

УДК 338.486.1(477)

**НАПРЯМИ ІНТЕГРАЦІЇ УКРАЇНИ В СВІТОВИЙ РИНОК
ТУРИСТИЧНИХ ПОСЛУГ В УМОВАХ ГЛОБАЛІЗАЦІЇ****Скарга О.О.***Маріупольський державний університет*

Зважаючи на активізацію процесів глобалізації, забезпечення інтеграції держави до міжнародного ринку туристичних послуг виступає одним із стратегічних завдань розвитку туристичної галузі України. Це має передбачати активізацію державної політики у сфері *туризму*, здійснення додаткового стимулювання підприємств галузі при дотриманні умов ринкової конкуренції. Враховуючи стратегічний курс держави на інтеграцію в євроструктуру, постає питання виявлення шляхів включення України в європейську та світову транспортно-логістичні системи. Метою роботи є аналіз розвитку міжнародного туристичного ринку, визначення напрямів інтеграції України у світовий туристичний ринок в умовах глобалізації. В статті проаналізована динаміка міжнародних туристичних потоків, визначено обсяги та структуру світового експорту туристичних послуг. Виявлено місце України на міжнародному туристичному ринку. В роботі відзначено, що в сучасних умовах розвитку міжнародного туризму суттєво підвищується роль цінового фактора. При цьому на вартість туристичного продукту, який пропонується турфірмами, впливає вартість транспортних перевезень, яка залежить від розвитку транспортної інфраструктури. Зважаючи на це, надано характеристику головних транснаціональних осей Єврологістики (ТОЄ) в контексті подальшого розширення Євросоюзу і продовження ТОЄ в сусідні країни й регіони у XXI ст. Визначено напрями інтеграції України в пан'європейську транспортно-логістичну систему. Результати роботи можуть використані у подальших наукових дослідженнях і практичних розробках у сфері визначення напрямів включення країн до процесів транснаціоналізації міжнародного ринку туристичних послуг в умовах глобалізації

Ключові слова: глобалізація, міжнародний туризм, транспортна інфраструктура, інтеграція, транспортно-логістична система

UDC 338.486.1(477)

**THE WAYS OF UKRAINE'S INTEGRATION INTO THE WORLD
MARKET OF TOURISM SERVICES IN THE FACE OF
GLOBALIZATION****Skarha O.***Mariupol State University*

In the framework of the intensified globalization, one of the strategic objectives of the development of the tourism industry in Ukraine is to ensure state's integration into the international market of tourism services. This should include the public tourism policy

© Скарга О.О., 2018

as well as the additional incentives for enterprises of the industry under conditions of market competition. Considering the state's strategic course for integration into the European structure, there is the issue of identifying the ways of Ukraine's inclusion in the European and global transport and logistics systems. The purpose of the work is to analyze the development of the international tourism market and determine the ways of Ukraine's integration into it in the face of globalization. The article analyzes the dynamics of international tourism flows, determines the volume and structure of world exports of tourism services as well as defines the country's position in the international tourism market. The work also specifies that the role of price factor in modern development of international tourism is substantially increasing. In this case, the cost of tourism product, offered by travel agencies, is based on transportation costs that depend on transport infrastructure development. Therefore, it examines the major transnational transport axes in Eurologistics following the enlargement of the EU and the extension of transport axes to neighboring countries and regions in XXI century. The ways of Ukraine's integration into the pan-European transport and logistics system are also defined. The findings can be used in further scientific research and applications in order to determine the ways of countries' inclusion in processes of transnationalization of the international tourism market.

Keywords: globalization, world tourism, transport infrastructure, integration, transport and logistics system

Актуальність проблеми. В умовах глобалізації світогосподарських процесів, коли зміщуються акценти і співвідношення чинників, які визначають конкурентоспроможність, для отримання максимального ефекту від туристичної діяльності на зовнішніх ринках необхідно враховувати всі новітні тенденції і зрушення на світовому ринку туристичних послуг. Зважаючи на це, розвиток туристичної галузі України має вкладатись у рамки концепції "Широка Європа" – розширення єдиного європейського простору на схід зі створенням єдиної європейської транспортно-логістичної системи.

Аналіз останніх наукових досліджень та публікацій. Вагомий внесок у розробку проблематики розвитку міжнародного ринку туристичних прслуг зробили зарубіжні та вітчизняні вчені: В. Абдулгазис, Н.В.Антонюк, О.В. Булатова, А.Б. Гайдук В.М., Н.М. Ганич, Я.А.Дубенюк, М.П.Мальська, В.М. Мацука, А.М. Новикова, Ю.М. Правик, І.Г. Смирнов, А. Чалбаш та інші. Одночасно, незважаючи на велику кількість робіт як зарубіжних, так і вітчизняних вчених з досліджуваної проблематики, питання інтеграції України до світового ринку туристичних послуг в умовах глобалізації вимагають подальшого опрацювання.

