

**Міністерство освіти і науки України
Одеський національний технологічний університет
Кафедра туристичного бізнесу та рекреації**



КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА БАКАЛАВРА

**На тему: «Розробка та просування автобусного туру
до країн Прибалтики»**

Здобувачки: Войналович Є.С.

5 курсу групи 242-51с

Керівники: професор Добрянська Н.А.

ст.викл. Іванченков В.С.

Кваліфікаційна робота допускається до захисту

Рішення кафедри від 22.11.2022 р., протокол № 5.

Завідувач кафедри ТБтаР _____ Наталя ДОБРЯНСЬКА

Одеса -2022 рік

ОДЕСЬКА НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет	Технології вина та туристичного бізнесу
Кафедра	Туристичного бізнесу та рекреації
Ступінь вищої освіти	Бакалавр
Спеціальність	242 Туризм
Освітня програма	Міжнародний туризм

ЗАТВЕРДЖУЮ

Зав.кафедри ТБ та Р
Наталя ДОБРЯНСЬКА

15 серпня 2022 р.

ЗАВДАННЯ НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ РОБОТУ ЗДОБУВАЧА

Єлізавети ВОЙНАЛОВИЧ

1. Тема роботи: Розробка та просування автобусного туру до країн Прибалтики
затверджена наказом по університету від «15» серпня 2022 р. № 459-03.
2. Термін здачі здобувачем закінченої роботи «22» листопада 2022 р.
3. Вихідні дані до роботи: монографії, підручники, навчальні посібники, законодавчі та нормативні акти, первинні документи, звіти туристичних підприємств, статистична звітність.
4. Перелік питань, котрі необхідно розробити:
РОЗДІЛ 1 Науково-теоретичні основи організації автобусного туру
РОЗДІЛ 2 Сучасний стан та аналіз розвитку туризму у країнах Прибалтики
РОЗДІЛ 3 Розробка та просування автобусного туру до країн Прибалтики
5. Перелік графічного матеріалу: Презентація до кваліфікаційної роботи бакалавра (20 слайдів).

6. Консультанти по роботі із зазначенням розділів роботи (для кваліфікаційної роботи бакалавра):

Розділ	Консультант	Підпис, дата	
		Завдання видав	Завдання прийняв
Розділ 3	Наталя ДОБРЯНСЬКА	15.08.2022	22.11.2022

7. Дата видачі завдання 15.08.2022

Керівники _____ Наталя ДОБРЯНСЬКА

_____ В'ячеслав ІВАНЧЕНКОВ

Завдання прийняла до виконання _____ Єлизавета ВОЙНАЛОВИЧ

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ п/п	Назва етапів випускної роботи бакалавра	Термін виконання етапів роботи
1.	Пошук об'єкту дослідження, обґрунтовувати теми кваліфікаційної роботи бакалавра та погодження керівником	15.08.2022-20.08.2022
2.	Складання бібліографії та вивчення літературних джерел	20.08.2022-24.08.2022
3.	Виконання першого розділу	24.08.2022-20.09.2022
4.	Виконання другого розділу	20.09.2022-20.10.2022
5.	Виконання третього розділу	20.10.2022-20.11.2022
6.	Одержання рецензії	10.12.2022
7.	Захист кваліфікаційної роботи бакалавра	20.12.2022

Здобувачка _____ Єлизавета ВОЙНАЛОВИЧ

Керівники _____ Наталя ДОБРЯНСЬКА

_____ В'ячеслав ІВАНЧЕНКОВ

Несу відповідальність за ідентичність електронного та друкованого варіантів кваліфікаційної роботи, даю згоду на обробку персональних даних та не заперечую проти розміщення кваліфікаційної роботи на офіційних web-ресурсах ОНТУ.

Підтверджую, що в кваліфікаційній роботі відсутні порушення норм академічної доброчесності.

Здобувач-дипломник Войналович Єлизавета Сергіївна _____

АНОТАЦІЯ

до кваліфікаційної роботи бакалавра

Робота містить 72 сторінки, 7 таблиць, 10 рисунків, список літератури з 35 найменувань.

Метою виконання роботи є просування та розробка автобусного туру до країн Прибалтики.

Об'єктом аналізу, узагальнень і дослідження виступають джерела інформації про автобусний тур до країн Прибалтики.

Завданням роботи передбачено проаналізувати, згрупувати інформацію, статистичні дані, дослідити туристичний потенціал країн Прибалтики.

Вивчити передумови розвитку автобусного туру до країн Прибалтики та дослідити основні туристичні центри країн.

Створити автобусний тур до країн Прибалтики, описати детальну програму, розробити технологічну карту, маршрут та розрахунок вартості туру.

За результатами виконаної роботи сформульовані шляхи покращення організації та просування автобусного туру до країн Прибалтики.

Одержані результати можуть бути використані в практичній діяльності суб'єктів туристичного бізнесу.

Рік захисту роботи 2022.

THE SUMMARY

for bachelor's qualification work

The work contains 72 pages, 7 tables, 10 figures, a list of references of 35 titles.

The purpose of the work is to promote and develop a bus tour to the Baltic countries.

Sources of information about the bus tour to the Baltic countries are the object of analysis, generalizations and research.

The task of the work is to analyze, group information, statistical data, and research the tourism potential of the Baltic countries.

To study the prerequisites for the development of a bus tour to the Baltic countries and to research the main tourist centers of the countries.

Create a bus tour to the Baltic countries, describe a detailed program, develop a technological map, route and tour cost calculation.

Based on the results of the work performed, ways to improve the organization and promotion of the bus tour to the Baltic countries were formulated.

The obtained results can be used in the practical activities of tourism business entities.

Year of protection of work 2022.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	7
РОЗДІЛ 1	
Науково-теоретичні основи організації автобусного туру	9
1.1 Сутність та види автобусних турів	9
1.2 Історія становлення розвитку країн Балтії	15
1.3 Розвиток взаємовідносин України з державами Балтії	21
Висновки до 1 розділу.....	29
РОЗДІЛ 2	
Сучасний стан та аналіз розвитку туризму у країнах Прибалтики.....	31
2.1 Аналіз проблем розвитку туризму у Естонській Республіці.....	31
2.2 Аналіз туристичних потоків до Латвійської Республіки	37
2.3 Історичні пам'ятки та характеристика найпопулярніших destinations екскурсійного туризму у Литовській Республіці	44
Висновки до 2 розділу.....	48
РОЗДІЛ 3	
Розробка та просування автобусного туру до країн Прибалтики	50
3.1 Основні відомості про автобусний благодійний тур країнами Балтії	50
3.2 Розробка програми та організація автобусного туру до країн Прибалтики.....	53
3.3 Розрахунок вартості автобусного туру до країн Прибалтики та методи його просування	60
Висновки до 3 розділу.....	64
ВИСНОВКИ.....	66
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	69
ДОДАТКИ.....	73

ВСТУП

Актуальність теми. Автобусний туризм – популярний і недорогий вид туризму, а тому дуже популярний серед туристів як на внутрішньому, так й на міжнародному туристичному ринку різних країн. Автобусний транспорт забезпечує одноденні екскурсійні поїздки та довготривалі автобусні тури.

Проблема удосконалення технології і організації автобусного турів є не достатньо дослідженою, що й зумовлює актуальність обраної теми.

Метою роботи є узагальнення особливостей організації автобусних турів та впровадження сучасних технологій щодо розвитку автобусного туризму з України до країн Балтії.

Мета роботи зумовила вирішення взаємопов'язаних завдань, а саме:

1. розкрити сутність та види автобусних турів;
2. визначити особливості міжміських, міжобласних туристичних перевезень автобусами в умовах сьогодення;
3. узагальнити специфіку організації туристичних автобусних турів до країн Прибалтики;
4. створити автобусний тур до країн Прибалтики,
5. описати детальну програму,
6. розробити технологічну карту, маршрут та розрахунок вартості туру.

Об'єктом даної роботи є регіональна система та сфера автобусного туризму.

Предметом кваліфікаційної роботи бакалавра є розвиток автобусного туризму до країн Прибалтики.

Для досягнення поставленої в роботі мети було використано такі методи дослідження: абстрактно-логічний, діалектичний, монографічний, математико-статистичний, порівняльний аналіз, інституційний підхід, системний підхід.

Наукова новизна одержаних результатів роботи полягає у вирішенні комплексних проблем, пов'язаних з удосконаленням фундаментальних науково - теоретичних і прикладних засад та обґрунтуванні практичних рекомендацій з покращення організації та просування автобусного туру в Прибалтику.

Практичне значення отриманих результатів полягає у застосуванні результатів дослідження у практичній діяльності підприємств сфери туризму щодо удосконалення та створення автобусних турів до країн Балтії.

Інформаційну базу дослідження становили Закон України «Про туризм». А також наукові праці за проблематикою дослідження, матеріали міжнародних науково-практичних конференцій та семінарів, статистичні та аналітичні матеріали Державної служби статистики України та країн Прибалтики, результати особистих розрахунків та спостережень автора.

Основні положення та результати наукової роботи доповідались, обговорювались і отримали позитивну оцінку на XV Всеукраїнській науково-практичній конференції молодих учених та студентів з міжнародною участю «Проблеми формування здорового способу життя у молоді», яка відбулася у Одеському національному технологічному університеті. За результатами дослідження надруковано наукову працю в матеріалах конференції: Войналович Є.С. Проблеми сталого туризму в регіоні Балтійського моря. Збірник матеріалів XV Всеукраїнської науково-практичної конференції молодих учених та студентів з міжнародною участю «Проблеми формування здорового способу життя у молоді» / Міністерство освіти і науки України. Одеса: ОНТУ, 2022. С. 204 -205. (Додаток А).

