однієї і тієї ж групи пасажирів одним автобусом на протязі всієї подорожі та доставка їх назад на місце відправлення.

«Човникові перевезення» – перевезення заздалегідь сформованої групи пасажирів із одного пункту відправлення в один пункт прибуття. При виконанні човникових перевезень заборонено брати нових пасажирів і висаджувати людей на маршруті.

Перевезення до місця призначення – перевезення, при яких пасажирів висаджують у місці призначення, транспортний засіб йде назад порожнім.

Права та обов'язки перевізника і туристів регламентуються договором на перевезення, договором на туристське обслуговування і ваучером. Автобусні подорожі можуть бути організовані на власних автобусах, що належать туристичним фірмам, а також на орендованих автобусах, що належать незалежним автотранспортним підприємствам. В останньому випадку автобусні тури здійснюються на основі разових, сезонних або річних договорів оренди автобусів. У договорі оренди зазначаються: предмет цільового використання транспорту; тривалість оренди; конкретна марка автобуса; графік подання транспорту по годинах доби; обов'язки орендодавця і орендаря; порядок взаєморозрахунків; відповідальність сторін за виконання договору; інші у тому числі форс-мажорні умови.

Важливою частиною договору є наявність розробленого маршруту або картки транспортного туристського маршруту. Якщо такий маршрут відкривається вперше, то необхідно паспорт маршруту погодити з перевізником.

У паспорті (картці) транспортного маршруту вказуються:

- тип маршруту (лінійний, кільцевий, радіальний і т. ін.);
- карту-схему маршруту з прив'язаними до населених пунктів або вуличної мережі;
- графік руху маршрутом;
- тривалість маршруту в годинах, календарних днях;

- позначення зупинок, місць нічлігу;
- кількість туристів на маршруті.

Автотранспортне підприємство як орендодавець повинно виконувати низку вимог до рухомого складу та водіїв.

Вимоги до мікроклімату в автобусі регламентуються санітарно-гігієнічними нормами та міжнародними стандартами. Так, система кондиціонування повітря має забезпечувати мікроклімат у межах 22-24 С°, рівень шуму в усіх частинах салону не повинен перевищувати 72 дБ, відстань між сидіннями в автобусі – 80-85 см. Робоче місце водія має бути відгороджене від салону. Скло на бокових вікнах повинно бути подвійним, детермальним, з покриттям, що зменшує теплообмін салону із зовнішнім середовищем, і мати додатну кривизну.

Крім занавісок, мають бути передбачені спеціальні жалюзі, в автобусах класа «люкс» – індивідуальне освітлення. Для дальніх маршрутів передбачаються відеомагнітофон з кількома моніторами, а також радіотелефон або рація.

На туристичні маршрути допускаються водії, які пройшли відповідне стажування, у тому числі і на даному маршруті, медогляд і відповідний інструктаж. Водію категорично забороняється розмовляти з пасажирями під час руху, втручатися в роботу гіда чи екскурсовода, довільно змінювати маршрут, провозити в автобусі сторонніх осіб [25].

Організація транспортних подорожей на міжнародних маршрутах має свою специфіку.

Міжнародні перевезення – це перевезення пасажирів і багажу, що здійснюються по території двох і більше держав, а пункт відправлення і пункт призначення знаходиться на території держав – учасників угоди або міжнародної конвенції про дані перевезення.

Міжнародні автоперевезення є специфічною сферою діяльності автотранспорту, оскільки здійснюються на базі міжнародних нормативних актів із врахуванням національних нормативних актів та з урахуванням



національних законодавств тих держав, по територіях яких пролягає маршрут. Так, відкриття руху на регулярних міжнародних маршрутах регламентується двосторонніми урядовими угодами, а транзит через треті країни вимагає дозволу комітету з транспорту Європейської економічної комісії ООН (ЕЕК). У даних документах конкретизуються такі положення:

1. Дозволена система в'їзду – виїзду.
2. Види транспортних засобів.
3. Екологічні вимоги до транспортних засобів.
4. Прикордонний, санітарний і митний контроль.
5. Податки і збори.
6. Розрахунки і платежі.
7. Санкції за порушення угод.

Відповідно до міжнародних угод вироблені спеціальні вимоги до рухомого складу на міжнародних маршрутах:

1. Відповідність міжнародним стандартам щодо екологічної безпеки (рівню шуму, токсичності вихлопних газів, вібраціям, шкідливим випарам).
2. Відповідність міжнародним стандартам у масі, габаритах і навантаженнях по осях.
3. Відповідність нормам безпеки.
4. Наявність символів (знаку) міжнародного перевезення і розрізнявального знаку країни.

При організації міжнародних перевезень автотранспортом необхідно вирішити питання: технічного обслуговування; стоянки, організації заправки; відпочинку, харчування, медичного обслуговування; організації зв'язку на трасі маршруту.

Для спрощення договорів на міжнародні перевезення у межах Женевської конвенції від 1 березня 1973 р. прийнята «Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу». Подальші спрощення міжнародних туристичних перевезень зафіксовані в Гаазькій

(1989 г.) декларації з туризму і Шенгенській угоді для членів Європейського Союзу.

Організація туристичних перевезень у межах країн СНД регулюється постановою Міжпарламентської асамблеї держав – учасників СНД «Про основні принципи співпраці держав – учасників СНД у сфері туризму» від 29 жовтня 1994 р. та іншими актами. Так, регулярні туристські перевезення між Росією і Україною регулюються урядовою угодою «Про міжнародне автомобільне сполучення з республікою Україна», що була підписана у 1995 р.

У даний час Україна є повноправним членом Європейської конференції міністрів транспорту, що дає можливість отримувати щороку багаторазові дозволи на міжнародні перевезення.

Збільшення кількості міжнародних автомобільних перевезень пов'язане також з тим, що Україна є учасником багатьох міжнародних конвенцій, угод і протоколів у цій сфері.

### **Контрольні запитання**

1. Перерахуйте основні переваги і недоліки автомобільного транспорту при організації перевезень туристів.
2. Що відноситься до матеріально-технічної бази автотранспорту?
3. Які основні функції виконують автовокзали?
4. Охарактеризуйте основні види автотуризму.
5. За якими ознаками можна класифікувати туристські автобуси?
6. Який документ регламентує роботу автобусів на регулярних лініях?
7. Яке призначення має тахограф – пристрій, що встановлюється на автобусах міжнародного сполучення?
8. Які існують способи організації нерегулярних перевезень туристів?
9. Як класифікуються нерегулярні міжнародні перевезення?
10. Яку специфіку має організація транспортних подорожей на міжнародних маршрутах?

## **Завдання для самостійної роботи**

Завдання 1. Складіть карту переваг і недоліків пасажирського автомобільного транспорту.

