

**ЛІТЕРАТУРА**

1. Бланк И. А. Управление прибылью / И. А. Бланк. – К. : Ника-Центр, 2007. – 765 с.
2. Бушуева Ю. Г. Управление прибылью предприятия / Ю. Г. Бушуева, Б. В. Бурлуцкий // Ч.1. – 2006. – 209 с.
3. Шеремет О. О. Фінансовий аналіз : навчальний посібник / О. О. Шеремет. – К. : Міленіум, 2003. – 160 с.
4. Тварлиани Т. Е., Балакирева В. Ю. Денежные потоки в страховании / Т. Е.Тварлиани, В. Ю. Балакирева. – М. : Финансы и статистика, 2004. – 389 с.
5. Матрица БКГ (матрица BCG). Матрица Бостонской консультативной группы [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://stplan.ru/articles/theory/bkg.htm>

*Л. В. Транченко,*

*доктор економічних наук, професор,*

*Уманський національний університет садівництва,*

*м. Умань, Україна*

**ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ АКТИВНОГО ТУРИЗМУ В УКРАЇНІ**

Активний туризм в Україні розвивається як невід'ємна складова туристичної галузі і спрямований на зміцнення здоров'я, розвиток фізичних, морально-вольових та інтелектуальних здібностей людини шляхом залучення її до участі у спортивних походах різної складності та змаганнях з техніки спортивного туризму, самодіяльних туристичних подорожах, мандрівних туристичних подорожах активного характеру.

Разом з тим, спортивний та самодіяльний активний туризм є невід'ємною складовою вітчизняної туристичної галузі, сприяє розвитку та поширенню активних форм відпочинку, а отже, має ще й рекреаційні, пізнавальні, виховні, економічні та інші функції. Розвиваючись на межі спорту і активного дозвілля в природному середовищі, активний туризм сприяє розвитку внутрішнього туризму шляхом пропаганди відносно дешевого і одночасно ефективного відпочинку, що в умовах невисоких матеріальних доходів значної частини населення країни надає йому соціально-пріоритетного значення для відповідних державних, громадських та комерційних організацій. Зменшення вартості відпочинку завдяки використанню елементів і засобів спортивного туризму і мінімізації видатків на матеріально-технічну інфраструктуру такого відпочинку по відношенню до вартості відпочинку за традиційними організаційними формами у внутрішньому, зарубіжному та міжнародному туризмі робить його соціально доступним та економічно привабливим для пересічного громадянина і економічно вигідним для організаторів.

Маючи різноманітний ресурсний потенціал, туризм України повинен сприяти зміцненню економіки країни, наповненню державного бюджету, зростанню добробуту українських громадян, збереженню історико-культурної спадщини, піднесенню духовного потенціалу суспільства. Розвиток туризму в Україні суттєво впливає на такі сектори економіки, як транспорт, торгівля, зв'язок, будівництво, сільське господарство, виробництво товарів народного споживання, і є одним із найбільш перспективних напрямків структурної перебудови економіки.

За підрахунками Всесвітньої Туристичної Організації, у 2008 році за кількістю прибуттів іноземних туристів Україна займала 22 місце у світі (5,8 млн. осіб, що становить близько 1 % від світових туристичних прибуттів). За прогнозними розрахунками щодо розвитку в'їзного туризму в Україні до 2009 року, його чисельність зросте до 9,3 млн. осіб; прогноз на 2010 рік – 12,1 млн. осіб; прогноз на 2020 рік – 15,0 млн. осіб [1].

Як і для багатьох європейських країн, де найбільш потужними є туристичні потоки між сусідніми державами, так і для України, на перспективу, сукупна частка туристичного обміну з Росією, Білоруссю та Молдовою коливатиметься в межах 60 % в загальних обсягах турпотоків. Говорячи про перспективи розвитку туристичної індустрії в Україні, необхідно підкреслити, що сучасний

туризм – це та сфера економіки і життєдіяльності суспільства в цілому, яка в тій чи іншій мірі інтегрує практично всі галузі. Саме це і визначає одне з перших місць, яке займає туризм у світовій економіці. Саме цей фактор повинен стати головним у формуванні нового державного підходу до туризму, як тієї галузі, пріоритетний розвиток якої може позитивно вплинути на економічний і соціальний стан країни в цілому, стимулювати ряд важливих галузей економіки.