Робота складається з вступу, 3 розділів, висновків. Містить 72 сторінки тексту, 10 рисунків, 7 таблиць. Список джерел включає 35 найменувань літератури.

РОЗДІЛ 1

Науково-теоретичні основи організації автобусного туру

1.1 Сутність та види автобусних турів

Країна, в якій вперше почали використовувати автобуси для подорожей європейськими дорогами, була Великобританія. Саме британські організатори у сфері туризму оцінили можливість побачити кілька країн континентальної Європи в одній поїздки в динамічному режимі, до того ж за невеликі гроші.

Автобусні тури – це подорожі груп туристів на власних або орендованих автобусах. Вони можуть проводитися практично без обмежень. Завдяки своїй мобільності і відносній незалежності від транспортних комунікацій і розкладів автобусні подорожі дозволяють організовувати маршрути по цікавих місцях в найбільш зручні для туристів терміни [4].

Основним видом транспорту у автобусному турі є автобус – транспортний засіб, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів з кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно [3]

Автобуси, відповідно до загальноприйнятої класифікації, відносяться до транспортних засобів категорії «D». Автобуси, які використовуються для перевезення туристів, представлені різноманітними видами, що відрізняються за призначенням і місткістю. Згідно з «Порядком визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень та режимами руху», в Україні усі автобуси поділяються за максимальною масою на дві категорії:

категорія М 2 – автобуси, які призначені для перевезення пасажирів і мають більше ніж 8 місць, не враховуючи місця водія, і максимальну масу не більше ніж 5 тонн;

категорія М 3 – автобуси, які призначені для перевезення пасажирів і мають більше ніж 8 місць, не враховуючи місця водія, і максимальну масу, що перевищує 5 тонн [11].

На рис 1.1 представлена класифікація автобусів, що використовуються в Україні у сфері туризму за такими критеріями як габаритна довжина та основне призначення автобусу.

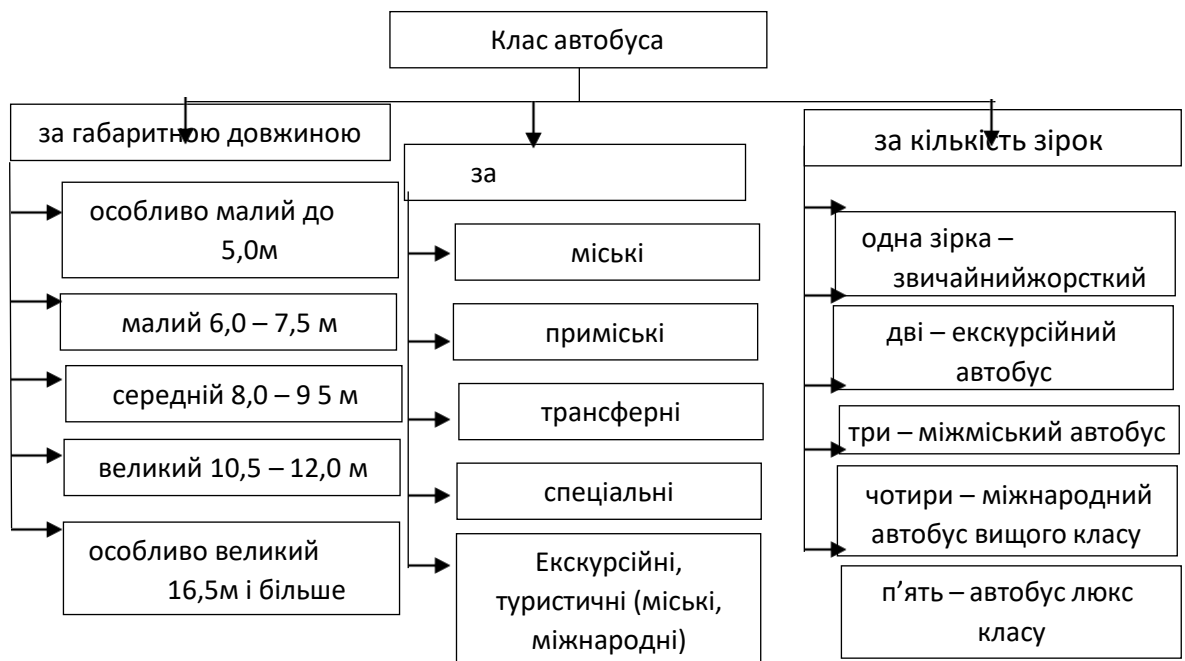


Рис. 1.1 Класифікація автобусів [11; 12]

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

Трансфер – здійснює організовані перевезення туристів з основних транспортних вузлів до готелів і назад. Для трансферів використовують автобуси, обладнані м'якими сидіннями та великими багажними відділеннями.

Спеціальні автобуси в галузі туризму використовуються для перевезення пасажирів в аеропорту від терміналу до літака і назад. Кількість місць у таких автобусах – до 200 осіб.

Окрему групу автобусів складають екскурсійні автобуси, які перевозять туристів до туристичних центрів.

Автобус як туристичний транспорт є найвигіднішим під час короточасних туристичних поїздок, оглядових екскурсій містом, поїздок до пам'ятних місць, групових туристичних поїздок різного призначення, поїздок для участі у спеціальних заходах. Туристичні компанії використовують автобуси для відвідування концертів, спортивних та культурних заходів, конгресів, ярмарків, виставок [4].

Автобусний транспорт може також забезпечити поїздки на великі відстані (за розкладом або поза графіком) та одноденні поїздки. Автобуси також використовуються для організації трансферів, а також для внутрішніх подорожей туристів країною перебування. Автобусні перевезення в сфері туризму займають близько 40% всіх послуг, тому важливо, щоб туристи отримували в дорозі всі необхідні зручності в транспортному засобі, в якому вони переміщуються [6].

Детально дослідивши автобус як основний транспортний засіб автобусних турів, ми дійшли висновку, що можна визначити як перевагами використання автобусу як туристичного транспортного засобу, так і зазначити недоліки у його використанні (табл. 1.1).

Таким, чином, незважаючи на виявлені недоліки, вітчизняні туристичні підприємства досить часто використовують автобус як основний вид транспорту, чим досягають зниження вартості туристичного продукту, збільшити кількість відвідуваних країн або міст, що в свою чергу дає можливість подивитися, як живуть місцеві жителі країни, яку відвідують, побачити побут і звичаї, познайомитися, хоча б через вікно автобуса з природою, чого не вдасться зробити, якщо летіти літаком.

Таблиця 1.1

Переваги та недоліки використання автобусу як туристичного транспортного засобу

Переваги	Недоліки
комфортний для сидіння, огляду довкілля, обладнаний відповідно до вимог туриста	Нездатність до міжконтинентальних перевезень.
практичний, не потребує попереднього бронювання місць, використання додаткових транспортних засобів	у двічі небезпечніший за залізничний і в чотири рази – за авіаційний
відносна свобода пересування, вільний вибір зупинок	поломка автобуса під час туру
не пов'язаний з певними маршрутами для руху	Можуть виникнути складності з якісним харчуванням, адже часто доводиться харчуватися у придорожніх кафе
відсутність необхідності завантаження та вивантаження багажу, покупок.	Для деяких туристів постійне сидяче положення може створювати дискомфорт
за рахунок мобільності транспортного засобу (автобус привезе і на екскурсію, і в торговий центр, і забере прямо від дверей готелю.) туристи мають змогу зекономити сили на ходіння пішки	відсутність бронювання конкретних місць, тобто при посадці в автобус туристи сідають, як вийде. І як наслідок, між туристами може виникнути непорозуміння щодо займаних ними місць в автобусі
дешевий, порівняно з іншими видами транспорту	
транспортних послуг не змінюється протягом усього сезону	
спілкування з попутниками: дуже багато часу доводиться проводити з тими, хто подорожує в одному автобусі	
ідеальний транспорт для тих, хто боїться авіаперельотів	

Як і будь-яке явище в туризмі автобусні тури можна класифікувати за кількома ознаками. Нами згрупована класифікація автобусних турів на основі досліджених джерел [5; 8; 3] та представлена у табл. 1.2.

Таблиця 1.2

Класифікація автобусних турів

Класифікаційна ознака	Види автобусних турів
Мета подорожі	пізнавальний; культурно-розважальний; діловий; етнічний; спортивний; паломницько-релігійний; екологічний; навчальний; шопінг-тур; конгресовий
Тривалість поїздки	короткостроковий; середньостроковий; тривалий.
За сезонністю	літній; зимовий; міжсезонний напівсезонний
За рівнем організації	малі групи; великі групи
Спрямованість туристичних потоків	в'їзний; виїзний; внутрішній
За принципом оплати	комерційний; соціальний; інсентив-тур

Міжміські та міжнародні автобусні перевезення у більшості країн здійснюються автобусами, які належать як державним підприємствам, так і приватним компаніям. Усі зазначені пасажирські перевезення можна розділити на чотири групи (рис. 1.2).