Завдання 2. Зберіть інформацію про транспортний парк та маршрути перевезень, які виконує компанія «Автолюкс».

Завдання 3. На основі аналізу пропозицій українських туроператорів охарактеризуйте розвиток автотранспортних туристських подорожей в Україні. Охарактеризуйте автобусний спеціалізований тур на основі конкретного прикладу із практики вітчизняних або іноземних туроператорів.

## **Розділ 6. ПАСАЖИРСЬКІ ТРАНСПОРТНІ ТАРИФИ**

### **6.1. Сутність і види пасажирських транспортних тарифів**

Ціна перевезення пасажирів на транспорті виступає, як правило, у вигляді тарифу. Етимологічне походження терміна «тариф» пов'язано з арабським словом «taarifa», яке часом перейшло в іспанську мову із змістовним значенням «прейскурант цін», «таблиця для розрахунків». У сучасному розумінні транспортні тарифи – це попередньо розроблена система ставок, за якими стягується плата за користування послугами транспорту.

Тарифи розроблюються у відповідності з вимогами закону вартості. Вони повинні гарантувати можливість ефективної господарської діяльності транспортних організацій, постійного удосконалення транспортного процесу та підвищення якості транспортних послуг, оптимізацію економічних зв'язків між окремими галузями національного господарства.

Проблеми ціноутворення на транспорті є об'єктом транспортної тарифної політики. Вона уявляє собою сукупність принципів, методів і дій на базі яких формується система тарифів. Тарифна політика визначає стратегію в транспортному ціноутворенні та основні напрями організаційних й економічних заходів пов'язаних із задоволенням потреб пасажирів у перевезеннях, оптимальним використанням матеріальної бази транспорту, скороченням часу подорожей і підвищенням рівня транспортного обслуговування.

Матеріальним вираженням принципів і методів тарифної політики є тарифні системи. Їх головною задачею є конкретизація цін перевезення та умов реалізації транспортних послуг з урахуванням таких чинників як швидкість, відстань, категорія перевезення, вид транспортного засобу, комфортність подорожі, якісний рівень транспортного обслуговування.

Види транспортних тарифів розрізняються за своїм змістом в залежності від таких ознак:

а) Вид транспорту.

За цією ознакою тарифи розподіляються на такі: сухопутні (залізничні і автомобільні); водні (морські і річкові); повітряні (авіатарифи). Така класифікація викликана специфікою в експлуатаційних умовах зазначених видів транспорту, а також обсягами витрат на виробництво і реалізацію транспортних послуг.

б) Територіальне охоплення.

За такою ознакою транспортні тарифи поділяються на внутрішні і міжнародні. Перші використовуються саме на території даної країни й цілком підпорядковуються вимогам її тарифної і цінової політики. Другі базуються на двосторонніх і багатосторонніх угодах. Вони можуть бути скоординованими з окремими національними тарифами держав – учасників угоди.

в) Вид об'єкта перевезення.

Транспортні тарифи у даному випадку можуть бути розподілені на: пасажирські, багажні, посилочні, товарні.

На практиці широке застосування мають і так звані комбіновані тарифи, які регламентують умови перевезення пасажирів або вантажу двома й більше видами транспорту. Вони є результатом взаємодії різних транспортних організацій та мають за мету оптимізацію процесу перевезення і створення більших вигод для пасажирів та відправників вантажів. В залежності від територіального охоплення комбіновані транспортні тарифи можуть бути диференційовані на внутрішні і міжнародні.

Суттєве значення на сучасному етапі суспільно-економічного розвитку мають транспортні тарифи, які застосовуються в системі пасажирського транспорту. Перевезення пасажирів прямо пов'язано із задоволенням різноманітних людських потреб (особливо туристичних) і тому їх розвиток й удосконалення завжди повинні бути об'єктом спеціальної уваги.

Пасажирські транспортні тарифи конкретизуються у тарифних керівництвах, тарифних постановах, таблицях цін перевезення і пасажирських квитках.

Тарифні керівництва являють собою комплект надрукованої змістовної частини тарифів для кожного конкретного виду пасажирського транспорту.

Тарифні постанови є частиною загального тарифного керівництва. Вони визначають умови перевезення пасажирів і вантажу.

Таблиці цін перевезення є специфічними для різних видів транспорту. Їх зміст залежить від впливу різноманітних ціноутворюючих факторів. Ціни перевезення враховують кількість і якість транспортних послуг та конкретизуються по відношенню до відстані, швидкості, комфорту. Вони відбивають також вплив різних умов, які призводять до відхилення ціни від реальної вартості транспортних послуг; взаємозамінюваність різних видів пасажирського транспорту; стимулювання окремих видів перевезення; стимулювання до подорожей окремих соціальних груп населення.

Матеріальним носієм ціни перевезення виступає пасажирський квиток. Він включає найважливіші реквізити, які передбачені договором перевезення: початковий і кінцевий пункти перевезення; категорія і клас перевезення; тариф; дата видачі квитка та інші.

## **6.2. Особливості тарифної політики на окремих видах транспорту**

На формування тарифів на всіх видах транспорту впливає множина факторів. У найбільшій мірі у тарифах відбиваються витрати того чи іншого виду транспорту. Крім того, тут враховуються ціни на продукцію інших галузей, для яких транспорт є посередницькою ланкою у сфері обігу. На розмір транспортних тарифів впливає також попит населення на поїздки різними видами транспорту та відповідна пропозиція послуг.

При розрахунку транспортних витрат, які у найбільшій мірі визначають величину тарифів, враховують витрати на здійснення початкових і кінцевих

операцій, а також операції пов'язані з рухом транспортних засобів. Найбільшу частку видатків при цьому становлять витрати на оплату праці.

Встановлюємо, що витрати на перевезення в розрахунку на одиницю транспортної продукції при збільшенні відстані знижуються. Це знаходить своє відображення у транспортних тарифах. При цьому на невеликих відстанях найменші витрати виявляються на залізничному транспорті, а найбільші – при користуванні автомобільним транспортом. На великих відстанях, коли поїздки здійснюються по залізниці і літаком, витрати на повітряному транспорті перебільшують залізничні у 1,5 рази.

**На залізничних дорогах** пасажирськими тарифами вважаються встановлені плати і збори за перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу. Застосовуються такі види пасажирських тарифів:

1. Загальний пасажирський тариф – при проїзді у всіх потягах прямого і місцевого сполучення;

2. Приміський тариф – при проїзді на відстані, які вважаються приміським сполученням.

Плата за проїзд пасажирів стягується за тарифні відстані, які розраховуються по ходу руху пасажирських потягів. В основу загального пасажирського тарифу прямого і приміського прямування покладено тариф за проїзд пасажирів у жорсткому вагоні пасажирського поїзду з місцями для сидіння. Додаткові вигоди сплачуються пасажирами окремо у відповідності з тарифним керівництвом.