Метою роботи аналіз розвитку міжнародного туристичного ринку та розробка науково-практичних рекомендацій щодо оптимальних шляхів включення України до світового ринку туристичних послуг на етапі глобалізації світової економіки.

Викладення основного матеріалу дослідження. В останні десятиріччя туризм став одним із вагомих економічних факторів, а його обслуговування перетворилось в організовану галузь економіки багатьох країн. На сьогодні туризм є невід'ємним компонентом економічного потенціалу у світі та сприяє позитивним змінам у соціально-економічному житті [3, с. 204].

Проаналізуємо динаміку міжнародних туристичних потоків. За даними Світової туристичної організації UNWTO (United Nations Tourism Organization) у 2016 р. кількість міжнародних туристичних відвідувань збільшилась на 4,1 % порівняно з 2015 р. і становила 1235 млн. осіб. Такий темп зростання спостерігається сьомий рік поспіль, починаючи з посткризового, 2010 р. (рис. 1). Це означає, що у 2016 р. порівняно з 2015 р. було на 49 млн. більше туристів, які здійснили міжнародні подорожі з туристичною метою.

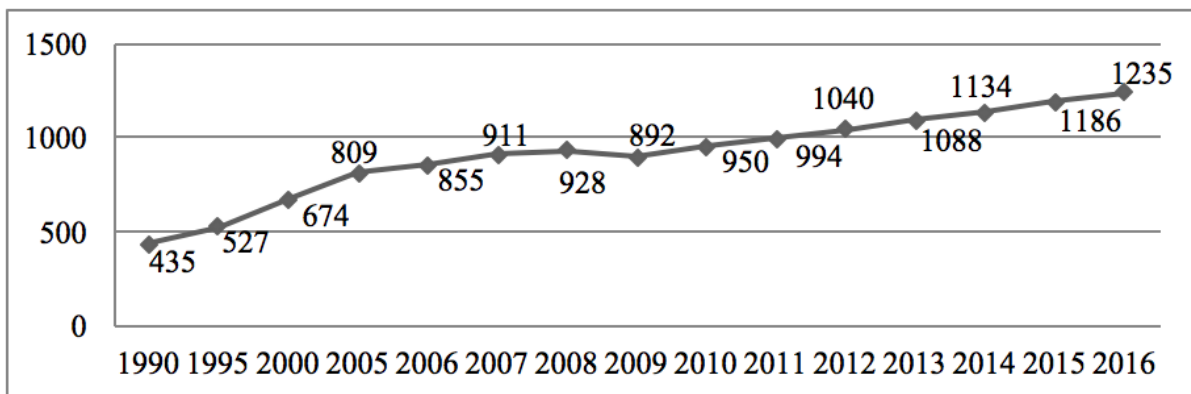


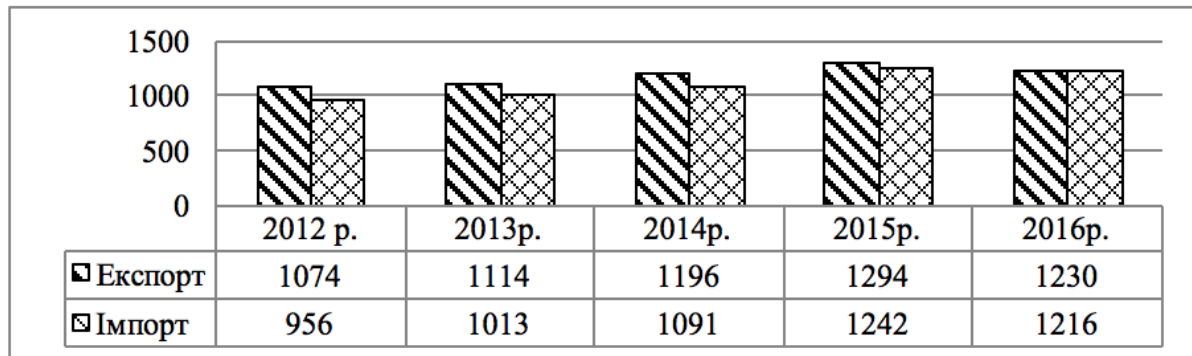
Рис.1. Міжнародні туристичні потки за 1990-2016 рр., млн. осіб

Джерело: [4]

На міжнародний туризм припадає близько 7% загального обсягу світового експорту (галузь поступається за цим показником лише паливній і хімічній промисловості) і 30% експорту послуг. За останні п'ять років відбулось зростання вартісних показників експорту та імпорту туристичних послуг на 14,5% і 27,2% відповідно (рис.2). Зокрема, динаміка світового експорту-імпорту в 2016р. у порівнянні з 2015р. пов'язана не стільки зі зниженням попиту на міжнародний туризм, скільки з коливаннями курсу валют.