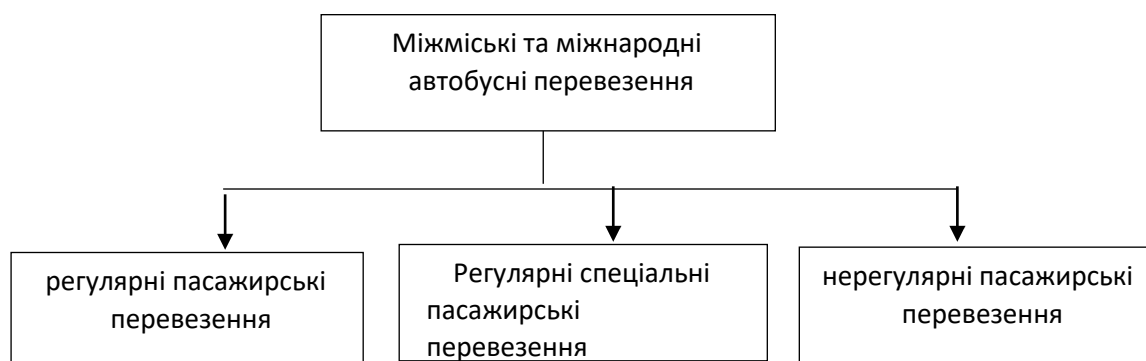


Рис. 1.2. Міжміські та міжнародні автобусні маршрути за видами перевезень

Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» зазначені види пасажирських перевезень трактуються наступним чином (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Сутність видів міжміських та міжнародних автобусних перевезень [1]

Вид перевезення	Сутність визначення
регулярні пасажирські перевезення	- перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень
регулярні спеціальні пасажирські перевезення	- перевезення певних категорій пасажирів (працівників підприємств, школярів, студентів, туристів, екскурсантів та інших) на автобусному маршруті за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку замовником транспортних послуг або уповноваженими органами Договірних Сторін у разі міжнародних перевезень
нерегулярні пасажирські перевезення	- перевезення пасажирів автобусом, замовленим юридичною або фізичною особою з укладанням письмового договору на кожну послугу, в якому визначають маршрут руху, дату та час перевезень, інші умови перевезень та форму оплати послуги, або перевезення за власний кошт

При чому за останні п'ятдесят років автобуси почали використовувати не тільки для організації регулярних пасажирських перевезень, але й для організації спеціальних поїздок за розробленим туристичним маршрутом. У сфері туризму такі поїздки називають «нерегулярними пасажирськими перевезеннями», тобто такими, умови організації перевезення за якими визначаються в укладеному письмовому договорі на кожний конкретний туристичний маршрут за домовленістю між замовником та перевізником.

1.2 Історія становлення розвитку країн Балтії

Свою незалежність Литва, Латвія та Естонія здобули як наслідок широкого громадянського руху – своєрідних "бархатних" та "співочих" революцій. Застосування радянської "силової машини" проти громадян Вільнюса та Риги у січні 1991 р. лише прискорило процес розпаду СРСР та утворення на його руїнах нових незалежних держав.

З допомогою, а нерідко і під прямим тиском сил Заходу (передусім США та ЄС) з територій балтійських країн було виведено російські війська (до серпня 1993 р. – з Литви, до серпня 1994 р. – з Естонії та Латвії).

Національна свідомість латишів, литовців та естонців сприйняла незалежність своїх держав як відтворення історичної справедливості, як акт повернення до західного світу, від якого вони були силоміць відторгнені радянською агресією 1940 р. та більш ніж 45-річною окупацією. Переконання в особистій, безумовно західній, ідентичності, належності до західної цивілізації доповнюється у значної більшості громадян Литви, Латвії та Естонії переконанням у тому, що їх країни є невід'ємною часткою Північної (Естонія, Латвія) та Центральної (Литва) Європи.

Слід підкреслити, що на Заході три прибалтійські країни завжди сприймалися (на відміну від України) як частина західного світу, яка постраждала внаслідок радянсько-німецької змови та наступної агресії СРСР. При цьому США та Великобританія ніколи не визнавали вступу країн Балтії до складу СРСР, а інші держави – такі, наприклад, як Швеція – змушені були потім офіційно вибачатись за своє поспішне визнання. Тобто Литва, Латвія та Естонія традиційно вважаються частиною західного світу і Захід, виходячи саме з цього, будує свої відносини з країнами Балтії.

Чітка прозахідна орієнтація трьох прибалтійських країн дала їм підстави з самого початку незалежності остаточно визначитись у своїх головних векторах зовнішньої політики, а також у стратегічних пріоритетах.

Взявши на озброєння західноєвропейську соціально-економічну модель розвитку, країни Балтії розглядають інтеграцію в європейські та євроатлантичні структури як єдиний шлях зміцнення своєї національної незалежності, що, на їх переконання, гарантуватиме національну безпеку й суверенітет, а також забезпечить вирішення складних економічних та соціальних проблем.

Ось чому про своє бажання вступити до ЄС держави Балтії заявили ще у 1993 р. В 1995 р. усі вони стали асоційованими членами Євросоюзу. А вже у липні 1997 р. рішенням Комісії європейських співтовариств було визначено склад першої групи кандидатів до Євросоюзу із країн Центральної та Східної Європи. До списку увійшла Естонія. Голова зовнішньополітичного відомства цієї країни Рауль Мялка заявив нещодавно, що Естонія буде повністю готовою до цієї акції в січні 2001 р. Що ж стосується Латвії та Литви, то їхні шанси в цьому відношенні теж досить високі.

Чому саме Естонія першою з країн Балтії дістала можливість стати членом ЄС? Фахівці британського дослідницького центру "The Economist Intelligence Unit" вважають, що в економічній сфері Естонія більш ніж усі інші країни наблизилася до вимог Євросоюзу. Динамічно-стабільний розвиток її господарства забезпечується передусім за рахунок ефективної економічної політики держави. В Естонії досить високими темпами, порівняно з іншими країнами Балтії, здійснюється приватизація. Роздержавлення практично повністю охопило промисловість, торгівлю та сферу послуг. З 1997 р. почалась приватизація інфраструктури та енергетичних підприємств.

Естонія спромоглася переорієнтувати свою експортну продукцію на ринки ЄС. Частка ЄС в естонському експорті в 1996 р. становила 51,1%, а у 1998 р. – 57%. Естонія постачає в Західну Європу головним чином електротехнічне устаткування, текстильні вироби, товари деревообробної промисловості. Переважна частина естонського експорту припадає

Фінляндію (16,8%), Швецію (13,4%), Латвію (8,7%). З 78 державами із 152 країн-торговельних партнерів Естонія мала позитивний торговельний баланс.

За останні три роки торговельний оборот між Україною та Естонією збільшився майже втриє при збереженні позитивного балансу на користь Естонії. Естонська продукція виявилася конкурентноздатною на українському ринку як за якістю, так і за рівнем виробничих затрат. З першої половини 1998 р. Україна займає п'яте місце серед країн-імпортерів естонської продукції. Та ось недавно вона порушила угоду з Естонією про вільну торгівлю і ввела зі свого боку імпортне мито на естонські товари.

Естонія вдало прив'язала свою грошову одиницю – крону до німецької марки, а прямі іноземні інвестиції в економіку цієї країни досягли у 1997 р. рекордного рівня – 3,6 млрд. крон (243 млн. дол. США). У першому кварталі 1998 р. Естонія мала зростання ВВП на 8%, а держбюджет на 1999 р. передбачає зростання ВВП на 4%. Тут зафіксовано найбільш високі середню та мінімальну заробітні плати серед інших країн Балтії.

На виконання вимог, пов'язаних з підготовкою до вступу в ЄС, Естонія значно пом'якшила національне законодавство – передусім закон "Про громадянство" та закон "Про мову". Вона також підписала й ратифікувала міжнародну рамочну конвенцію Ради Європи щодо захисту національних меншин (набрала чинності 1 лютого 1998 р.).

Суттєві зміни відбуваються і в економіці Литви. Господарство країни перебудовується, а отже, переживає наразі далеко не кращі часи. За останні п'ять років обсяг промислового виробництва скоротився тут більш ніж удвоє, в першу чергу за рахунок згортання енерго- та ресурсозатратних виробництв – таких, зокрема, як металообробка та верстатобудування, які раніше становили основу промислового виробництва республіки. Більш ніж половину промислової продукції Литви зорієнтовано на експорт. Країна експортує 92% одягу, 73% текстилю, 24,8% продовольчої продукції. Так само як і Естонія, Литва переорієнтувала значну частину свого експорту на країни ЄС: 33,9% експорту товарів припадає на країни Євросоюзу, 40,6% – на СНД.

Політичні й економічні реформи дістали високу оцінку європейської комісії, однак для Литви існують проблеми, без вирішення яких вона не може претендувати на членство в ЄС. Мається на увазі насамперед:

- встановлення повноцінного прикордонного контролю;
- прискорення темпів приватизації;
- прийняття законів про банкрутство;
- закриття на вимогу ЄС Ігналінської атомної електростанції, де експлуатуються атомні реактори чорнобильського типу (РБМК). Євросоюз поки що надав Вільнюсу 33 млн. ЕКЮ на підвищення безпеки АЕС з подальшим закриттям її. Однак уряд країни прагне зберегти АЕС у робочому стані ще 15 років (на закриття потрібні величезні кошти у розмірі 8 млрд. літів, що перевищує доходну частину бюджету Литви більш ніж удвоє).

Складний період трансформації всіх сфер життя суспільства пережила і Латвія. Економічна реформа 1991-1995 рр. пройшла 4 етапи:

- 1-й (1991-1992 рр.) – лібералізація у всіх галузях народного господарства;
- 2-й (1992-1994 рр.) – досягнення економічної стабілізації;
- 3-й (1994-1995 рр.) – етап економічного розвитку;
- 4-й (з 1996 р.) – активна структурна реформа, поглиблення процесу стабілізації та зростання у всіх сферах економіки.

У 1998 р. приватизаційний процес в основному завершився. Приватний сектор уже в 1997 р. давав 60% всього ВВП – на 6% більше, ніж у 1996 р.; інфляція становила 7%; у секторі було зайнято 2/3 працюючого населення.

За результатами 1997 р., вивезення товарів з Латвії до країн ЄС становило 48,9% загального обсягу експорту, імпорт з країн Євросоюзу досяг 53,2%. Зростають обсяги іноземних інвестицій в економіку країни. В лютому 1998 р. вони перевищили 1 млрд. дол. США.