Ціна квитка встановлена за поясами у межах яких плата за проїзд не змінюється. Перевагою поясного тарифу є однакова вартість проїзду до станцій, які входять у пояс.

Загальний пасажирський тариф побудовано таким чином, що вартість проїзду за 1 км із зростанням дальності перевезення знижується. Тому ціна квитка зростає повільніше, ніж протяжність поїздки. Наприклад, для відстаней 800-900 км тарифна ставка зменшується у 2 рази, для відстаней 5000-10000 км – у 4 рази у порівнянні зі ставкою на 100 км. Таким чином,

загальні пасажирські тарифи на залізничному транспорті забезпечують значні пільги для пасажирів, які їдуть на дальні відстані.

Приміські тарифи, на відміну від загальних формуються так, що зі збільшенням дальності поїздки проїзна плата за 1 км, навпаки, збільшується.

У пасажирському залізничному транспорті використовуються різні види спеціальних тарифів, які призначені для учасників туристичних поїздок. На їх основі пасажирам продаються квитки із знижками або спеціальні туристичні карти, наприклад:

- Для залізничних інклюзив-турів (RIT – Railway Inclusive Tours). Дані проїзні документи є аналогічними тим, що продаються на повітряному транспорті.

- Еурейл-пас (Eurail Pass).

Пропонуються індивідуальним туристам, які проживають поза європейським континентом, для подорожей по Європі. Квитки є іменними і дозволяють здійснювати необмежену кількість подорожей першим класом у всіх потягах. Дійсні на термін у 21 день, 1, 2 і 3 місяця.

- Для молодіжних подорожей (Rail Junior). Пропонуються особам до 21 року, а у деяких європейських країнах і до 26 років.

- Для міжнародних залізничних подорожей (Inter Rail). Даний тариф дозволяє користуватись спеціальною картою для поїздок у більшість європейських країн молодим особам до певного віку. При цьому користувач карти отримує значні знижки від звичайного тарифу.

Залізничні адміністрації деяких країн пропонують внутрішні індивідуальні туристичні карти, користування якими можливо при наявності певних умов. У Німеччині популярністю користується «Туристична карта федеральних залізниць» (DB Tourist Karte), яка дає право подорожі по всій залізничній мережі країни. За бажанням туриста термін дійсності цієї карти може коливатись від 9 до 16 днів. У 1979 році британські залізниці запровадили сімейні залізничні карти (British Rail Family Card), якими можуть користуватись одружені пари або сімейства з однією і більше дітьми.



Карти надають право для подорожей по державним залізницям зі знижками від встановлених перевізних цін.

У практиці **пасажирського судноплавства** ціна морського перевезення виступає у двох формах: тарифу і фрахту.

Тариф встановлюється заздалегідь в односторонньому порядку транспортним підприємством і має чинність на протязі досить тривалого часу. Він може бути використаним будь-яким клієнтом, який бажає скористуватись послугами морського транспорту.

Фрахт встановлюється у кожному окремому випадку в результаті домовленості між власником транспортного засобу і фрахтувальником. Величина фрахту фіксується в угоді фрахтування-чартеру. Термін дії ставки фрахту визначається строком чинності угоди, а сама ставка фрахту дійсна тільки для того фрахтувальника, з яким укладено угоду. Таким чином, фрахт на відміну від тарифу має індивідуальний характер.

Тарифи морського пасажирського транспорту встановлюються в залежності від таких чинників як витрати на перевезення, класність місць на суднах, швидкість перевезення на лінії.

**На повітряному транспорті** тарифи за перевезення пасажирів встановлюються окремо по внутрішнім і міжнародним лініям. Вони встановлюються керівництвом авіакомпанії. Тарифна політика є складовою їх загальної цінової і маркетингової стратегії. Тарифи авіакомпаній узгоджуються з тарифами, що встановлюються Міжнародною асоціацією повітряного транспорту (ІАТА).

Величина тарифу залежить від відстані між пунктами перельоту, наявності зупинок за маршрутом (stopover), а також від того здійснюється переліт в один кінець або в обидва. У практиці повітряних перевезень існують окремі групи тарифів, які визначаються порядком їх розробки і умовами застосування. Розрізняють декілька видів тарифів:

- Оpubліковані тарифи ІАТА
- Оpubліковані тарифи авіакомпаній.

- Конфіденційні тарифи авіакомпаній.
- Спеціальні пропозиції.

Опубліковані тарифи ІАТА – встановлюються Міжнародною Асоціацією авіаперевізників, які повинні захищати комерційні інтереси учасників, що входять до неї. Опубліковані тарифи є базисними, не залежать від авіакомпаній, приводяться у всіх міжнародних системах бронювання і друкуються у всіх тарифних довідниках. Опубліковані тарифи ІАТА використовуються при розрахунках складних маршрутів, де беруть участь декілька перевізників.

Опубліковані тарифи авіакомпаній — є тарифами, розробленими конкретним авіаперевізником на конкретному напрямку. Вони встановлюються за узгодженням з ІАТА і тому трохи відрізняються від них. Дані види тарифів застосовують при повітряних маршрутах з участю декількох перевізників. У перевезенні, де беруть участь авіакомпанії різних країн, при розрахунку тарифів використовують штучно введену нейтральну розрахункову одиницю NUC (Neutral Units of Coustention), яка дозволяє нейтралізувати вплив курсів різних держав по відношенню один до одного.

Конфіденційні тарифи авіакомпаній є комерційною таємницею авіакомпанії, вони ніде не публікуються і не доступні в міжнародних системах бронювання. Пропонуються на простих маршрутах, які виконуються одним перевізником. Ці тарифи дешевші в порівнянні з опублікованими і залежать від попиту і конкуренції на даному напрямку.

Особливістю даних тарифів є додержання місцевих спеціальних умов їх застосування, а також можливість придбання квитків за ними тільки в місці, де починається перевезення.

Спеціальні пропозиції (рекламні тарифи). Їх основною метою є бажання авіакомпаній привернути пасажирів до нових рейсів, зберегти конкурентоспроможність на старому напрямку, заповнити незавантажені рейси у позасезонний період. Дані види тарифів розробляються як вітчизняними, так і іноземними авіакомпаніями (на внутрішніх і на

міжнародних лініях). Рекламні акції здійснюються перевізниками і вигідні як перевізникам, так і пасажирам. Проте, вони мають явний недолік – непередбачуваність їх проведення. Пасажир, зацікавлений в придбанні квитка за мінімальною ціною, може знайти інформацію, що стосується спецпропозицій авіаперевізників, на інтернет-сайтах цих авіакомпаній або в їх рекламних проспектах.

Усі наведені види тарифів за умов застосування підрозділяються на нормальні (базові) і спеціальні.