Стратегічною метою розвитку туристичної індустрії в Україні можна визначити створення конкурентоспроможного на світовому ринку туристичного продукту, здатного максимально задовільнити туристичні потреби населення країни, забезпечити на цій основі комплексний розвиток територій та їх соціально-економічних інтересів при збереженні екологічної рівноваги та історико-культурного доквілля [3].

Нарощування темпів та підвищення ефективності роботи підприємств сфери туризму, становлення туристичної галузі як однієї з провідних галузей вітчизняної економіки стримується невирішеною низкою питань, розв'язання яких потребує державного регулювання та підтримки виконавчих органів влади. У теперішній час найбільш гальмівним фактором у розвитку туризму на суспільному рівні є відсутність уваги та підтримки з боку політиків та громадської влади. Коли на туризм не зважають, його доходи не визначені, відсутнє ретельне планування та, як наслідок, відсутній і розвиток. Як тільки буде глибока зацікавленість на законодавчому рівні, поєднання зусиль для піднесення статусу індустрії туризму на більш високий рівень, відтоді можна розраховувати на видимі результати.

Перспективний розвиток туризму в Україні суттєво вплине на зайнятість населення. Якщо в 2010 р. кількість працівників у туристичній галузі складатиме 169 тис. чоловік, а зайнятість в туризмі з урахуванням інших галузей (транспорт, торгівля, зв'язок та ін.) та тимчасової зайнятості протягом активного туристичного сезону – 2,79 млн. осіб, то вже в 2015 р. ці показники складатимуть відповідно 220 тис. осіб і 3,63 млн. осіб [1].

Подальший розвиток демократії, політична стабільність, визначення пріоритетних напрямків економічного розвитку, майбутній вступ України до НАТО та ЄС – все це забезпечить створення високоприбуткової туристичної галузі, яка задовольнить потреби внутрішнього та міжнародного туризму, з урахуванням природно-кліматичного, рекреаційного, соціально-економічного та історико-культурного потенціалу країни, її національних особливостей [2]. Поступове збільшення кількості працюючих, забезпечення більш високого доходу на кожного члена сім'ї, підвищення тривалості оплачуваної відпустки та гнучкість робочого часу поступово розширять сегменти туристичного ринку (як поїздки з метою відпочинку і в період відпусток, відвідування тематичних парків і культурних заходів, здійснення ділових поїздок, короткочасних подорожей і маршрутів вихідного дня тощо).

Одним із найважливіших чинників, що впливає на розвиток як внутрішнього, так і міжнародного туризму, є добробут населення. Щорічне збільшення доходів громадян України приведе до більш інтенсивної туристичної діяльності і, зокрема, до збільшення кількості споживачів з високими доходами. В майбутньому населення України буде характеризуватися як таке, що має підвищену якість життя. Відпочинок, подорожі, мистецтво, культура стануть основними елементами, які заповнять вільний час людини [1].

Україна має надзвичайно вигідне географічне та геополітичне розташування, розвинену транспортну мережу, володіє значними природно-рекреаційними та історико-культурними ресурсами, населена працелюбним і гостинним народом. Забезпечити належну віддачу від цього потужного потенціалу, використати його в інтересах активного відпочинку та оздоровлення можна лише за умови чіткої організації туристичної діяльності, зміцнення існуючої та створення нової матеріально-технічної бази, залучення досвідчених і кваліфікованих кадрів, тобто за умови правильної організації та ефективного управління туризмом.

Розвиток нових напрямів активного туризму – екстремального, пригодницького, наддалеких вітрильних та інших подорожей, проведення комбінованих за видами туризму (автомобільного, велосипедного, вітрильного, водного, гірського, мотоциклетного, пішохідного, спелеологічного тощо) подорожей з використанням наявних природно-рекреаційних, історико-культурних та кадрових ресурсів країни не тільки створює умови для залучення до активних занять туризмом населення України, а й має стимулюючий вплив на розвиток міжнародного та зарубіжного туризму, сприяє загальному розвитку туристичної галузі як високорентабельної галузі економіки України та її входженню до світового туристичного ринку.

Однак, незважаючи на наявні великі потенційні можливості, свою соціальну і економічну значущість, активний туризм в Україні, на жаль, все ж розвинений недостатньо. Труднощі, з яким зіткнувся в своєму розвитку активний туризм, тісно пов'язані, передусім, із соціально-економічними

проблемами розвитку суспільства в останнє десятиріччя ХХ ст., а також із внутрішніми, насамперед, організаційними проблемами в самому туристському русі, що накопичилися у 90-х рр. ХХ ст.