Привертає увагу досвід Латвії стосовно інтеграції до Євросоюзу. Початок її співробітництва з ЄС припадає на 1992 р. – у травні було підписано договір про торговельно-економічне співробітництво, того ж

місяця Латвія стала членом Міжнародного валютного фонду, а через два роки, у липні 1994-го, було підписано Договір про вільну торгівлю між Євросоюзом і Латвією.

У жовтні 1995 р., заручившись згодою всіх політичних партій, представлених у парламенті, Латвія офіційно подала прохання про прийняття її до Європейського союзу.

Інтеграційні процеси після цього відчутно активізувалися. З ініціативи прем'єр-міністра було створено Інтеграційну раду, яка перебрала на себе організаційні функції і займалась визначенням головних напрямів діяльності. Практичну координацію інтеграційних заходів здійснювало спеціально створене Бюро європейської інтеграції, яке підпорядковувалось безпосередньо прем'єр-міністрові.

Певна консультативна допомога урядові Латвії у вигляді рекомендацій та пропозицій надавалась так званою Білою книгою (White paper). З урахуванням її конкретних питань до кожної країни-кандидата уряд Латвії доклав чималих зусиль, аби наблизити законодавство своєї країни до європейського, він також прийняв Програму інтеграції до ЄС, в якій, крім усього іншого, дається детальний перелік завдань, пов'язаних із прискоренням інтеграційного процесу.

В 1997 р. Латвія не потрапила до складу першої групи із 10 країн Центральної та Східної Європи – претендентів на вступ до ЄС. Та враховуючи зауваження європейської комісії, уряд країни розробив 51 короткострокове завдання, виконання яких дасть усі підстави Латвії претендувати на членство в ЄС у найближчій перспективі.

Незважаючи на певні труднощі на шляху європейської інтеграції, Латвія першою з країн Балтії 14 жовтня 1998 р. вступила до Світової організації торгівлі (СОТ) (статус наглядача ГАТТ – СОТ вона мала з вересня 1992 р.).

Та, мабуть, найскладнішими для Латвії виявились питання соціальної сфери. Маючи, за різними даними, від 43% до 48% некорінного населення на

3 млн. громадян країни, уряд довго вагався в питанні надання "іммігрантам радянського періоду" прав громадянства – вбачалась у цьому потенційна загроза втрати національної самобутності і навіть суверенітету.

Враховуючи негативні наслідки розвитку такої ситуації, а також відповідні зауваження Верховного комісара ОБСЄ у справах національних меншин М. Ван дер Стула, Латвійський сейм з третьої спроби прийняв поправки до Закону про громадянство, якими зняв обмеження (так звані вікна натуралізації) на отримання громадянства, а також скасував ряд обмежень на використання російської мови та здобуття освіти з використанням російської мови. Трансформаційні перетворення в країнах Балтії призвели до позитивних наслідків, особливо ж за умови вдалого використання можливостей субрегіональної інтеграції і транзитного потенціалу трьох прибалтійських країн.

З самого початку незалежності Литва, Латвія та Естонія розпочали економічні, політичні та соціальні реформи під гаслом розбудови "спільного Балтійського дому" та "Балтійського шляху". Спільні кордони, історичне минуле, культурна та цивілізаційна ідентичність підштовхнули країни Балтії до створення Балтійської субрегіональної системи, яка існує завдяки єдності підходів у вирішенні головних проблем.

У травні 1992 р. Латвія, Литва і Естонія домовились про створення Вільної торговельної зони у Балтії, ввели безвізовий режим між своїми країнами, утворили митний союз, започаткували роботу міждержавних органів управління – Балтійської ради міністрів та Балтійської асамблеї. Тепер президенти трьох балтійських республік традиційно зустрічаються для обговорення спільних проблем. Вони також є членами Ради держав Балтики.

Країни Балтії стали єдиними на пострадянському просторі, кому вдалось у січні 1998 р. заручитися підтримкою Сполучених Штатів, які підтвердили їхню незалежність, національний суверенітет і засвідчили, що США ніколи не визнавали законності включення цих країн до складу СРСР.

З цього приводу між США та країнами Балтії було підписано Хартію про партнерство, в якій Вашингтон недвозначно взяв на себе зобов'язання допомогти Литві, Латвії та Естонії підготуватися до членства в НАТО. Крім того було створено спеціальну чотиристоронню комісію з контролю за виконанням Хартії. Очолив її заступник держсекретаря США Струб Толбот. Свідченням поступової інтеграції трьох балтійських країн до Європейського союзу є рішення виконавчого комітету Шенгентської зони, за яким з 31 березня 1999 р. громадяни країн Балтії дістали змогу без віз мандрувати у державах, які підписали Шенгентську угоду.

Природно, що розвиток тристоронніх відносин між балтійськими країнами має і свої певні проблеми, найголовнішими серед яких вважаються територіальні суперечки (невизначеність морського кордону між Латвією та Литвою; дві частини вулиці одного міста – латвійського Валка та естонського Валга опинилися по різні боки кордону; питання державної належності зон вилову риби тощо), відсутність єдиної митної, транзитної та інформаційної політики, невисока ефективність роботи спільних міждержавних органів. Але всі ці проблеми не затьмарюють факту поглиблення співробітництва країн Балтії, їхніх об'єднаних зусиль стосовно інтеграції до європейських та євроатлантичних структур.

1.3 Розвиток взаємовідносин України з державами Балтії

Для української політики формування та зміцнення балтійського вектора тісно пов'язане з вирішенням проблем субрегіональної та європейської інтеграцій в умовах, які мають багато спільних рис, а саме:

- країни Балтії займають особливе місце серед нових незалежних держав. Вони проводять незалежну політику і виступають проти відновлення

у будь-якому вигляді колишнього Радянського Союзу. Таку ж саму позицію займає й Україна;

- Литва, Латвія та Естонія, так само як і Україна, певний період існували в історичних рамках Російської, а потім Радянської імперій. Після розпаду СРСР вони змушені були вирішувати комплекс складних економічних, політичних та соціальних питань.

Країни Балтії досягли певних успіхів у справі використання свого транзитного потенціалу і постійно нарощують зусилля у цьому напрямі; вони послідовно реалізують свій курс на інтеграцію в європейські та євроатлантичні структури і досягли в цьому досить відчутних успіхів.

З огляду на це, розвиток взаємовідносин України з державами Балтії, врахування їхнього досвіду у вирішенні проблем, з якими постійно стикаємося ми, має велике значення для формування дієвої внутрішньої та зовнішньої політики нашої держави.

Однією з суттєвих ознак розвитку країн Балтії є вдале використання можливостей транзитного потенціалу. Так само як і Україна, балтійські країни мають значення для Росії насамперед як транзитні коридори. Вони пов'язані спеціалізованою інфраструктурою (порти, залізниці, автомагістралі, нафтопереробні заводи тощо), яка склалася ще за часів колишнього Радянського Союзу. СРСР мав на Балтійському морі вісім портів, здатних переробляти протягом року майже 90 млн. т вантажів.

Зробивши ставку на розвиток власних транзитних можливостей, три прибалтійські держави докладають чимало зусиль, аби наростити потужності існуючої інфраструктури. Латвія, наприклад, розробила національну програму розвитку транспорту до 2010 р., згідно з якою планується ввести в дію нові потужності у Вентспілському порту – нафтовий пірс, термінали для контейнерів та рідких хімічних вантажів. Литва, у свою чергу, здійснила реконструкцію Клайпедського порту та збудувала Бутінгський термінал (планувалось, що він розпочне роботу влітку 1998 р.). Розпочались також відновлювальні роботи у порту Швянтойї, де планується завершити

литовську технологічну лінію переробки і транспортування нафтопродуктів на Захід.

Естонські порти за своїми можливостями поступаються портам сусідніх держав, проте в останні роки на північному сході країни, на додаток до діючих портів Таллінна та Пярну, будується новий нафтовий порт, який буде спроможний переробляти протягом року до 700 тис. т темних нафтопродуктів та продуктів місцевого сланцевого виробництва. Планується також спорудження нафтових терміналів у портах Мууга та Коплі. Експерти вважають, що Естонія у балтійському транзиті може перебрати на себе головні обсяги коротких та незначних за тоннажем морських перевезень.

На вступ до НАТО офіційно подали заявки всі країни Балтії. Починаючи з 1992 р. вони беруть участь в роботі консультативного форуму Західноєвропейського союзу, а з 1994 р. стали його асоційованими партнерами; постійно зростає їх участь у програмі "Партнерство заради миру".

Інтеграційні процеси між трьома прибалтійськими країнами найвідчутніше проявилися у військовій сфері. За рішенням, прийнятим 5-ю сесією Балтійської асамблеї, з листопада 1994 р. тут почав діяти оборонний союз, зроблено перші кроки в напрямі об'єднання збройних сил трьох держав у єдину систему, а саме:

- створено спільні військові підрозділи, зокрема миротворчий батальйон "Балтбат", відповідальність за підготовку якого покладено на Латвію, а також з'єднання мінних тральщиків "Балтрон" та підрозділи контролю за повітряним простором (BASCC) – відповідальність за їх діяльність покладено відповідно на Естонію та Литву. Надалі планується організувати єдину Балтійську систему управління повітряним рухом (BALTNET);
- поєднано зусилля в практичній реалізації програми "Партнерство заради миру" (модернізація елементів військової структури, консультації з

питань військового будівництва, організація прикордонної служби, навчання військовиків у військових закладах західних країн тощо);

- проведені спільні військові навчання (у квітні 1996 р. маневри "Янтарна долина" проводились на полігонах литовської мотопіхотної бригади "Залізний вовк"; у липні того ж року – навчання підрозділів країн Балтії та ЗС США на латвійському полігоні Адажи поблизу Риги; на початку вересня 1996 р. – спільні навчання ВМС Латвії та Німеччини з пошуку та ліквідації морських мін у Ризькій затоці; регулярні навчання "Балтбату" – "Baltic Trainer-1 та 2", "Baltic Trail-1 та 2"; у 1997 р. – оперативно-тактичне навчання ЗС Балтії; "Павасаре-веяс-98" – 23-27 березня 1998 р.);

- військове співробітництво з країнами Північної Європи, які здійснюють стосовно країн Балтії так звану політику м'якої безпеки. Передбачається постійне збільшення участі прибалтійських країн у різних формах співпраці, зокрема в питаннях ядерної та екологічної безпеки, торговельно-економічного, транскордонного та митного співробітництва, боротьби з нелегальною міграцією та організованою злочинністю.