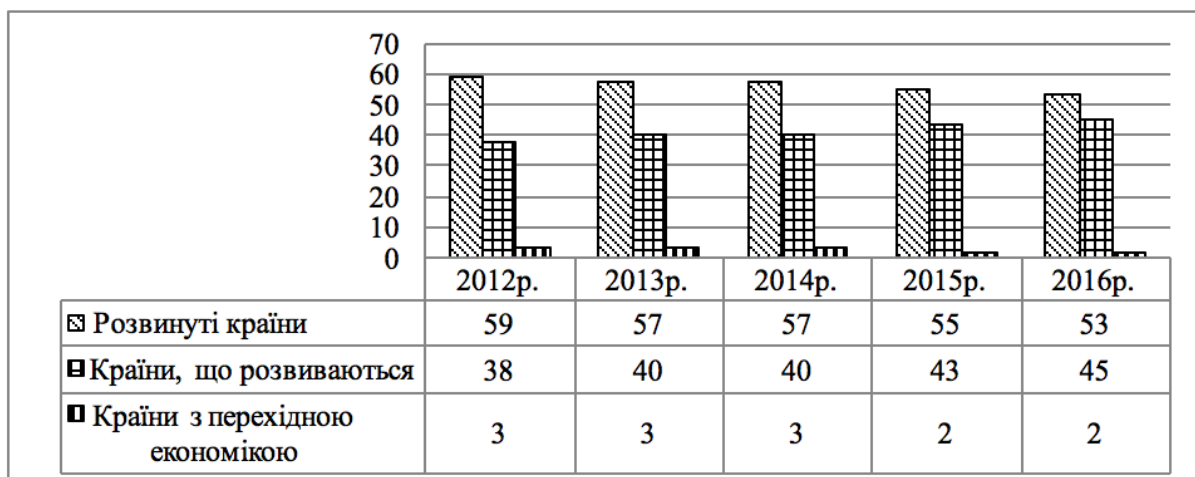
Не дивлячись на зниження темпів розвитку зовнішньої торгівлі туристичними послугами, розвинуті країни залишаються лідерами на

світовому ринку. За даними ЮНКТАД, станом на 2016р. вони забезпечували 53% світового експорту туристичних послуг (рис. 3).



*Рис.2. Обсяги світового експорту та імпорту туристичних послуг у 2012-2016 рр. , млрд. дол. США
Джерело: [1]*

Як можна бачити з даних рис. 3, країни, що розвиваються, швидкими темпами нарощували обсяги експорту туристичних послуг, що дозволило їм наблизитись до позицій розвинутих країн зі значенням 45% світового ринку. Країни з перехідною економікою, які забезпечують 2% світового експорту, не здійснюють суттєвого впливу на розвиток туристичного сегменту світового господарства. Значення міжнародного туризму для світової економіки невинно зростає, він займає провідне місце в переліку галузей, що створюють значну величину доданої вартості.



*Рис. 3 Структура світового експорту туристичних послуг за групами країн у 2012-2016рр., %
Джерело: [1]*

Для багатьох країн міжнародний туризм став важливим джерелом валютних надходжень, однією з провідних статей формування ВВП. Причому це стосується не тільки курортних островів та порівняно невеликих країн, що розвиваються, а й ряду провідних індустріально

розвинутих країн. У таких країнах, як Австрія, Швейцарія, Чехія, Угорщина, Італія, Франція, Іспанія, туризм належить до пріоритетних галузей, внесок яких у валовий національний дохід становить 15-35%. Загалом Західна Європа отримує близько 70% доходів світового туристичного ринку, Америка – 20%, Австралія – 10%. [5, с.35]

Зростання місткості ринку туристичних послуг свідчить про можливість збільшення вітчизняних туристичних послуг на ньому. Цьому сприяє наявність усіх необхідних туристичних ресурсів на ринку України. [4] Про особливість динаміки туристичних потоків України, починаючи з 2014р., свідчать дані табл.1.

Таблиця 1 - Туристичні потоки в Україні у 2000-2016рр., чол.