**Нормальні тарифи** – це повні найдорожчі тарифи. Вони змінюються залежно від сезону. Пасажир, що придбав квиток за нормальним тарифом, може змінити дату вильоту, повернути квиток назад у касу навіть після вильоту літака, зробити декілька зупинок за маршрутом, міняти маршрут і т.д. Квитки, куплені за базовими тарифами, підлягають обміну і поверненню практично без обмежень. Від базового тарифу для різних категорій пасажирів встановлюються знижки. Нормальні тарифи розрізняються в залежності від класу обслуговування (див. рис. 6.1).

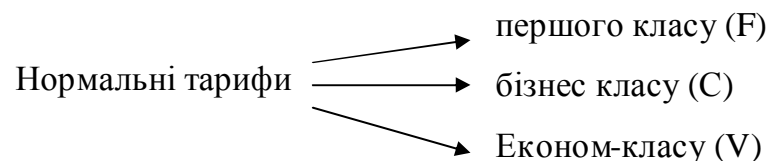


Рис. 6.1. Нормальні тарифи

**Спеціальні тарифи** — це всі тарифи, які опубліковані в офіційних довідниках перевізників і на екранах систем бронювання. Це найдешевші типи тарифів, проте, їх дешевизна припускає досить велику кількість обмежень при застосуванні. Правило, яке використовують при цьому перевізники, відображає таку закономірність – чим дешевше тариф, тим жорсткіше умови його застосування.

Спеціальні тарифи можна розділити на основні чотири групи :

1. Екскурсійні тарифи (Excursion fares).

2. Молодіжні тарифи.
3. Групові тарифи (Group travel fares).
4. Індивідуальні тарифи.
5. Тарифи інклюзивні (IT fares \ Package holiday fares) (див. рис. 6.2).

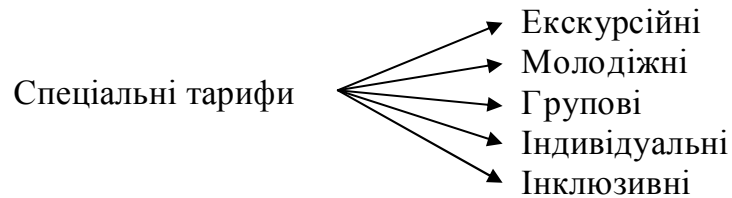


Рис. 6.2. Спеціальні тарифи повітряного транспорту

**Екскурсійні тарифи** є найпопулярнішими, вони розраховані на туристів і мають обмеження щодо мінімальних і максимальних термінів перебування за кордоном, передбачають обов'язковий політ в обидва кінці, скорочений термін придатності квитка.

**Молодіжні тарифи** широко використовуються на практиці туристськими компаніями, що спеціалізуються на плануванні та продажу турів для молоді та студентів. Молодіжні тарифи на авіаквитки діють тільки для власників карток ISIC (International Student Identity Card) або FIYTO (Federation of International Youth Travel Organization), які випускаються Міжнародною Студентською Туристичною Конфедерацією. Міжнародне студентське посвідчення ISIC є формою студентського квитка, затвердженого ЮНЕСКО. За цим посвідченням турист може у всьому світі одержати знижки при придбанні авіа і залізничних квитків, автоквитків при міжнародних перевезеннях, отримати знижки при розміщенні в готелях та інших засобах розміщення, а також на відвідування музеїв, виставок, спортивних заходів.

Якщо ж особа не відноситься до молоді, що вчиться, але не досягла 26 років, то вона може оформити собі Міжнародну молодіжну туристичну карту GO-25, яка дає їй власнику ті ж права, що і студентська карта. Оформити міжнародні картки можна в міжнародному студентському агентстві STAR

(Student Travel Agency). Квитки по картках ISIC і FIYTO можна придбати без обмеження у будь-який час.

Для всіх молодіжних тарифів існують такі загальні правила:

- білет дійсний протягом одного року;
- бронювання можна здійснювати за 365 днів, а викупити за тиждень;
- є можливість змінювати дати відправлення;
- можна поміняти квиток у будь-якому молодіжному агентстві за кордоном;
- білет можна придбати і в одну сторону, вартість квитка в одну сторону складає звичайно 50% від повної вартості тарифу «туди і назад».

**Групові тарифи** застосовуються при наявності мінімальної кількості пасажирів, об'єднаних за будь-якою ознакою в одну групу. Вони мають силу тільки для конкретної туристичної подорожі.

**Інклюзивні тарифи** встановлюються таким чином, що при визначенні ціни подорожі до неї включається не тільки вартість перевезення туриста, а й інші основні і додаткові послуги. Як правило, інклюзивні тарифи відносяться до найбільш привабливих для туристів пасажирських тарифів.

На міжнародних пасажирських повітряних лініях застосовуються різні спеціальні групові і індивідуальні тарифи. До групових тарифів відносяться такі:

- Чартер з попередньою резервацією (ABC – Advanced Booking Charter). В даному випадку резервацію місць необхідно здійснити не менш як за 30 днів до дати польоту (у деяких країнах і до 45 днів). Ціни перевезення за тарифом ABC є значно нижчими ніж за звичайним тарифом.

- Інклюзив-тур – чартер з однією стоянкою (OTC – One Stop Inclusive Tour Charter). Даний тариф включає крім плати за повітряне перевезення вартість основних туристичних послуг, багажних операцій, трансферу, попереднього заказу.

- Спеціальний груповий чартер (AGC – Affinity Group Charter). Застосовується для груп сформованих за професійною або іншою ознаками, при інсентив-турах з мінімальною кількістю учасників 6 осіб.

- Звичайний груповий чартер (TGC – Travel Group Charter). Застосування такого тарифу передбачає наявність групи мінімум 40 осіб і попередню резервацію місць за 60 днів до дати польоту. Допускається і оренда цілого літака.

До індивідуальних тарифів при туристичних подорожах на міжнародних повітряних лініях відносяться такі:

- Екскурсійні тарифи з терміном дії від 14 до 21 дня та від 22 до 45 днів.

- Молодіжні тарифи для осіб віком між 12 і 26 роками.

- Тарифи для короткочасних пекидж-турів. Застосовуються деякими авіакомпаніями для окремих послуг у формі премій.

- Відкриті кругові тарифи. Пасажир, який вирішив скористуватись таким тарифом, може вилетіти з одного міста, а повернутися в інше. При цьому йому не треба купувати білет на одиничний зворотній політ за більш високою ціною.

У пасажирському автомобільному транспорті застосування спеціальних тарифів є обмеженим. Вони є характерними більше для перевезень людей у великих містах або у поживавлених туристичних центрах. На пасажирському водному транспорті спеціальні тарифи також є рідкісним явищем, оскільки цей вид транспорту сьогодні майже повністю перейшов на обслуговування перевезень з туристичними цілями.