Одне слово, сфера міждержавних взаємовідносин передбачає створення ефективних регіональних механізмів упередження не стільки воєнних дій, скільки нових викликів та погроз. З ініціативи Норвегії для координації зусиль країн Північної Європи створено спеціальний орган, що розглядає питання допомоги Литві, Латвії та Естонії в організації їх системи оборони. Цей орган дістав назву "Балтсеа". Таку ж мету переслідує Данія, яка провела у 1997 р. засідання так званої Копенгагенської групи і постійно заохочує її діяльність. Схвалення і підтримка балтійських оборонних проектів країнами Північної Європи знаходять прояв і в таких акціях:

- фінансування модернізації оборонних систем Латвії, Литви та Естонії (у 1998 р. Данія, наприклад, надала цим країнам фінансову допомогу в розмірі 13 млн дол. США, а у 1999 р. – до цієї суми додано ще 2,5 млн. дол.);

- підготовка військовиків (у Норвегії проводився вишкіл естонського підрозділу "Балтбату", а рота естонських ЗС перебувала у норвезькому миротворчому батальйоні "Норбат", який несе службу в Лівані. У Норвегії проходять навчання екіпажі кораблів "Балтрону");

- лобіювання практичної участі країн Балтії в роботі натовських структур (датський міністр оборони Х. Хеккеруп, наприклад, відстоює участь трьох прибалтійських країн у роботі командування ОЗС НАТО в зоні Балтійських заток – КОМБАЛТАП, яке розташоване у датському місті Каруп).

Таким чином, країни Балтії, не потрапивши у першу хвилю кандидатів до вступу в НАТО, знайшли певні механізми співпраці з країнами-членами Північноатлантичного альянсу. Вони не втрачають надії на позитивне вирішення цього питання в майбутньому, а їхній досвід економічної та військово-політичної інтеграції з урахуванням специфіки відносин у трикутнику Росія – НАТО – країни Балтії являє певну цінність для України та інших країн-членів ГУУАМ.

У цьому контексті нового смислу набуває ідея балто-чорноморського співробітництва, активним учасником якого планує стати Польща. Як слушно зауважив перший заступник міністра закордонних справ України Є. Бершеда, "економічним стрижнем цього співробітництва Півночі і Півдня в середині Європи служить проект транспортування каспійських енергоносіїв через Україну, що дозволяє підвищити ступінь диверсифікації енергозабезпечення європейських країн і відродити древній шлях "із варяг у греки".

Свідченням актуальності питання забезпечення міжрегіональної співпраці чорноморських та балтійських країн стало проведення за є пропозицією Президента України Л. Кучми конференції "Балто-Чорноморське співробітництво: до інтегрованої Європи XXI століття без розподільних ліній".

Відбулася вона в Ялті у першій половині вересня і визначила нові можливості співпраці країн Балтії та Чорномор'я, сприяла формуванню спільних підходів до участі в процесах інтеграції Європи XXI століття. Гостями Леоніда Кучми були президенти: Азербайджану – Гейдар Алієв, Болгарії – Петр Стоянов, Вірменії – Роберт Кочерян, Грузії – Едуард Шеварднадзе, Естонії – Ленарт Мері, Латвії – Вайра Віке-Фрейберга, Литви – Валдас Адамкус, Молдови – Петру Лучинські, Польщі – Александр Кваснєвський, Румунії – Еміль Константінеску, Словаччини – Рудольф Шустер, Угорщини – Арпад Гьонц і Фінляндії – Марті Ахтісаарі. Президенти Чехії – Вацлав Гавел і Туреччини – Сулейман Демірель не змогли приїхати до Ялти з поважних причин.

Ще у березні 1998 р. в ході візиту до Швеції Президент України неодноразово наголошував на необхідності поглиблювати зв'язки півдня та півночі Європи, а балто-чорноморське співробітництво пропонував націлити на реалізацію спільних проектів транспортування нафти і газу, на розвиток комунікаційних мереж, створення спільних підприємств.

Після здобуття незалежності найвдалішим роком для країн Балтії був 1997-й. Тоді темпи зростання економіки в Естонії досягли 10,6%, у Латвії — 8,6%, а в Литві — 7,3%. На той час ці країни вже нагадували швидше розвинені західноєвропейські, ніж те, чим була більшість колишніх радянських республік. За досить невеликий проміжок часу вони змогли перетворитися з цілком закритих економік на найяскравіший приклад швидкої дерегуляції й торгової лібералізації. Також вражала створена за такий короткий термін і ефективно функціонуюча юридична система, включаючи відповідне до умов ринкової економіки право власності.

Деякі незалежні дослідження визнавали в Естонії більш відкриту економіку, ніж в багатьох країнах ЄС. Більшість торгових бар'єрів було знято невдовзі після здобуття незалежності, і для членства в СОТ (яке вона одержала в листопаді 1999 року) країні фактично довелося запровадити нові мита на імпорт.

Незважаючи на те, що до 1998 року країни Балтії вже істотно переорієнтувалися на Захід, криза в Росії сильно вдарила по їхніх економіках. 1999 року лише Латвія змогла збільшити виробництво на 1,1%. Естонія закінчила рік із спадом на рівні — 1,1%. Проте ознаки пожвавлення економіки з'явилися ще в другій половині 1999-го. Уже в першому півріччі 2000 року темпи зростання економіки Естонії становили 6,4% — вона перша з країн Балтії вийшла з кризи й продовжує лідирувати серед них.

Спрямована на макроекономічну стабілізацію політика уряду призвела до того, що компанії були змушені реструктуризуватися та швидко пристосуватися до нових умов діяльності. Це дозволило Естонії одержати максимальну вигоду від більш сприятливих міжнародних економічних і фінансових умов.

У результаті скоротилися великі дефіцити бюджету й рахунки поточних операцій, а також знизився інфляційний тиск. Так, якщо 1996 року рівень інфляції в Естонії становив 19,8%, то в другому кварталі торік цей показник знизився до 3,7% у розрахунку на рік. За перші сім місяців 2000-го експорт товарів у вартісному вираженні збільшився на 49% (!) — значно швидше, ніж імпорт, а експорт послуг лише за перший квартал 2000 року зріс на 31%, що ще збільшило й без того значний надлишок балансу послуг.

Така ситуація пояснюється розвиненим банківським сектором. Нині в Естонії функціонують шість банків і одне відділення іноземного банку, проте до вересня 2000 року 95% загальних активів контролювалося трьома найбільшими вітчизняними банками. На цю саму дату безнадійні кредити становили лише 2,1% їх загального кредитного портфеля. Усі значні банки мали позитивний фінансовий результат як 1999 року, так і 2000-го.

Після продажу третього найкрупнішого державного банку іноземним інвесторам під контролем банків з іноземною власністю виявилося понад 95% внутрішніх банківських активів. Це зміцнює позиції місцевих банків у довгостроковому періоді.

Водночас однією з проблем Естонії залишається безробіття, яке переступило 10-відсотковий рівень, і це незважаючи на брак кваліфікованої робочої сили. Аналітики пояснюють те, що відбувається, масштабною реструктуризацією компаній, а також тим, що система освіти просто не встигає за потребами ринку.

Також надалі реформування потребують системи — пенсійна й охорони здоров'я. Проте запровадження персональних накопичувальних рахунків відкладено до 2002 року. Крім того, уряд планує зробити цю систему добровільною, а не обов'язковою.

Країни Балтії вже високо інтегровані з країнами ЄС. За даними Конфедерації галузей фінської промисловості, сьогодні одна п'ята торгівлі дев'яти країн Балтійського регіону відбувається всередині регіону, і цей показник щорічно збільшується на 20%. 60—70% торгівлі Естонії, Латвії й Литви припадає на власний регіон. Нині найбільшим торговим партнером Естонії є Фінляндія. А для Скандинавських країн порти країн Балтії є найзручнішим торговим шляхом: продовольчі товари, технології з виробництва товарів споживання й устаткування рухаються у південному напрямку; текстиль, лісоматеріали й інші товари — на північ.

Нинішній рік також обіцяє бути успішним для економіки Естонії. Більшість аналітиків сподівається на продовження позитивних тенденцій, які намітилися 2020 року. Проте можливе незначне уповільнення темпів зростання економіки, приблизно до 5,5%, що здебільшого обумовлюватиметься погіршенням світового економічного клімату.

Також очікується збільшення цього року середньої заробітної плати в Естонії ще на 10%.

Основні надії Естонія пов'язує з подальшим своїм просуванням у бік Європейського союзу, зміцнення торгових відносин з ним і, отже, збільшенням інтересу до своєї економіки з боку інвесторів. Вона також має намір поглиблювати співпрацю з країнами Балтії та прихильно ставиться до ідеї виникнення єдиного балтійського ринку.