Рік	Кількість громадян України, які виїжджали за кордон, усього	Кількість іноземних громадян, які відвідали Україну, усього	Кількість туристів, що обслуговано суб'єктами туристичної діяльності України	У тому числі		
				іноземні туристи	туристи – громадяни України, які виїжджали за кордон	внутрішні туристи
2000	13422320	6430940	2013998	377871	285353	1350774
2001	14849033	9174166	2175090	416186	271281	1487623
2002	14729444	10516665	2265317	417729	302632	1544956
2003	14794932	12513883	2856983	590641	344332	1922010
2004	15487571	15629213	1890370	436311	441798	1012261
2005	16453704	17630760	1825649	326389	566942	932318
2006	16875256	18935775	2206498	299125	868228	1039145
2007	17334653	23122157	2863820	372455	336049	2155316
2008	15498567	25449078	3041655	372752	1282023	1386880
2009	15333949	20798342	2290097	282287	913640	1094170
2010	17180034	21203327	2280757	335835	1295623	649299
2011	19773143	21415296	2199977	234271	1250068	715638
2012	21432836	23012823	300696	270064	1956662	773970
2013	23761287	24671227	3454316	232311	2519390	702615
2014*	22437671	12711507	2425089	17070	2085273	322746
2015*	23141646	12428286	2019576	15159	1647390	357027
2016*	24668233	13333096	2549606	35071	2060974	453561

* - без урахування тимчасово окупованої території

Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та зони АТО

** - включно з одноденними відвідувачами (за даними Держприкордонслужби)

*** - 2000-2010рр. – за даними Міністерства інфраструктури України, починаючи з 2011р. – за даними Держстату

Джерело: [9]

На фоні суттєвого скорочення протягом 2014-2016рр. решти показників, представлених в таблиці (внаслідок анексії АР Крим та окупації східних територій країни), кількість громадян України, які виїжджали за кордон, зберегла позитивну динаміку, що навряд чи пов'язано із суто туристичними цілями, оскільки серед країн, до яких

виїжджали громадяни, за підсумками 2016р. лідирують Польща (10111086 чол.), Російська Федерація (3859820 чол.), Угорщина (2893370 чол.), Молдова (1655775 чол.), Білорусь (1114457 чол.), і лише один напрямок – Єгипет (417949 чол.) є суто туристичним. [9] Щодо решти показників, представлені дані за трирічний період (2014-2016рр.) не дозволяють зробити висновки щодо усталеності наявних тенденцій, тому вищенаведений аналіз до початку 2014р. слід вважати більш репрезентативним.

Оскільки Україна є активним суб'єктом світового господарства, зокрема і в туристичній сфері, включення вітчизняного туристичного ринку до процесів транснаціоналізації міжнародного ринку туристичних послуг є неминучим. Це призведе до значної конкуренції на туристичних ринках країн, підвищення якості послуг, розширення їх асортименту та зниження цін на послуги. Водночас, національні підприємства можуть не витримати конкуренції з боку сильних закордонних компаній, що спричинить, з одного боку, закриття дрібних, неефективних туристичних компаній, а з іншого – хвилю злиттів та поглинань закордонними компаніями перспективних національних операторів. Даний рівень транснаціоналізації є найбільш вірогідним при вступі України до світового ринку туристичних послуг.

Щодо іншого рівня – формування ТНК, для яких країною функціонування може стати Україна, – його формування, з огляду на стан речей у національній туристичній галузі, є практично неможливим. Така корпорація може сформуватись лише за умов значної фінансової підтримки держави, великих інвестиційних коштів та конкурентоспроможного національного туристичного продукту [2, с.169].

У будь-якому випадку, транснаціоналізація світового ринку туристичних послуг впливає на стан туристичного ринку України і зумовлює необхідність розробки державної політики щодо стимулювання розвитку вітчизняної туристичної галузі в контексті підвищення конкурентоспроможності останньої на міжнародному туристичному ринку. Вихід туристичних компаній на міжнародний ринок орієнтує їх діяльність на зближення з клієнтами і розвиток лояльності останніх, що передбачає необхідність здійснення ряду дій: [7, с.212]

- обґрунтований вибір туристичною компанією стратегічних цілей діяльності;
- поєднання туристичних послуг, що вже надаються компанією, із новітніми туристичними продуктами;
- узгодження цілей з ресурсами і можливостями туристичної компанії;
- визначення шляхів виходу та закріплення на міжнародному ринку.

Крім того, однією з важливих характеристик конкурентоспроможності туристичної компанії, особливо важливою для діяльності в міжнародному туристичному сегменті, є ціновий чинник. При цьому транспортна складова, яка формує напрямки найбільших транспортних та туристичних потоків, стимулюючи розвиток міжнародного туризму, є однією з найважливіших складових ціноутворення. Врахування транспортно-логістичного чинника в управлінні туристичними компаніями надає можливість значно підвищити прибутковість туристичних компаній шляхом зменшення витрат та підвищення рівня логістичної координації всіх операцій з обслуговування туристів.