У 80-ті рр. ХХ ст. розвиток активного туризму характеризувався тим, що держава у значній мірі превалювала над цим громадським рухом і практично повністю визначала його основні параметри. Разом з тим, цей період мав і певні недоліки – жорстке керівництво зверху федераціями і клубами з боку Рад по туризму і екскурсіях, обмеження ролі громадськості дорадчими функціями тощо. Але ці недоліки не могли суттєво завадити розвитку активного туризму, оскільки цей розвиток стабільно фінансово підтримувався.

На початку 90-х рр. минулого століття ситуація докорінно змінилася. Держава в особі Рад по туризму та екскурсіях припинила опікуватися проблемами активного туризму, а також, що важливіше – припинила його фінансову підтримку. Розвитком активного туризму самостійно стали займатися громадські організації – федерації спортивного туризму та туристські союзи. На жаль, відсутність фінансової підтримки з боку державних інституцій вкрай негативно відбилася на активному туризмі і в його розвитку розпочався період занепаду. Результат – різке падіння масовості у активному туризмі.

Від остаточного занепаду активний туризм був у цей час врятований ентузіастами, що залишилися у федераціях та туристських союзах, які, не маючи фінансування, змогли лише зберегти форпости туристського руху, що дозволило втримати його від остаточного занепаду. У цей період у багатьох регіонах туристська громадськість почала шукати вихід із скрутного становища через об'єднання громадських та комерційних інтересів. ТанDEM фінансів і громадської структури почав давати позитивні результати. Але мізерність фінансових комерційних можливостей і слабкість структури не давали активному туризму можливостей стабільно розвиватися. Реальне ж зростання показників у розвитку активного туризму в регіонах можна було спостерігати лише там, де до громадської структури та комерційних грошей змогли частково залучити ще й державне фінансування.

Аналіз стану активного туризму в Україні наприкінці 90-х рр. минулого століття свідчить про те, що для стабілізації ситуації та подальшого його розвитку необхідна була консолідація зусиль громадськості країни у створенні потужної громадської організації як авангарду туристського руху. Враховуючи існуючі реалії, з метою покращення ситуації туристська-спортивна громадськість у вересні 2000 р. на Установчому з'їзді у Вінниці створила всеукраїнську громадську організацію – Федерацію спортивного туризму України, завданням якої було визначено всебічне сприяння підвищенню статусу активного туризму, а також вітчизняної туристичної галузі. Діяльність Федерації мала служити всебічному гармонійному розвитку особи, зміцненню здоров'я населення, формуванню здорового способу життя, культурному і духовному розвитку громадян України. Було розроблено та затверджено Програму діяльності Федерації активного туризму України на 2001–2005 рр. Програма стала стрижнем усієї діяльності Федерації. Якщо підбити підсумки виконання завдань, то передбачені Програмою заходи в основному були виконані. Одночасно було зазначено, що розвинувши структуру організації на макрорівні, тобто на рівні територіальних осередків і створивши необхідне нормативно-правове забезпечення діяльності цієї структури, Федерація відкриває для себе безмежне поле діяльності у розбудові місцевих осередків, створенні клубної мережі, секцій активного туризму в колективах фізичної культури і, відповідно, їх інформаційному, методичному, нормативно-правовому забезпеченні.

У розрахунку на 2015 р. в осередках Федерації найбільше комісій з пішохідного туризму – 22, далі йдуть комісії з гірського та водного туризму – по 19, велосипедного – 15, спелеологічного – 14, лижного – 12, вітрильного – 4. Крім того, за перші два роки діяльності Федерації значно зросла кількість всеукраїнських та регіональних змагань зі спортивного туризму. Слід зазначити, що в останні роки активному туризму як ефективному засобу залучення населення до здорового способу життя стало приділятися значно більше уваги з боку органів державної влади.

Таким чином, можна констатувати, що за 2010–2014 рр. активний туризм не тільки вийшов із кризової фази у своєму розвитку, а й став визнаним і в регіонах, і взагалі в Україні видом відпочинку. Отже, загальне поширення активного туризму серед різних верств населення переконливо свідчить, що активний туризм нині є фактично одним із масових видів туризму в Україні.