Висновки до 1 розділу

Автобусні перевезення у сфері туризму займають друге місце в світі, після авіаційних. Найзначнішими недоліками цього виду транспорту є його висока небезпечність та нездатність до міжконтинентальних перевезень. Проте, значною перевагою є ціна за надані послуги та варіативність наданих послуг (перевезення до дестинації, трансфер від аеропорту до готелю, екскурсії). Тож на сьогоднішній день, неможливо уявити здійснення турів без імплементації автобусів у формуванні туристичного пакету. Адже, цей вид транспорту є доступним, зручним, комфортним для огляду довкілля, а найбільшою його перевагою є низька вартість.

Для належної організації туристичних автобусних перевезень автотранспортним підприємством потрібно: визначити маршрут перевезення туристів; визначити місця, де зупиняється автобус, враховуючи час на відпочинок водія; скласти схему маршруту з нанесенням на ньому аварійно небезпечних ділянок доріг, назв населених пунктів, до яких будуть заїжджати туристи; скласти відповідний графік. У свою чергу, суб'єкт туристичної діяльності повинен: перед початком перевезення скласти список туристів у трьох примірниках: для перевізника, туристичного підприємства, супроводжуючого туристичну групу; провести інструктаж подорожуючим щодо умов перевезення, зазначивши дату, час та місце початку автобусного; забезпечити водіїв місцем готелі, харчуванням; після завершення автобусного туру керівник туристичної групи підписує дорожній лист із зазначенням пройденої відстані, часу початку та закінчення роботи, а у разі зміни графіка – її причини.

До специфіки організації туристичних автобусних турів можна віднести: оформлення договору оренди автобусу (або про надання пасажирських перевезень), обов'язкова присутність досвідченого представника туристичної фірми, організація комфортної атмосфери в салоні

автобусу, визначення туристичних зупинок протягом автобусного маршруту, особливості організації ночівлі та харчування туристів. При організації міжнародних автобусних турів також необхідно врахувати: проходження митного контролю, контроль за екологічними нормами CO₂, обмеження пересування європейськими містами туристичними автобусами.

РОЗДІЛ 2

Сучасний стан та аналіз розвитку туризму у країнах Прибалтики

2.1 Аналіз проблем розвитку туризму у Естонській Республіці

Відмітимо, що туризм став одним з найбільш важливих пріоритетів для країн Балтійського регіону – Естонії, Латвії і Литви. Ці країни розташовуються на перехресті міжрегіональних контактів, через їх територію проходять транспортні шляхи, що дозволяє розвивати міжнародний туризм.

Згідно прогнозам Всесвітньої туристичної організації до 2020 р, зростання туристичного сектора в регіоні Балтійського моря буде вище у порівнянні з іншими регіонами Європи. Розвиток туризму внесе істотний внесок в економічне зростання і добробут регіону.

Офіційна назва - Республіка Естонія. Площа 45227 км². Столиця - Таллінн (412 тис. осіб). Час рівний київському. Офіційна мова - естонська. Населення 1,4 млн осіб. Грошова одиниця - естонська крона. Найбільші міста, тис. осіб: Таллінн, Тарту - 101, Нарва - 74, Кохтла-Ярве - 67, Пярну - 52. Традиційною релігією є християнство у формі лютеранства (Естонська Євангельська Лютеранська Церква (14,8 %) і православні (14,0 %)).

Естонія – країна з унікальною історичною спадщиною, прекрасним Балтійським узбережжям і красивою природою. Естонія приваблює туристів з усього світу. Зокрема, з країн бувшого радянського союзу, через її близькість. Велика кількість курортів, які розташовані по всій території країни ваблять туристів, які хочуть покращити здоров'я і набратися сил, а старовинні міста обіцяють цікаву, насичену відпустку у Естонії.

В економічній політиці Естонії реформування і розвиток туристичного сектору став пріоритетним напрямком економічного розвитку. В 1990-х рр. відбулася еволюція функцій туризму від супутньої галузі економіки до

провідної. Про це свідчать статистичні дані щодо внеску туристичної індустрії у ВВП країни [8, с. 159-163].

Естонія виконувала всі вимоги ЄС на «відмінно», прагнучи стати першою і кращою у Балтійському регіоні. Наприкінці дев'яностих естонський ВВП на душу населення був \$ 4000. Зараз для Естонії цей показник складає близько \$20 000 і навіть перевищує польський.

У 2007 році Естонія підписала Шенгенську угоду, а у 2011 році стала першою пострадянською країною, яка ввела в обіг загальноєвропейську валюту — євро. Наразі 80% громадян підтримують членство своєї країни у ЄС. У 2018 році Естонія півроку головуватиме у Раді Європи [26].

Туристичним брендом Естонії займається урядова організація «Enterprise Estonia», в якій є маркетинговий і комунікаційний підрозділ. Заснована у 2000 році «Enterprise Estonia» забезпечує виконання довгострокових стратегічних цілей економіки Естонії. Загальною метою організації є допомога у перетворенні Естонії на одну з найбільш конкурентоздатних країн світу, загальна місія – побудувати успішну Естонію. Крім того, завданням «Enterprise Estonia» є забезпечення присутності держави у першій двадцятці Глобальної доповіді конкурентоспроможності до 2020 року (Global Competitiveness Report by 2020). Брендинг держави допомагає позбавитися неправильних уявлень щодо держави та дозволити країні репозиціонувати себе більш сприятливо, розвиваючи сильний національний бренд з трьома основними цілями – залученням прямих іноземних інвестицій, привабленням туристів, розширенням ринків для експорту. Зазначене знайшло своє відображення у комунікаційній стратегії маркетингової концепції Естонії, що була використана під час міжнародного позиціонування Естонії, розпочатого у 2001 році. Концепція 2001 року мала міцний фундамент, основа якого ретельні опитування та професійні уміння світового рівня, зокрема, залучення всесвітньо відомого агентства «Interbrand». У 2008 році розпочалася модернізація естонської маркетингової концепції.

Першочерговим завданням «Enterprise Estonia» при плануванні змін було дослідження репутації й іміджу бренду Естонії (включаючи бренд – «Ласкаво просимо в Естонію» («Welcometo Estonia»)) та прийняття подальших рішень і плану дій. Нова маркетингова концепція повинна була створити загальну основу з метою представлення Естонії як: цікавого місця для відвідання (туризм), гарного місця для бізнесу (інвестиції, експорт), гарного місця для життя, навчання та роботи [21; 19].

Реформування туріндустрії Естонії та її активне рекламування як туристичної дестинації сприяло істотному збільшенню кількості іноземних туристів. Так, у 2009 р. їх обсяг становив 1,9 млн. чол., що вдвічі більше, ніж у 1999 р. За даними Європейської комісії з туризму вона посіла перше місце в Європі із зростання туризму у 2010 р. У 2011 році столиці Таллінн було присуджено бренд, як культурної столиці Європи. Пріоритетні продукти естонського туризму представлені культурно-пізнавальним, зеленим й активним туризмом. Перспективною ринковою нішею виступають такі сегменти, як спа-туризм, круїзний та конгресовий туризм [8].

У березні 2013 року Всесвітній економічний форум оприлюднив на своєму сайті рейтинг конкурентоспроможності країн світу у сфері туризму. За даними ВЕФ серед пострадянських країн найвищі показники продемонструвала Естонія – 30 місце, а також Латвія та Литва – 48 та 49 місця відповідно [24].

Для розвитку туризму, Естонія залучає туристів, створюючи для цього численні виставки, фестивалі, влаштовуючи гучні національні свята та гуляння. Велику увагу приділяють розвитку туристичної інфраструктури, особливо транспортної. Розвиток портового обслуговування став найважливішим чинником економічного зростання, що позитивно впливає і на пожвавлення туристичної активності. Туристична індустрія Естонії продемонструвала найбільшу гнучкість зростання у порівнянні з іншими країнами Європи.

Таллінн - найбільш збережене середньовічне місто Європи, оточене фортечною стіною. Старе місто (Vana Tallinn), яке поділяється на Вишгород, розміщений на пагорбі Тоомпеа, і Нижнє місто, оточене середньовічними міськими оборонними спорудами, від яких збереглися 18 веж і фрагменти стін XIII-XVI ст.



Рис. 2.1 Місто Таллінн

У Талліні збереглося дуже багато пам'яток архітектури і мистецтва XIV-XVIII ст.: ансамбль площі Раекоя (Ратушна площа) з Міською Ратушею (1402-1404), на якій обертається знаменитий флюгер Старий Томас - символ Талліна; готичні будинки Великої Гільдії (1417); житлові будинки XV-XVI ст.; Домініканський монастир (XIII-XV ст.), готична церква Пюховайму (XIV ст.); вежа Довгий Герман (Пік Херманн); православна церква Олександра Невського і церква Казанської Богоматері; церква Олівісте (XIII ст.) з 123,7-метровим шпилем та п'ятьма оглядовими майданчиками.

У місті збереглися Великі Морські та Віруські ворота. Найві-домішими серед туристів є вулиці: Віру з найцікавішими таллін-ськими крамницями і ринком рукодільниць, Пікк Ялг і Люхіке Ялг (в перекладі, відповідно, Довга

Нога і Коротка Нога). Люхіке Ялг називають також "вулиця-сходи" через сходинки, які трапляються по всій її довжині (близько 100 метрів).

За межами Старого міста варто оглянути колишній Палац Петра Великого (Кадріорг) із величезним парком, що був збудований Петром I, зараз тут розміщена резиденція президента Естонії.