В цілому головний напрям тарифної політики на всіх видах транспорту – це залучення пасажирів і туристів до того чи іншого виду транспортного засобу, формування нових пасажиропотоків. Можна навести багато прикладів, які розкривають прагнення транспортних організацій за допомогою різноманітних заходів залучити своїх потенційних клієнтів.

Наприклад, авіаційні компанії для залучення клієнтів розробляють спеціальні дисконтні програми. Значення цих програм полягає у тому, що споживачі послуг одержують різні пільги, подарунки і заохочення, якщо вони постійно користуються послугами даної авіакомпанії.

Головний принцип усіх бонусних програм однаковий – за певну кількість миль, що налітав пасажир, він одержує «заохочувальні бали», якими надалі може «розплатитися» за послуги авіакомпанії або її партнерів, а також одержати певні привілеї.

Кожна авіакомпанія пропонує свої варіанти бонусних програм. У більшості випадків накопичення балів лімітується певним тимчасовим терміном (1-2 роки, до 5 років, у деяких випадках без обмежень)

Головною умовою в нарахуванні балів є відстань польоту і класність обслуговування.

Деякі авіакомпанії нараховують бали не тільки на польоти за повним тарифом, але і на польоти за пільговими тарифами. Однак, система нарахування балів у даному випадку буде абсолютно інша – 60% від кількості балів за повним тарифом.

Кожна авіакомпанія пропонує свої варіанти заохочувальних програм за нараховані бали – поліпшений клас обслуговування, безкоштовний переліт, видача дисконтних карт різної вартості, різні подарунки і сувеніри, культурна і розважальна програма, туристські путівки та ін.

Як правило, всі дисконтні програми передбачають певні рівні членства – звичайний і привілейований («срібний», «золотий», «платиновий»). Причому, перехід клієнта з одного рівня на другий вищий, залежить від збільшення кількості набраних балів. Клієнт привілейованого рівня може скористатися наданими йому перевагами не тільки у польоті, але і на етапі передполітного (зокрема, реєстрація, обслуговування у VIP – залах і т.д.) і післяполітного обслуговування (бронювання в готелі, трансфер, оренда автомобіля, надання засобів зв'язку та ін.). Ряд авіакомпаній практикує розробку не тільки індивідуальних бонусних програм, але і заохочувальних

програм для крупних фірм, співробітники яких часто користуються послугами таких компаній. Крім того, деякі авіакомпанії практикують розробку програм заохочення для працівників туристських агентств, що продають квитки на рейси рідних авіакомпаній. Туристичні агентства одержують призові бали за кожний проданий ними квиток.

Останнім часом авіакомпанії розпочали практикувати укладання партнерських угод з іншими підприємствами щодо обслуговування туристів – готелями, фірмами з прокату автомобілів і т.д. Таким чином, заохочувальні бали можна заробити і користуючись послугами даних партнерів авіакомпаній.

### **6.3. Міжнародні пасажирські транспортні тарифи**

У спеціалізованій літературі термін «міжнародні транспортні тарифи», у зміст якого включаються і пасажирські, застосовується як у вузькому, так і в широкому значенні. У першому випадку він трактується як ціна транспортної продукції, що пропонується на міжнародному транспортному ринку. Широке трактування даного терміну включає систему торгівельних умов, тарифних цін і правил їх визначення при перевезенні пасажирів і вантажів у міжнародному сполученні.

Міжнародні тарифи за перевезення пасажирів і багажу ґрунтуються на укладених двосторонніх і багатосторонніх угодах між країнами, в територіальних межах яких їх дотримання і застосування є гарантованим. Офіційні погодження за звичаєм регламентують звичайні умови, які знаходять конкретне відображення у змісті різних тарифних документів. Останні можуть бути узгоджені з внутрішніми правилами утворення перевізних цін у країнах-учасниках. При розробленні міжнародних пасажирських транспортних тарифів враховується специфіка окремих видів транспорту.



В системі **пасажирського залізничного транспорту** існують різні багатосторонні домовленості, які мають переважно континентальне, а в окремих випадках і міжконтинентальне значення. Прикладом такої домовленості може слугувати Конвенція міжнародних пасажирських перевезень (COTIF 1980), яку підписали більшість європейських країн. В результаті реформи на залізницях Європи, яка полягала у розмежуванні експлуатації залізничного транспорту і залізничної інфраструктури на окремі складові, дана конвенція зажадала істотних змін. У 1999 році була прийнята нова конвенція COTIF, яка сприяла активізації конкуренції і підвищенню економічної ефективності залізничних перевезень.

У додатку А конвенції наведені «Єдині правила договору про міжнародні залізничні перевезення пасажирів», у відповідності з якими адміністрації залізниць країн-учасників конвенції розробляють окремі тарифні таблиці. Ціни перевезення визначаються у євро, а у разі необхідності перераховуються у валюти інших країн.

Загальні міжнародні тарифи передбачають низку знижок: для групових подорожей зі спеціальною метою; молоді і школярам (наприклад, Saverpass, Saver Flexipass, Youth Flexipass та інші). Конвенція регламентує використання декількох видів міжнародних квитків: купонних, групових, спальних з різним терміном придатності. Особливе поширення мають квитки типу Eurailpass (діють у 18 європейських країнах); Eurail Selectpass (дають можливість необмеженої подорожі на вибір у 22 європейські країни на період у 5, 6, 8 або 10 днів на протязі двох місяців [ 26, с. 225]).

Транспортні тарифи на **міжнародних пасажирських авіалініях** формуються на основі двосторонніх і багатосторонніх угод у рамках відповідних вимог і норм Міжнародної асоціації повітряних перевізників (IATA). Всі країни – члени цієї міжнародної організації повинні узгоджувати свої тарифи на авіаперевезення з тарифами, які обговорювались й були

прийняті на запальних або міжзональних конференціях ІАТА<sup>1</sup>. Для спрощення розробки тарифів земна куля поділена на три зони (так звані зони ІАТА): перша – Північна і Південна Америка разом з прилеглими островами; друга – Європа і Африка з прилеглими островами, Близький і Середній Схід; третя – район Азії, включаючи Австралію, Нову Зеландію, острова Тихого і Індійського океану. Тарифи вважаються прийнятими, якщо за них проголосували всі учасники конференції.

Пасажирські авіатарифи поділяються на два основних види: нормальні і спеціальні. Перші застосовуються при звичайних перевезеннях подорожуючих і багажу у різних класах (перший, туристичний і бізнес-клас) на протязі всього року, а також на певних маршрутах (круговий, «від'їзд – повернення»). Нормальні тарифи є базовими для встановлення інших тарифів. Спеціальні тарифи потребують дотримання певних вимог. Як правило, вони дають тільки для певних категорій подорожуючих та на протязі якогось заздалегідь визначеного періоду часу.