## ЛІТЕРАТУРА

1. Герасименко В. Основы туристского бизнеса / В. Г. Герасименко. – Одесса : Черноморье, 1997. – 156 с.
2. Коваленко Л. Професійна діяльність спеціаліста галузі туризму // Стратегічні перспективи туристичної та готельно-ресторанної індустрії в Україні: теорія, практика та інновації розвитку : [зб. наук. праць] : за матер. Всеукр. наук.-прак. інтернет-конференції (30–31 жовтня 2014 р.) ; [відп. ред. Транченко Л. В.]. – Умань : ВПЦ «Візаві» 2014. – 286 с.
3. Транченко Л. Сільський туризм як перспективний напрям зайнятості на селі / Л. В. Транченко // Економічний форум. – 2014. – № 3. – С. 104–110.
4. Ткаченко Т. Сталий розвиток туризму: теорія, методологія, реалії бізнесу : [монографія] / Т. І. Ткаченко. – [2-ге вид., випр. та доповн.]. – К. : КНТЕУ, 2009. – 463 с.

*К.Л. Цветков,*

*кандидат економічних наук, доцент,*

*Московский государственный индустриальный университет,*

*г. Москва, Россия*

## РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ В ВОСТОЧНЫХ РАЙОНАХ РОССИИ

Транспорт, всегда играл исключительно важную роль в России на протяжении всей её истории. Роль транспорта, подчеркивает то обстоятельство, что одним из структурно-образующих элементов Киевской Руси был путь «из варяг в греки» – осевая транспортная система нашей страны в раннефеодальную эпоху. Позднее, именно транспортная проблема, подвинула Ивана IV и Петра I вести войны за обладание побережьем незамерзающего Балтийского моря, а [позднее], при Екатерине II Россия вела войны с Турцией за обладание побережьем Черного моря. Важнейшую роль для экономики России играло сооружение Сибирского тракта (и проложенная позднее по югу Сибири Транссибирская железнодорожная магистраль). Военно-грузинская дорога, Закаспийская и Туркестано-Сибирская железнодорожные магистрали также решали координальные экономические и политические задачи. Приводимый нами перечень не является случайным, равно как он же, является неполным. Необходимо дополнить характеристику транспортной системы России следующими важнейшими конструкциями: во-первых, – это река Волга, которая, начиная с XIV в. играла всё большую роль в транспортной системе страны; после покорения в XVI в. Казанского и Астраханского ханств Волга стала внутренней рекой России и началось её интенсивное хозяйственное освоение. Вторым по значению был транспортный путь, соединяющий Москву с низовьями Дона и Киевом. Эти два тракта, которые условно можно назвать Донским и Днепровским сыграли очень важную роль не только в крымских войнах России, но и в освоении угольных месторождений Донбасса и железорудных – Кривого Рога – в XIX в. Третьим, следует назвать, Московско-Петербургский тракт, связавший две столицы империи, а если смотреть на вопрос шире, то мы увидим, что по данному тракту, осуществляется подвоз хлеба, металла и угля в северную столицу. Дополняла данную систему, Мурманская железная дорога, соединившая Петербург с незамерзающим портом Мурманск. Четвертой осью, следует назвать Варшавский тракт, связавший Москву (а через Москву Поволжье и Урал) с государствами Центральной Европы. Следующей по значению мы можем назвать Уральско-Западносибирскую транспортную систему, которая включала дорогу на Екатеринбург, южно-уральский тракт, дороги на Тобольск и Томск. Освоение данного обширного региона, связано с деятельностью купцов Строгановых, а затем и с преобразованиями Петра Великого, создавшего условия для развития уральской металлургии. Данная транспортная система, выполняла двудеятельную задачу: 1) центральные регионы России соединялись через уральскую транспортную систему с Сибирью; 2) Южный Урал через степи Казахстана соединялся с транспортными системами государств средней Азии, роль которых, в качестве поставщиков хлопка, особенно выросла для России во второй половине XIX в. Впоследствии эта система последовательно развивалась и нашла своё законченное выражение в Великом сибирском пути, достигшем берегов Тихого океана. В заключении, хотелось бы остановиться, на двух транспортных системах юга – Каспийско-закавказской и Среднеазиатской. И хотя сегодня данные транспортные системы находятся [частично] за границей