Музеї. У фортечній оборонній вежі Кіік-ін-де-кек (в перекладі з естонського - "дивися на кухню") розміщений музей стародавньої зброї та інших предметів оборони. У вежі Толста Маргарита (Пакс Маргарете) є експозиція Морського музею, де можна довідатися, на чому і в чому ходили в море естонські рибалки в давні часи, подивитися моделі стародавніх кораблів тонкої роботи, потриматися за товсті корабельні канати, відчувти суворий морський дух Таллінна. Всього в Таллінні розміщено 13 музеїв з їхніми філіями, охоплюючи Талліннський міський музей, Державний історичний музей, Таллінський художній музей. Цікавою буде поїздка в національний парк Лаахемаа і ознайомлення з приватними колекціями стародавніх автомобілів, мотоциклів і велосипедів.

Нарва розміщена за 14 км від упадіння ріки Нарва у Фінську затоку. Перші згадки про місто є в російських літописах з 1171 р. У різні періоди історії Нарва належала Данії, німецьким орденам, Швеції. У XVII ст. була одним із найбільших торгових центрів на Балтиці. У 1704 р. Нарва була захоплена російськими військами. З 1919 р. є у складі Естонії. Найстарішим промисловим підприємством міста є бавовняна фабрика "Кренгольмська мануфактура", зберігся замок (XIII-XV ст.), міські укріплення (XIV ст.), будинок ратуші (XVII ст.). Ратуша збудована в 1668-1671 рр. за проектом архітектора Г. Тейфеля. Її загальне планування вирішене в традиціях нідерландських міських палаців. У 1686 р. вхід у ратушу був прикрашений порталом роботи скульптора Н. Міллі-ха. До порталу ведуть круті двосторонні сходи (1687, майстер С. Гест). У 1727 р. над ратушею з'явилася дерев'яна вежа в барокових формах. Будинок був частково зруйнований під час Другої світової війни.

Тарту - друге за величиною місто Естонії. Відоме одним із найстаріших у Європі університетом, заснованим у 1632 р. за наказом шведського короля Густава Адольфа, в якому працювали багато знаних учених. Місто збудоване у стилі класицизму, із строгими силуетами будинків і монументальною ратушею. На Ратушній площі постійно проводяться ярмарки, фестивалі, концерти і театральні вистави. Від колишніх часів збереглися руїни кафедрального собору Петра і Павла (XII-XV ст.), пороховий льох біля підніжжя пагорба Тоомемягі (зараз у ньому ресторан), церква Яани (XIV ст.), тартуська обсерваторія і ботанічний сад. У місті працює багато музеїв: музей історії Тартуського університету, естонський музей спорту, музей геології, музей зоології, музей мистецтв, художній музей, етнографічний музей, музей історії міста та ін. Понад 11 % території міста займають парки.

Невеликий курорт Нарва-Йіесуу розміщений північніше Нарви у сосновому лісі на березі Фінської затоки. Соснові ліси на сухих піщаних дюнах і свіже морське повітря створюють унікальний мікроклімат, що підсилює лікувальний ефект місцевої мінеральної води "Ауга".

На західному узбережжі з піщаними пляжами і сотнями островів найвідомішим курортом є Пярну, його називають літньою столицею. Курорт відомий унікальним мікрокліматом, грязьовими ваннами і доглянутими парками. Крім найрізноманітніших оздоровчих установ високого рівня та відмінних пляжів, варто оглянути: церкви св. Катерини (1764-1768) і св. Єлизавети, Міську ратушу, Талліннські ворота, Червону вежу (єдина уціліла частина міської стіни, XV ст.), житлові будинки XVII ст., Пярну-ський музей, музей Лідії Койдула і Чаплиновський художній центр.

Курортне місто Хаапсалу, розміщене на березі однойменної мілководної затоки, відоме санаторіями, дачами і лікувальними грязями. Засноване в XIII ст. як центр Сааре-Ляенеського єпископства. В XIX ст. було популярним бальнеологічним курортом серед російської аристократії. Найвизначніші пам'ятки міста: середньовічний єпископський замок XIII-XVI ст., Естонсько-шведський музей, Матсалуський заповідник.

Острів Сааремаа (Езель) - другий за величиною острів Балтійського моря (2668 км²) і найбільший в Естонії. На острові збереглися дерев'яні вітряні млини, середньовічні кам'яні церкви і стародавні хутори з критими соломою будівлями. Курессааре, центр острова Сааремаа, виник у XIV ст. як фортеця, а в середині XVI ст. був відомим портом і торговим центром. Місто відоме Єпископським замком - єдиним цілком збереженим і найбільшим середньовічним замком у країнах Балтії. У замку розміщено Сааремааський музей і Художню галерею. Варто відвідати Вій-думяеський і Вілсандійський заповідники, геологічний заказник озера Каалі (метеоритного походження віком близько три тис. років).

2.2 Аналіз туристичних потоків до Латвійської Республіки

Поїздка до Латвії для пересічного радянського громадянина вважалася своєрідним «вікном у Європу». Згадати у розмові про проведену відпустку у Ризі чи Юрмалі було ознакою доброго тону. Відпочинок на ризькому узбережжі вибирали шанувальники культурного і водночас оздоровчого відпочинку. Сьогодні Латвія повноправна європейська держава, а ситуація у сфері туризму відрізняється від того, що було в 90-х роках. До Латвії приїждять туристи як із Заходу, так і зі Сходу.

Асоціація готелів та ресторанів Латвії (LVRA) була створена у 1993 році – є громадською організацією, котра об'єднує готелі, гостьові будинки, мотелі і ресторани з метою професійного співробітництва. Завданням цього проекту є поліпшення якості обслуговування клієнтів, упорядкування ринку готельного бізнесу в Латвії, а також представлення сфери готельного і ресторанного бізнесу Латвії на міжнародному рівні. LVRA уклала договір про співпрацю з Латвійською асоціацією турагентів (ALTA). З 1995 року LVRA є членом Міжнародної асоціації готелів і ресторанів (IHRA) [3].

До Всесвітньої туристичної організації Латвія приєдналася у жовтні 2003 року, а в січні 2005 року стала її повноцінним членом [8].

Латвійське агентство інвестицій та розвитку (LIAA) – це державне агентство, завданням якого є сприяти розвитку підприємницької діяльності в Латвії, сприяючи збільшенню обсягу іноземних інвестицій і збільшуючи конкурентоспроможність Латвійських підприємців на домашньому і міжнародному ринках, а також реалізація політики розвитку туризму в Латвії. LIAA реалізує маркетингові заходи в Латвії та за кордоном з метою рекламування Латвії як туристичного напрямку, забезпечує державно-суспільне співробітництво з метою розвитку туризму, працює на залучення фінансування з метою розвитку туризму [20].

У 2009 році у Ризі було створено туристичну поліцію з метою дотримання туристами правил поведінки, а також допомагати їм у скрутних обставинах.



Рис. 2.2 Місто Рига

У квітні 2010 року латвійські рекламні фахівці та працівники туристичної галузі, розробили концепцію нового туристичного образу Латвії, виходили з того, що Латвія ніколи не буде продуктом масового туризму.

Оцінивши глобальні тенденції розвитку туризму, вони дійшли висновку, що туризм у Латвії має бути особливим – неспішним, але якісним і продуктивним. Нова туристична концепція мала комерційні вигоди. Неспішний відпочинок, зазвичай, довший за часом. Криза для Латвії зіграла добру роль. Туристам почали пропонувати більш різноманітний відпочинок, новітні СПА процедури, ярмарки народних умільців, нові туристичні маршрути та страви, зокрема з біологічно чистих продуктів. Новий образ Латвії, як країни неспішного відпочинку, популяризували не тільки у Німеччині, Росії, Швеції, Фінляндії, Литві та Естонії, але й в Україні, яка є одним з пріоритетних для Латвії туристичних ринків [4].

У вересні 2010 р. представники латвійської туристичної галузі та рекламні фахівці розробили нову туристичну концепцію Риги і Латвії загалом. Відтепер Рига себе рекламує під новим брендом «LIVE RIGA», як місто, до якого легко дістатися, але емоційно важко залишити. Завдяки активній рекламній компанії у 2011 році столицю Латвії відвідало на 20 відсотків більше туристів [16].

З 2011 року, коли економіка Латвії почала своє оздоровлення після кризи, галузь туризму постійно радувала позитивно зростаючими результатами. Таким був і 1-й квартал 2015 року, про що свідчать дані Центрального статистичного управління. У 1-му кварталі 2015 року в готелях та інших місцях проживання туристів, було обслуговано 360,5 тис. Гостей, що на 3,4% більше, ніж в 1-му кварталі 2014 року. Число іноземних гостей зросло на 1,0%, а число латвійських туристів - на 8,3% в порівнянні з 1-го кварталом 2014 року. Хоча дані статистики очікувалися з великою тривогою і число російських туристів в 1-му кварталі 2015 року скоротилося на 40%, все ж скорочення їх числа компенсували туристи із західних держав і гості з сусідніх країн - Литви (+ 19,5%), Білорусі (+ 8%) та Естонії (+ 3,3%). В першій половині 2015 року Латвія була країною, яка головує в Раді ЄС. Саме у першому кварталі особливо зросла кількість гостей з Бельгії (на 141,0%). Значно зросла і кількість гостей із Сполученого Королівства

Великобританії (на 49,3%), Данії (38,2%), Нідерландів (36,7%) і Франції (32,8%) [8].

Перлина країн Балтії - Латвія - одна з країн Європейського союзу, країна знаходиться в північній частині Європи - на березі Балтійського моря. Іздавна Латвія була перехрестям Європи між Заходом і Сходом, між Півднем і Північчю. Латвія - невелика країна з багатою історією. На території сучасної Латвії побували німецькі лицарі, Польські та шведські завойовники.

