надходжень 14 %.

Починаючи з 60-70-х років 20-го сторіччя, міжнародний туризм придбав всесвітнє охоплення. Якщо в 1950 р. число туристів в усім світі становило 25 млн., а оборот туристичної індустрії - 2,1 млрд. дол. США, то, згідно даним Всесвітньої туристичної організації при ООН, в 2006 р. у світі було зареєстровано 846,0 млн. прибуттів туристів, а надходження від міжнародного туризму досягли 733 млрд. дол. США. У результаті створився світовий туристичний ринок, у якому беруть участь практично всі країни.

Разом з тим динаміка міжнародних туристичних потоків вкрай нерівномірна, що обумовлено, в першу, чергу різними рівнями соціально-економічного розвитку країн і регіонів.

Якщо розглядати абсолютні показники надходжень від туризму, то світовим лідером продовжує залишатися Європа, що одержала в 2006 році додатково 26 млрд. і набрала в цілому 374 млрд. дол. США, що становить 51% від загальносвітових туристичних надходжень. Наведені дані не враховують надходження від міжнародного пасажирського транспорту, одержані компаніями, що перебувають за межами постійного місця проживання мандрівників, які виділяються в самостійну категорію, іменовану «міжнародний пасажирський транспорт». Незважаючи на неповне статистичне охоплення даної категорії надходжень, вони оцінюються в розмірі 17% від загальних міжнародних надходжень від туризму й пасажирського транспорту, або приблизно 148 млрд. дол. США в 2006 році. З урахуванням витрат загальна сума надходжень становить 881 млрд. дол. США. Таким чином, щодня міжнародний туризм дає близько 2,4 млрд. дол. США.

Для багатьох країн витрати туристів на проживання, харчування, місцевий транспорт, розваги й відвідування туристичних визначних пам'яток й інші витрати становлять істотну частку в їхній економіці. При цьому підвищується рівень зайнятості населення й можливості для подальшого розвитку. В цих умовах набуває значимість комплексний розвиток туристичної інфраструктури - транспорт, підприємства харчування, індустрія розваг й ін.

Найбільш характерними тенденціями світового туризму в цей час є диверсифікованість туристичного продукту, пошук нових туристичних напрямків, скорочення середньої тривалості туристичних поїздок, вибір альтернативних місць розміщення й транспорту, а також загальний тиск цін.

Однієї з актуальних проблем є проблема транспортної складової в забезпеченні розвитку туризму. Це відноситься до авіа-, залізничного, водного й автосполучення, будівництва автомобільних доріг. Дуже важливо раціонально розвивати й ефективно використовувати всі елементи транспортної системи, з метою запобігання диспропорцій всередині всієї транспортної складової. Розвиток всебічної транспортної системи дозволить розширити туристичний потенціал як окремих регіонів, так і країн в цілому, що призведе до додаткових фінансових надходжень в економіку.

УДК 656.078.8

ФАКТОРИ ФОРМУВАННЯ КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОГО ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ

Якименко Н. В., к.е.н., доцент (УкрДАЗТ)

Транзитний потенціал міжнародних транспортних коридорів (МТК) визначається як наявні та потенційні можливості, наявність факторів виробництва послуг та забезпеченість ключовими видами ресурсів МТК, які відображають його спроможність виробляти необхідну кількість транспортних послуг для відповідного зовнішнього ринку.

Сукупність якісних та вартісних характеристик транспортних послуг окремо взятого МТК, які сприяють створенню переваги даних послуг перед транспортними послугами конкуруючих МТК, визначає конкурентоспроможність цього МТК по завоюванню чи освоєнню даним МТК певної частки ринку транзитних послуг на певному напряму світового товароруху.

Конкурентоспроможність транзитного потенціалу МТК визначається переліком факторів (табл.).

Таблиця

Групи факторів та показники конкурентоспроможності МТК

Групи факторів	Показники конкурентоспроможності МТК
1	2
Просторово-географічна	Відстань (довжина маршруту) перевезення; строки (час, швидкість) доставки; тариф за перевезення вантажу

Продовження таблиці

1	2
Природна або ландшафтно-рельєфна та кліматична	Строки (час, швидкість) доставки; тариф за перевезення вантажів; збереженність вантажу; гарантія (надійність) дотримання строків доставки; частота (інтенсивність) руху рухомого складу; безпека руху; регулярність виконання рейсів (залежність від погоди); період користування маршрутом; загроза екології
Геополітична	Строки (час, швидкість) доставки; тариф за перевезення вантажу; втрата вантажу; гарантія (надійність) дотримання строків доставки; частота (інтенсивність) руху рухомого складу; безпека руху; доступність інфраструктури; глибина руху рухомого складу за кордоном; період користування маршрутом; загроза екології
Загальноекономічна	Тариф за перевезення вантажу; збереженість вантажу; втрата вантажу; гарантія (надійність) дотримання строків доставки; якість обслуговування вантажовласників (рівень експедиційного обслуговування); рівень внутрішньої конкуренції
Транспортна	Строки (час, швидкість) доставки; тариф за перевезення вантажу;; збереженість вантажу; втрата вантажу; гарантія (надійність) дотримання строків доставки; частота (інтенсивність) руху рухомого складу; перевізна універсальність; територіальна універсальність; якість обслуговування вантажовласників (рівень експедиційного обслуговування); безпека руху; рівень внутрішньої конкуренції; доступність інфраструктури; глибина руху рухомого складу за кордоном; партіонність відправлень вантажів; множинність способів обслуговування; витрати вантажовласників на його обслуговування; транспортна мережева озброєність; період використання маршруту; рівень спеціалізації рухомого складу; рівень спеціалізації споруд

При вартісній оцінці конкурентоспроможності певного МТК вирішальним фактором ефективності є гарантія (надійність) дотримання строків доставки вантажів.