Перш за все, це мультимодальні маршрути міждержавного значення, які є продовженням існуючих мереж Пан'європейських транспортних коридорів, і у відповідності до напрямків яких доцільно коригувати плани розвитку інфраструктури транспорту та готельно-туристичного господарства в Україні.

Після розширення ЄС 2/3 Пан'європейських транспортних коридорів стали частиною мережі *TEN-T*, продовжуючи основні транс'європейські вісі *TEN-T* до сусідніх країн і посилюючи роль транспортних коридорів і зон як важливих туристичних маршрутів.

З метою визначення пріоритетних проектів подальшого розвитку Пан'європейської транспортно-логістичної системи до 2020р. і вдосконалення сполучення між ЄС і сусідніми країнами, з огляду на пропозиції країн-членів і країн-кандидатів на вступ, у 2004р. було створено групу з представників 25 країн-членів ЄС, 28 сусідніх країн і низки банків. Головна мета групи – визначення пріоритетних проектів, які мали бути розміщені на основних коридорах, за якими планувалось здійснювати великі обсяги перевезень між країнами розширеного ЄС, що мало сприяти посиленню зв'язків ЄС із сусідніми країнами, розвитку міжнародного туризму тощо.

Результатом роботи групи стала доповідь "Транспортні мережі для світу та розвитку". Визначені нові ідеї ЄС у сфері єврологістики сприятимуть розвитку певних напрямків міжнародного туризму: [6, с.74-76]

- розширення транспортних зон від Атлантики до Чорного і Каспійського морів;

- створення Транс'європейських транспортних осей, що перетинають Європу;

- утворення мультимодальних сполучень транспортних коридорів з морськими шляхами через порти;

- визначення найважливіших проектів розвитку транспортної інфраструктури Європи.

Пріоритетні проекти сприяють розвитку міжнародних перевезень пасажирів та вантажів на основних *Транс'європейських осях*, що характеризуються найбільшими транспортними і туристичними потоками. Це мультимодальні маршрути міждержавного значення, що є продовженням *TEN* до сусідніх країн та регіонів і враховують напрями існуючих міжнародних транспортних коридорів (МТК). Основні транснаціональні вісі, які відповідають напрямкам найбільш інтенсивних міжнародних перевезень до 2020р. і забезпечують зв'язки між ЄС і сусідніми країнами, представлено в табл. 2.

Відповідно, вартість транспортних перевезень, яка залежить від розвитку транспортної інфраструктури, значним чином впливає на *вартість туристичного продукту*, який пропонується турфірмами. Цілком очікувано, що особливо відчутним цей вплив є в сегменті міжнародного туризму.

Таким чином, для розвитку міжнародного туризму в умовах глобалізації і визначення кількісних параметрів діяльності транснаціональних туристичних компаній важливого значення набуває просторова структура світової транспортно-логістичної системи, в якій перевага належить країнам Західної Європи, зокрема ЄС – 27,5%, Північної Америки (США) – 26,7%, Азійсько-Тихоокеанського регіону (Японії) – 19%. Особливо значних успіхів у координації розвитку туристичної сфери і транспортно-логістичної стратегії як інфраструктурної основи процесу євроінтеграції, досягли країни ЄС, що є особливо важливим, враховуючи географічне розташування України.

Таблиця 2 - Характеристика головних транснаціональних осей Єврологістики (ТОЄ) в контексті подальшого розширення Євросоюзу і продовження ТОЄ в сусідні країни й регіони у XXI ст.

N n/n	Назва ТОЄ	Напрямки продовження ТОЄ в сусідні країни і регіони	Пріоритетні порти і логістичні центри
1	Морські шляхи	1. Продовження морського шляху Балтійським морем до Калінінграда. 2. Продовження морського шляху Західної Європи в напрямку до Норвегії на півночі й Марокко на Півдні. 3. Продовження морського шляху в Середземне море в напрямку до Північної Африки й Південно-Західної і Центральної Азії, включаючи регіон Чорного моря. 4. Продовження морського шляху в Середземне море до Чорного моря	Дуррес (Албанія), Джинджель (Алжир), Баку (Азербайджан), Рієка (Хорватія), Дам'єта, Порт-Саїд, Александрія (Єгипет), Поті, Батумі (Грузія), Хайфа (Ізраїль), Акаба (Йорданія), Мисурата (Лівія), Касаблнка, Мохаммедія, Танжер (Марокко), Нарвік, Осло (Норвегія), Санкт-Петербург, Калінінград, Новоросійськ (Росія), Бар (Чорногорія), Тартус (Сирія), Ельфіда (Туніс), Мерсін, Самсун (Туреччина), Одеса, Іллічівськ (Україна).
2	"Північна вісь" (мультимодальна)	1. Маршрут «Берлін – Варшава – Мінськ – Москва – Транссибірська магістраль». 2. Маршрут "Фінський кордон – Санкт – Петербург - Москва" 3. З'єднання портів Балтики з Мінськом, Москвою (маршрути "Таллінн – Санкт-Петербург - Москва", "Вентспілс – Рига - Москва", "Клайпеда/Калінінград – Вільнюс – Мінськ - Москва") 4. Маршрут "Північний трикутник" (Стокгольм – Копенгаген – Осло - Стокгольм) 5. Маршрут "Санкт-Петербург – Торніо – Хапаранда – Нарвік"	
3	Центральна (мультимодальна)	1. Маршрут «Дрезден – Катовіце – Львів - Київ». 2. Маршрут "Будапешт - Львів". 3. Маршрут "Москва – Київ – Одеса". 4. Внутрішній водний маршрут	