На пасажирському повітряному транспорті тарифи в міжнародному сполученні можуть бути згруповані і по іншим ознакам. Так, є опубліковані і неопубліковані тарифи; пропорціональні і диференційовані. Все залежить від того, які принципи закладені при розрахунку перевізних цін: «найменші комбінації», використання «фіктивного пункту», на «віддалений район» і таке інше.

Перевезення ручного багажу на пасажирському повітряному транспорті є обмеженим до найнеобхідних речей на час подорожі. Після теракту в Нью-Йорку у вересні 2001 року встановлено суворий контроль над перевезенням багажу, в тому числі й того, який пасажир бере з собою в літак. Кожний пасажир може безкоштовно перевозити багаж: до 20 кг в туристичному і до 30 кг в бізнес або першому класі. За кожний 1 кг зверх встановленої норми сплачується додаткова такса у розмірі 1% від ціни перевезення. При

---

<sup>1</sup> ІАТА щорічно публікує тарифи «Airline Passenger Tariff», у яких містяться всі необхідні дані про умови, ціни перевезення і таке інше. Див. [http:// www.passengerairtariff.com/terms.html](http://www.passengerairtariff.com/terms.html)

міжнародних перевезеннях на повітряному транспорті пропонуються деякі знижки: для студентів і учнів; дітей до певного віку; для моряків.

Міжнародні пасажирські тарифи в системі **водного транспорту** встановлюються у відповідності з його особливостями. Як вже зазначалось, водний транспорт зараз переважно зайнятий перевезенням пасажирів на нерегулярних пасажирських лініях – морських і річкових круїзах. Тарифи водного транспорту, як правило, включають: ціну перевезення; таксу за перевезення багажу або автомобіля; припортові збори і інші складові. При тривалому подорожуванні сюди додається вартість харчування і інші додаткові послуги, які пропонуються на борту судна.

Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року та Лондонський протокол до неї 1976 року узагальнили міжнародну практику із укладання договорів морського перевезення. Питаннями регулювання пасажирських тарифів міжнародні організації водного транспорту не займаються. У кожному регіоні встановлюються різні умови і правила перевезення пасажирів у рамках окремих напрямів і пасажирських ліній.

На автомобільному транспорті до теперішнього часу не існує яких-небудь універсальних міждержавних угод, які б регламентували формування і застосування міжнародних пасажирських тарифів. В цілому міжнародні перевезення автомобільним транспортом здійснюються на основі договорів укладених відповідно до Женевської «Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу» 1973 р. подальші спрощення відносин сторін зафіксовані Гаагською декларацією по туризму 1989 р. і Шенгенською угодою 1985 р. для членів Європейського союзу.

### **Контрольні запитання**

1. За яких чинників залежить величина пасажирського транспортного тарифу?
2. За якими ознаками можна класифікувати види транспортних тарифів.

3. Сформулюйте визначення поняття «тарифна політика».
4. У чому полягає головна мета тарифної політики на пасажирському транспорті?
5. Чим відрізняються нормальні тарифи від спеціальних?
6. Що є характерним для екскурсійних тарифів?
7. Які умови встановлені перевізниками для придбання квитків за молодіжними тарифами?

### **Завдання для самостійної роботи**

Завдання 1. Заповніть таблицю, користуючись матеріалами розділу 6.

Ключові поняття розділу	Визначення
-------------------------	------------

Завдання 2. На прикладі Укрзалізниці охарактеризуйте існуючі види пасажирських тарифів і тарифну політику, що проводить зазначена організація.

Завдання 3. Зберіть необхідні відомості і надайте характеристику дисконтній програмі «Меридіан», що пропонує своїм клієнтам українська авіакомпанія «Аеросвіт».

## ДОДАТОК

### Закон України «Про транспорт» (витяг)

( Відомості Верховної Ради України (ВВР), 1994, N 51, ст.446 )

{ Вводиться в дію Постановою ВР  
N 233/94-ВР від 10.11.94, ВВР, 1994, N 51, ст.447 }

#### ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ

##### **Стаття 21.** Єдина транспортна система України

дину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування. Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

##### **Стаття 22.** Залізничний транспорт і його склад

До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового

залізничного транспорту та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток.

### **Стаття 23.** Землі залізничного транспорту

До земель залізничного транспорту належать землі, надані в користування підприємствам і організаціям залізничного транспорту відповідно до чинного законодавства України. До складу цих земель входять землі, які є смугою відведення залізниць, а саме землі, надані під залізничне полотно та його облаштування, станції з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації, захисні та укріплюючі насадження, службові, культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи залізничного транспорту. ( Частина перша статті 23 в редакції Закону N 507-XIV ( 507-14 ) від 17.03.99). Уздовжземель залізничного транспорту можуть встановлюватися охоронні зони. (Частина друга статті 23 в редакції Закону N 507-XIV ( 507-14 ) від 17.03.99). Землі залізничного транспорту повинні утримуватися в належному санітарному стані і використовуватися для вирощування деревини, у тому числі ділової, та кормів для тваринництва.

### **Стаття 24.** Морський транспорт і його склад

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

### **Стаття 25.** Землі морського транспорту

До земель морського транспорту належать землі, надані в користування під: морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту; гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові та культурно-побутові приміщення та інші споруди, що обслуговують морський транспорт. До земель морського транспорту не належать території, насипані або намиті в акваторії за кошти портів. Спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з адміністрацією портів.

### **Стаття 26.** Технічний нагляд за суднами

Технічний нагляд за суднами та їх класифікація незалежно від форм власності судна і його власника здійснюються класифікаційним товариством, обраним за пропозицією судовласника та за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

### **Стаття 27.** Річковий транспорт і його склад

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що

забезпечують роботу річкового транспорту.

### **Стаття 28.** Землі річкового транспорту

До земель річкового транспорту належать землі, надані в користування під: порти, спеціалізовані причали, пристані і затони з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт; пасажирські вокзали, павільйони і причали; судноплавні канали, судноплавні, енергетичні та гідротехнічні споруди, службово-технічні будівлі; берегоукріплювальні споруди і насадження; спеціальні насадження для вирощування деревини, в тому числі ділової; вузли зв'язку, радіоцентри і радіостанції; будівлі, берегові навігаційні знаки та інші споруди для обслуговування водних шляхів, судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, майстерні, судноверфі, відстойно-ремонтні пункти, склади, матеріально-технічні бази, інженерні мережі, службові та культурно-побутові приміщення, інші об'єкти, що забезпечують роботу річкового транспорту. Для робіт, пов'язаних із судноплавством і сплавом на внутрішніх водних шляхах, поза населеними пунктами виділяється у встановленому порядку берегова смуга. Землі берегової смуги не вилучаються у землекористувачів і використовуються відповідно до чинного законодавства України.