Продовження Таблиці 2

		<p>"Білорусь – Київ – Херсон".</p> <p>5. Внутрішній водний маршрут "Волга - Дон", що з'єднує Каспійське й Чорне море, а також Волго-Балтійський канал.</p> <p>6. Маршрут "Мінськ – Київ".</p> <p>7. Маршрут "Київ – Харків – Транссибірська магістраль/Кавказ".</p> <p>8. Маршрут "Київ – Варшава".</p> <p>9. Маршрут "Ужгород – Жиліна (Словаччина)".</p>	
4	Південно-Східна (мультимодальна)	<p>1. Маршрут «Зальцбург – Любляна – Загреб/Будапешт – Белград – Ниш».</p> <p>2. Маршрут Софія – Стамбул – Анкара – Грузія/Вірменія – Азербайджан (ТРАСЕКА).</p> <p>3. Маршрут "Скоп'є – Салоніки".</p> <p>4. Маршрут "Будапешт – Сараєво - Полоче".</p> <p>5. Маршрут "Баррі/Бріндізі – Доррес/Вльора – Тірана – Скоп'є – Софія – Бургас/Варна".</p> <p>6. Внутрішній водний маршрут "Дунай – Сава".</p> <p>7. Маршрут "Анкара – Мерсін – Сирія – Йорданія – Суец – Александрія/Порт-Саїд" (включаючи відгалуження до Ізраїлю, Іраку, Ірану, Саудівської Аравії, Вірменії, Грузії, Азербайджану)</p>	
5	Південно-Західна (мультимодальна)	<p>1. Маршрут "Алжир – Рабат – порт Агадир".</p> <p>2. Маршрут "Рабас – Фес – Ужджа – Константіна – Алжир – Ткніс – кордон з Лівією" (Транс - Магрибський).</p> <p>3. Маршрут "Середземноморський" (Іспанія – центр ЄС).</p>	
6	Україна (згідно з програмою розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні)	<p>1. Реконструкція залізничного тунелю "Бескид – Скотарське".</p> <p>2. Реконструкція автодоріг "Київ - Жашків" і "Червонознаменка - Одеса".</p> <p>3. Будівництво автомагістралі "Львів – Краковець".</p>	<p>1. Створення логістичних центрів у Чопі, Усатово, Дніпропетровську, Харкові.</p>

Джерело: [8, с.346-349]

У проектах єврологістики важливе місце належить Україні, що пов'язано з надзвичайно вигідним транспортним розташуванням країни, про що свідчить найбільший в Європі транзитний рейтинг (3,73 за даними британського інституту *Rendell*). Загалом визначають такі напрями участі України в Європейській транспортно-логістичній інтеграції, що впливає на формування географічних орієнтирів діяльності вітчизняних туристичних компаній:

- 1) пан'європейські транспортні коридори *PEC* (табл. 3);
- 2) трансконтинентальні транспортні коридори *TCTC*;
- 3) пан'європейські транспортні зони *PETrA* (Чорноморська, Середземноморська, Адріатично-Іонічна, Баренцева євроарктична зона);
- 4) міжнародні логістичні термінали *ILT*.

При цьому Чорноморська транспортна зона (*Black Sea PETrA*), до якої належить Україна, є пріоритетною в ЄС та найважливішою сполучною ланкою: між самим чорноморськими країнами; між ЄС і країнами Східної Європи; між країнами Середземномор'я і Кавказу; між Європою та Азією. Загалом напрями інтеграції України до Пан'європейської транспортно-логістичної системи представлено на рис.4.

Розвиток міжнародних перевезень пасажирів на основних трансєвропейських осях виступає каталізатором розвитку процесу транснаціоналізації міжнародного ринку туристичних послуг і впливає на формування значення цінового чинника розвитку галузі. Визначення пріоритетних напрямків розвитку туристичної галузі на напрямках транспортних вісей має відбуватись на основі аналізу особливостей і перспектив соціально-економічного розвитку держав, становища і прогнозу розвитку міжнародного туризму, обсягів міжнародних і внутрішніх транспортних перевезень, рівня розвитку транспортної інфраструктури.

Висновки. Визначення кількісних параметрів розвитку туристичної галузі України має спиратись на наявні оцінки розвитку сфери міжнародного туризму.

В свою чергу, це має передбачати узгодження розвитку туристичної галузі України з розвитком транспортно-логістичної інфраструктури держави з метою максимально повного використання можливостей і переваг наявного транзитного потенціалу для розвитку туристичної сфери країни та визначення оптимальних шляхів включення галузі до сфери міжнародного туризму в контексті активізації транснаціоналізації міжнародного ринку туристичних послуг в умовах глобалізації.

Таблиця 3 - Характеристика Пан'європейських транспортних коридорів РЕС

<i>N</i> <i>n/n</i>	<i>Основна траса</i>	<i>Відгалуження</i>	<i>Склад</i>	<i>Довжина</i>
1	Гельсінкі – Таллінн – Рига – Каунас - Варшава	А. Рига – Калінінград – Гданськ	Залізниця, автошляхи	540 - 445
2	Берлін – Познань – Варшава – Брест – Мінськ – Смоленськ – Москва – Нижній Новгород		Залізниця, автошляхи	Загальна 1830
3	Берлін/Дрезден - Вроцлав – Каговіце – Краків – Львів – Київ	А. Берлін – Котбус – Форст/Ольшина - Легниця	Залізниця, автошляхи	1650-1670
4	Берлін – Дрезден/Нюрнберг – Прага – Брно – Відень – Братислава – Будапешт – Арад – Бухарест – Констанца/Крайова – Софія – Пловдив – Салоніки/Стамбул		Залізниця, автошляхи	Загальна 3528
5	Венеція – Трієст/Копер – Любляна – Марібор – Будапешт – Ужгород – Львів - Київ	А. Братислава – Жиліна – Кошице – Ужгород. Б. Плоче – Сараєво – Осієк - Будапешт	Залізниця, автошляхи	Загальна 1600
6	Гданськ – Торунь – Познань – Грудзьондз/Варшава – Каговіце – Жиліна	А. Каговіце – Острава (вихід на ЄТК N 4)	Залізниця, автошляхи, комбінований транспорт	Загальна 1800
7	Дунайський водний, що проходить від Німеччини до Чорного моря, з'єднується з Північним морем через Рейн і Майн. Проходить через такі країни: Австрія, Словаччина, Угорщина, Хорватія, Сербія, Болгарія, Молдова, Україна, Румунія		Водний, комбінований транспорт	Загальна 1600
8	Дуррес – Тірана – Скоп'є/Бітола – Софія – Димитровград – Бургас – Варна		Залізниця, автошляхи, морський порт Дуррес, комбінований транспорт у Бітолі	Загальна 1300
9	Гельсінкі – Виборг – Санкт-Петербург – Москва/Псков – Київ – Любашівка – Кишинів – Бухарест – Димитровград – Александрополіс	А. Любашівка – Одеса. Б. Київ – Мінськ – Вільнюс – Каунас – Клапеда/Калінінград	Залізниця, автошляхи	Загальна 6500
10	Задблбург – Любляна – Загреб – Белград – Ниш – Скоп'є – Велес – Салоніки	А. Грац – Марібор – Загреб. Б. Будапешт – Нови-Сад - Белград В. Ниш – Софія (сполучається з ЄТК N 4 і прямує до стамбкла) Г. Велес – Бітола - Флоріна	Залізниця, автошляхи	Загальна 2360

Джерело: [8, с.333-335]