**Стаття 29.** Технічний, класифікаційний і судноплавний нагляд за річковими суднами.

Технічний, класифікаційний і судноплавний нагляд за річковими суднами здійснюється Українською державною інспекцією Регістру та безпеки судноплавства у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

### **Стаття 30.** Автомобільний транспорт і його склад

До складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів,



вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

### **Стаття 31.** Землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства

До земель автомобільного транспорту належать землі, надані в користування під споруди і устаткування енергетичного, гаражного та паливно-роздавального господарства, автовокзали, автостанції, лінійні виробничі споруди, службово-технічні будівлі, станції технічного обслуговування, автозаправні станції, автотранспортні, транспортно-експедиційні підприємства, авторемонтні заводи, бази, вантажні двори, майданчики контейнерні та для перечеплення, службові та культурно-побутові приміщення й інші об'єкти, що забезпечують роботу автомобільного транспорту. До земель дорожнього господарства належать землі, надані в користування під проїзну частину, узбіччя, земляне полотно, декоративне озеленення, резерви, кювети, мости, тунелі, транспортні розв'язки, водопропускні споруди, підпірні стінки, смуги відведення і розташовані в їх межах інші дорожні споруди та обладнання. До складу земель дорожнього господарства входять також землі, що знаходяться за межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг, а саме: паралельні об'їзні дороги, паромні переправи, снігозахисні споруди і насадження, протилавинні та протисельові споруди, вловлюючі з'їзди; майданчики для стоянки транспорту і відпочинку, підприємства та об'єкти служби дорожнього сервісу; будинки (в тому числі жилі) та споруди дорожньої служби з виробничими базами; придорожні лісосмуги для захисту доріг і вирощування деревини, в тому

числі ділової. Землі, що знаходяться під автомобільними дорогами загального користування та їх спорудами, надаються дорожнім організаціям у користування відповідно до чинного законодавства.

### **Стаття 32.** Авіаційний транспорт і його склад

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

### **Стаття 33.** Землі авіаційного транспорту

До земель авіаційного транспорту належать землі, надані в користування під: аеропорти, аеродроми, відокремлені споруди (об'єкти управління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисні та інші споруди), службово-технічні території з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту; вертольотні станції, включаючи вертольотодроми, службово-технічні території з усіма будівлями та спорудами; ремонтні заводи цивільної авіації, аеродроми, вертольотодроми, гідроаеродроми та інші майданчики для експлуатації повітряних суден; службові об'єкти, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

### **Стаття 34.** Міський електротранспорт і його склад

До складу міського електротранспорту входять підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, рухомий склад, трамвайні і тролейбусні лінії, ремонтно-експлуатаційні депо, службові приміщення, фунікулери, канатні дороги, ескалатори, заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних

частин, споруди енергетичного господарства та зв'язку, промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації, навчальні заклади, науково-дослідні та проектно-конструкторські установи, заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту.

### **Стаття 35.** Землі міського електротранспорту

До земель міського електротранспорту належать землі, надані в користування під відокремлені трамвайні колії та їх облаштування, колії і станції фунікулерів, канатних доріг, ескалаторів, трамвайно-тролейбусних депо, вагоноремонтні заводи, споруди енергетичного і колійного господарства, сигналізації і зв'язку, службові і культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи міського електротранспорту.

### **Стаття 36.** Відомчий транспорт

До складу відомчого транспорту входять транспортні засоби підприємств, установ та організацій. Підприємства та організації, які мають відомчий транспорт, повинні забезпечувати його розвиток і утримання на рівні, що відповідає вимогам безпеки при наданні транспортних послуг. Відносини підприємств, які мають відомчий транспорт, з підприємствами, установами, організаціями та громадянами, яким вони надають транспортні послуги, та підприємствами транспорту загального користування регулюються кодексами (статутами) окремих видів транспорту.

### **Стаття 37.** Трубопровідний транспорт

Відносини в галузі трубопровідного транспорту регулюються Законом України "Про трубопровідний транспорт" ( 192/96-ВР ) та іншими нормативно-правовими актами України.

**Стаття 38.** Використання лісових смуг і земель транспортними підприємствами

Поряд з прямим призначенням лісових смуг, що обслуговуються підприємствами транспорту, в лісопосадках може вирощуватися ділова деревина (хвойні дерева, береза, липа тощо). Підприємства дорожнього господарства повинні проводити на магістральних дорогах з інтенсивним рухом заміну плодкових дерев у лісосмугах на породи дерев промислового призначення для запобігання випадкам отруєння плодами дерев, насиченими шкідливими речовинами вихлопних газів автомобільного транспорту. Керівники підприємств транспорту несуть відповідальність за забруднення земель, прилеглих до транспортних магістралей, бур'янами.

**Стаття 39.** Взаємодія підприємств різних видів транспорту  
Відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів, вантажів, багажу, пошти визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами). Розроблення та укладання вузлових угод здійснюється в порядку, який встановлюється Кабінетом Міністрів України.

**Стаття 40.** Координація діяльності всіх видів транспорту  
Координація діяльності всіх видів транспорту здійснюється центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту. Координація діяльності всіх видів транспорту в межах регіонів здійснюється комісіями з координації роботи транспорту, що утворюються органами місцевої влади і самоврядування і діють відповідно до положення, яке затверджується Кабінетом Міністрів України.

## Список використаної літератури

1. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР.
2. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР.
3. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2344-III.
4. Повітряний Кодекс України. Український інформаційно-правовий центр. – К.: «Форум» IV 8/2002. – 154 с.
5. Кодекс торговельного мореплавства України. Український інформаційно-правовий центр. – К.: «Форум» IV 10/2004. – 168 с.
6. Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом України. – К.: Вид. Міністерства транспорту України, 2007.
7. Аріон О.В. Організація транспортного обслуговування туристів: Навчальний посібник. – К.: Альтерпрес, 2008. – 192 с.
8. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустриал туризма: Перевозки. – СПб.: Изд-ий дом Герда, 2001. – 400 с.
9. Биржаков М.Б. и др. Автобусные туры. Справ. «Туристские фирмы». Вып.14. – СПб.: ОЛБИС, 1997. – 43-77 с.
10. Биржаков М.Б. и др. Железнодорожные туры. Справ. «Туристские фирмы». Вып.16. – СПб.: ОЛБИС, 1998. – 69-118 с.
11. Биржаков М.Б. и др. Речные круизы. Справ. «Туристские фирмы». Вып.11. – СПб.: ОЛБИС, 1996. – 69-85 с.
12. Бутко И.И., Ситников В.А. Транспортное обслуживание туризма: Учебное пособие (Серия «Туризм и сервис»). – М.: ИКЦ «МарТ, Ростов н/Дону Издательский центр «МарТ», 2006. – 336 с.
13. Галасюк С.С., Ободовська К.І. Взаємозв'язок розвитку транспорту і туризму. – Науковий вісний. ОДЕУ. Всеукраїнська асоціація молодих науковців. – Наука: економіка, політологія, історія. – 2008. - № 18 (86).

14. Георгиев А., Василева М. Туроператорска, агентска и транспортна дейности в туризма. – София: Паралакс, 2000. - 216 с.
15. Герасименко В.Г. Основы туристического бизнеса. Учебное пособие. – Одесса: Черноморье, 1997. – 160 с.
16. Гуляев В.Г. Туристские перевозки. – М.: Финансы и статистика, 1998. – 367 с.
17. Гуляев В.Г. Организация туристских перевозок. – М.: Финансы и статистика, 2003. – 512 с.
18. Зеркалов Д.В. Транспорт України. Довідник. У двох книгах. Книга перша. – К.: Основа, 2002. – 416 с.
19. Ильина Е.Н. Менеджмент транспортных услуг. – М.: РМАТ, 1997. – 173 с.
20. Ильина Е.Н. Транспортные перевозки в туристическом бизнесе. Учебное пособие. – Саратов, 2003. – 160 с.
21. Класифікаційні вимоги до автобусів, які виконують міжміські, міжобласні та міжнародні перевезення пасажирів // «Новини турбізнесу», 2004. - № 7 (квітень).
22. Кусков А.С., Одинцова Т.Н., Понукалина О.В. Менеджмент транспортных услуг. Железнодорожные и воздушные перевозки. Речные и морские круизы. Учебное пособие. – Саратов, 2003. – 460 с.
23. Кусков А.С., Понукалина О.В. Менеджмент транспортных услуг: туризм. Учебное пособие. – М.: Р. Консульт, 2004. – 448 с.
24. Любіцева О.О. Ринок туристичних послуг (геопросторові аспекти). – 3-є вид., перероб. та доп. – К.: «Альтерпрес», 2005. – 436 с.
25. Любіцева О.О., Бабарицька В.К. Туризмознавство: вступ до фаху: підручник. – К.: Видавничо-поліграфічний центр «Київський університет», 2008. – 335 с.
26. Нешков М. Пътнически агенции и транспорт в туризма. – Варна: Издательство «Наука и икономика», 2007. – 240 с.

27. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие. – М.: Издательский центр «Академия», 2006. – 384 с.
28. Сапрунова В.Б. Туризм: Эволюция, структура, маркетинг. – М.: «Ось-89», 1997. – 160 с.
29. Сенин В.С. Организация международного туризма. Учебник. – М.: Финансы и статистика, 2001. – 400 с.
30. Смолій В.А., Федорченко В.К., Цибух В.І. Енциклопедичний словник-довідник з туризму. За загальною ред. В.К. Федорченка. – К.: Видавничий Дім «Слово», 2006. – 372 с.
31. Стогар В.П., Федотова Н.С. Коммерческая деятельность на воздушном транспорте. Учебное пособие. – М.: Транспорт, 1990. – 224 с.
32. Уокер Джон. Введение в гостеприимство: Учебник / Пер. с англ. – М.: ЮНИТИ, 1999. – 463 с.
33. Школа І.М. та ін. Менеджмент туристичної індустрії: Навчальний посібник. За ред. проф. І.М. Школи. – Чернівці, 2003. – 596 с.
34. Экономика и организация туризма. Международный туризм / Е.Л. Драчева, Ю.В. Забаев, Д.К. Исмаев и др.; под ред. М.А. Рябовой, Ю.В. Забаева, Е.Л. Драчевой. – М.: КНОРУС, 2005. – 576 с.

## Зміст

<i>Вступ</i> .....	3
<b><i>Розділ 1. Місце транспорту в інфраструктурі туризму</i></b> .....	<b>5</b>
1.1. Характеристика транспорту і транспортних систем .....	5
1.2. Взаємодія транспорту і туризму .....	9
1.3. Туристичний транспорт – визначення і змістовна характеристика .....	14
<i>Контрольні запитання</i> .....	16
<i>Завдання для самостійної роботи</i> .....	16
<b><i>Розділ 2. Перевезення туристів авіаційним транспортом</i></b> .....	<b>17</b>
2.1. Техніко-економічні особливості авіаційного транспорту і організації перевезень пасажирів .....	17
2.2. Матеріально-технічна база авіаційного транспорту .....	21
2.3. Умови перевезення пасажирів і багажу повітряним транспортом .....	26
2.4. Схеми взаємодії туристських фірм і авіакомпаній .....	30
2.5. Правове забезпечення перевезень повітряним транспортом .....	35
<i>Контрольні запитання</i> .....	40
<i>Завдання для самостійної роботи</i> .....	41
<b><i>Розділ 3. Перевезення туристів на залізничному транспорті</i></b> .....	<b>42</b>
3.1. Техніко-економічні особливості залізничного транспорту та його роль в обслуговуванні туристів .....	42
3.2. Матеріально-технічна база залізничного транспорту і організація її експлуатації .....	45
3.3. Перевезення туристів регулярними пасажирськими потягами .....	51
3.4. Організація подорожей у спеціалізованих туристсько-екскурсійних потягах .....	55
<i>Контрольні запитання</i> .....	58
<i>Завдання для самостійної роботи</i> .....	59



<b>Розділ 4. Перевезення туристів на водному транспорті.....</b>	<b>60</b>
4.1. Техніко-економічні особливості водного транспорту та його роль в системі обслуговування туристів .....	60
4.2. Матеріально-технічна база водного транспорту і організація її експлуатації .....	62
4.3. Туристичні подорожі водним транспортом.....	66
4.4. Взаємодія туроператорів і судновласників в організації перевезень туристів .....	71
<i>Контрольні запитання.....</i>	<i>75</i>
<i>Завдання для самостійної роботи. ....</i>	<i>75</i>
<b>Розділ 5. Перевезення туристів автомобільним транспортом.....</b>	<b>76</b>
5.1. Техніко-економічні особливості автомобільного транспорту .....	76
5.2. Матеріально-технічна база автомобільного транспорту і організація її експлуатації .....	79
5.3. Подорожі на регулярних автобусних лініях .....	90
5.4. Організація спеціалізованих автобусних турів.....	93
<i>Контрольні запитання.....</i>	<i>98</i>
<i>Завдання для самостійної роботи. ....</i>	<i>99</i>
<b>Розділ 6. Пасажирські транспортні тарифи.....</b>	<b>100</b>
6.1. Сутність і види пасажирських транспортних тарифів.....	100
6.2. Особливості тарифної політики на окремих видах транспорту.....	102
6.3. Міжнародні пасажирські транспортні тарифи.....	112
Контрольні запитання.....	115
Завдання для самостійної роботи.....	116
Додаток.....	117
Список використаної літератури.....	125