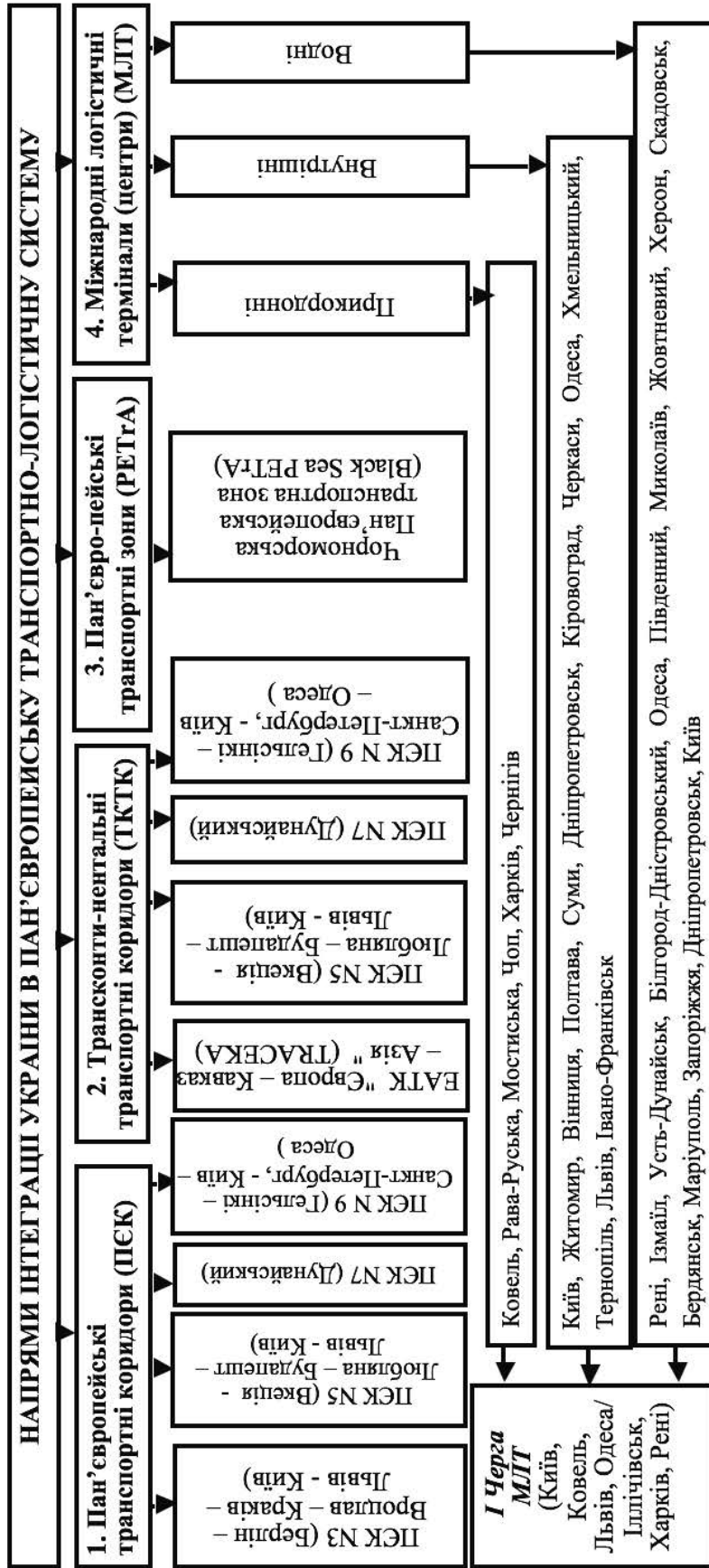


Рис.4. Напрями інтеграції України до Пан'європейської транспортно-логістичної системи
Джерело: [8, с.337]

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Абдулгасис В. Анализ динамики экспорта и импорта туристических услуг / В. Абдулгасис, А. Чалбаш // Теория и практика современной науки. – №6 (24), 2017.
2. Булатова О.В. Особливості транснаціоналізації світового туристичного ринку / О.В. Булатова, Я.А.Дубенюк // Вісник ДІТБ. Серія: Економіка, організація та управління підприємствами туристичної індустрії та туристичної галузі в цілому. – 2009. – №13. – С. 163-170.
3. Гайдук А.Б. Інтегрований туристичний концерн – сучасна форма туристичного підприємства в умовах глобалізації / А.Б. Гайдук // Регіональна економіка. – 2006. – №12. – С. 204-211.
4. Мацука В.М. Транснаціоналізація туризму в умовах сучасності/ В.М. Мацука // Вісник Одеського національного університету імені І.І. Мечникова. Серія «Економіка». – Одеса: ОНУ імені І.І. Мечникова, 2017. – Том 22 - Вип.4 (57). – с. 21-25.
5. Мальська М.П. Міжнародний туризм і сфера послуг / М.П.Мальська, Н.В.Антонюк, Н.М. Ганич. – К.: Знання, 2008. – 661с.
6. Новикова А.М. Розвиток Пан'європейської мережі міжнародних транспортних коридорів умовах розширення ЄС / А.М. Новикова // Актуальні проблеми міжнародних відносин. – К.: КІМВ КНУ ім. Тараса Шевченка, 2007. – Вип. 66. – Ч.ІІ. – С. 74-76. 3
7. Правик Ю.М. Маркетинг туризму. / Ю.М. Правик. – К.: Знання, 2008. – 303с.
8. Смирнов І.Г. Логістика туризму / І.Г. Смирнов. – К.: Знання, 2009. – 444с.
9. Офіційний сайт Державної служби статистики України (Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.ukrstat.org.ua>