Тому Латвія - багатокультурна країна, що увібрала в себе традиції всіх цих країн, завдяки чому створилася унікальне середовище, подібного якому немає в світі. У Латвії комфортно себе почувають і знаходять цікаве для себе і туристи із Західної Європи, і ті, що приїхали зі Східних країн.

Жителі країни з розумінням ставляться до культур інших народів (слов'ян, західних народів, скандинавів тощо). Латвія, будучи членом Європейського союзу, є безпечною країною. [3]

Столиця Латвії - Рига - сучасна метрополія, де унікальна для Європи історична архітектура поєднується з сьогоденням, де можна відчутти подих історії, вона налічує не одне століття, але тут можна як відпочити в сучасних нічних клубах, так і в ресторанах та комфортабельних готелях. [3]

Оглянути Латвію варто і через її незайману природу (де ще в Європі є піщані пляжі довжиною 500 км і території, на 45% відсотків покриті лісами, де можна пережити безліч розваг на природі, окрім того, все це доступне кожному!), а також через різноманіття історичних, культурних та архітектурних об'єктів. Латвія славиться також відпочинком, під час якого вас дійсно ніхто не буде турбувати - для країни не характерні переповнені людьми місця відпочинку. І тільки тому, що туристичних об'єктів дійсно багато - місця вистачить усім! Наприклад, якщо хочеться провести час на пустельному пляжі, можна попрямувати на узбережжі Балтійського моря, а якщо захочеться побути серед людей, вирушайте на один з найдовших у Європі піщаних пляжів - в Юрмалу. [8]

У Латвії набули розвитку дуже багато видів туризму. Ця країна є надзвичайно цікавим місцем для тих, хто полюбляє мілітаристичний туризм. І і II світові війни, а також армія СРСР, залишили після себе монументальні пам'ятники для мілітаризму. Так, в Лієпаї можна побувати у військовому порту, який був однією з найважливіших морських військових баз в Балтійському морі. Також, в Латвії знаходиться один з найбільших у Європі локаторів, який свого часу шпигував, та інші мілітаристських об'єкти. [2]

У Юрмалі розташовані унікальні мінеральні джерела та лікувальні грязі, а Кемері і Яункемері відомі як лікувально - курортні центри з сірчаними джерелами і грязьовими ваннами, що дає поштовх для розвитку лікувально-оздоровчого туризму. [8] У місцевих бальнеологічних центрах вам будуть запропоновані сірководневі ванни, які стимулюють регенерацію пошкоджених тканин, мають протизапальну дію, допомагають при лікуванні захворювань опорно - рухового апарату, периферичної нервової та жіночої статеві систем, зміцнюють кістки, суглоби, нормалізують роботу серця; йодобромні ванни, які призначають при захворюваннях серцево - судинної і нервової систем, опорно - рухового апарату, органів травлення, шкіри, ендокринної системи, гінекологічних захворюваннях, а також застосовуються при захворюванні гіпотиреозом і фарингітами; різноманітні процедури - душ Шарко, циркулярний душ, перлинні ванни, гіпертермічна ванна фуру, гідромасаж тощо. [10]

Не пасе задніх і гірськолижний туризм. На горбистому узбережжі регіону Відземе на північному сході Латвії в 53 км від Риги знаходиться курортне місто Сігулда - один з центрів гірськолижного спорту Латвії. [5] Найбільш цікавою є бобслейна траса зі штучним льодовим покриттям, яке підтримується цілий рік. Ця траса - одна з найшвидших і найнадійніших у світі. Крім того, в Сігулді є спеціально обладнані й освітлені гірськолижні, слаломні і санні траси. У Мадонському районі Латвії знаходиться найвища точка країни - Гайзінькалнс (311,6 метра над рівнем моря). Тут обладнано сучасні гірськолижні траси, цей район примітний тим, що на його території

немає великих промислових підприємств, у зв'язку з чим екологічна середина збереглася практично недоторканою. Недалеко від Цесісу знаходиться гірськолижний центр Жагаркалнс. На вибір туристів пропонуються 7 трас, чотири з них довжиною близько 200 метрів (перепад висот - 50 метрів), решта - 180-220 метрів з перепадом висот 45 метрів. До трас гірськолижників доставляють 11 підйомників. [2]

Екотуризм - одна з головних «родзинок» Латвії через вкрай низької, за європейськими мірками, щільності населення і, разом з тим, досить розвиненої інфраструктури. Досить сказати, що населення Латвії становить всього 2 млн 300 тис осіб, причому половина від цього числа живе в Ризі і Ризькому районі. У той же час в Голландії, яка має приблизно таку ж площу, проживає 18 млн осіб. При цьому більшість районів Латвії мають розвинену інфраструктуру - понад 80% районів мають доступ до сучасної телефонного зв'язку та інтернету, сюди можна доїхати по дорогах хорошої якості.

Латвія дуже цікава в природному відношенні країна. Тут безліч відокремлених місць, практично не займаних рукою людини. У Салацгріві, на північному сході Латвії, знаходиться єдиний в країні біосферний заповідник, у Відземі цікаво відвідати Національний парк Гауї з безліччю печер, в яких знаходяться майже всі види кажанів, рекомендується відвідати Національний парк Кемері, де зібрані унікальні види рослин і тварин.

Навіть дайвінг знайшов себе у Латвії. В основному це wreck-дайвінг - по затонулим кораблям в Балтійському морі і Ірбенській протоці. Кораблі тут знаходяться на глибинах від 10 до 30 метрів, а видимість досягає 12 м. Найпопулярніші з них називаються серед дайверів «Цемент» і «Покришки».

Так званий озерний туризм дозволяє вам чудово провести час, бо в Латвії їх дуже багато. Регіон Латгалія називають «краєм блакитних озер», саме тут розташовані найбільше озеро Латвії - Лубанас (82,1 кв. м) - і найглибше озеро Дрідзіс (максимальна глибина - 63 м), яке є найглибшим в Прибалтиці. У Латгалії знаходиться і друге за величиною озеро Разнас (недалеко від міста Резекне), озеро Ежесерс з 36 островами і озеро Черток,

яке славиться своєрідним кольором води. Цікаві озера поблизу Даугавпілса. Це озера Сванте і Медумське. [10]

Діловий туризм. Останнім часом Латвія стала негласним центром бізнес-туризму Балтії. Тільки минулого року в республіці пройшло близько п'ятдесяти конгресів і конференцій. На фоні визнаних туристичних центрів на зразок Австрії, Німеччині чи Іспанії це, звичайно, не так вже й багато. Проте таким швидким прогресом і агресивною конкурентною боротьбою не може похвалитися жодна з країн Європи.

Гастрономічний туризм формує латиська національна кухня, що створювалась під впливом кухонь багатьох країн, і сучасну трапезу в цій країні особливо збагачує широка пропозиція кухні інших народів. Латвія гостинно чекає в гості і розпечених гурманів. Як тих, яких залучають гастрономічні тури, так і любителів «Slow Food» і всіх інших.

Клубний туризм не є винятком для Латвії. Місто, що не спить - так називають Ригу іноземні туристи, яких дивує велика кількість в місті нічних клубів. Днем клуби працюють як бари та кафе, а нічне життя починається годин з десяти, коли тут починають збиратися місцеві жителі і гості столиці. Спочатку збираються дівчата, до 24.00 у більшості клубів для них вхід безкоштовний або зі знижками, потім підтягуються молоді люди, і з опівночі починається програма.

Унікальність Латвії укладена в двох різних світах - європейській метрополії Ризі та решті Латвії - сільській місцевості з незайманою природою, тихими містечками, зеленою навколишньою середою. Тому, уважний мандрівник, який приїхав до Латвії, знайде для себе можливості добре відпочити!

Таким чином, рекреаційна цінність природи Латвії досить велика. Країна забезпечена водними та лісовими ресурсами, корисні копалини задовольняють більшість потреб промисловості. На жаль, ґрунтові покриви не вражають своєю родючістю, але це не є перешкодою до розвитку ресурсного потенціалу. Завдяки всьому вищесказаному, на її території існує

багато парків і заповідників, майже половина зайнята лісами. Там водиться багато рідкісних видів тварин. Ще в Радянський час в Латвії було побудовано безліч санаторіїв і здравниць, що вказує на непоганий рекреаційний потенціал.

Таким чином, розвиток туризму – один із пріоритетних напрямків в економіці Латвії. Так, у Латвії спостерігається стабільний приріст зарубіжних туристів, і кількість туристів вже перевищує 4 млн. на рік, що майже в два рази більше населення Латвії.

2.3 Історичні пам'ятки та характеристика найпопулярніших destinations екскурсійного туризму у Литовській Республіці

У радянські роки розвитку туризму в Литві перешкоджали численні політичні, економічні, соціальні, ідеологічні та культурні чинники. Після відновлення незалежності Литви сектор туризму, як і все приватне господарство країни, довелося будувати майже на порожньому місці.

Почався бурхливий процес приватизації державних туристських підприємств, правовою базою якої став Закон «Про початкову приватизацію державного майна» від 28 лютого 1991 р. Згідно Закону, була зруйнована монопольна структура з управління туризмом. Стали з'являтися нові приватні туристські компанії. Спочатку спостерігалася тенденція до іншої крайності: в 1992 р. було зареєстровано більше 3 тис. підприємств, які в своїх установчих документах декларували надання туристичних послуг. Однак у дійсності цією діяльністю в 1993 р. займалися менше 100 компаній [8].

З метою створення сприятливих умов для розвитку міжнародних туристичних зв'язків, як фактора збереження та поглиблення дружніх відносин з Україною, бажаючи розвивати ці відносини шляхом широкого співробітництва між Урядовими органами по туризму,

національними, регіональними та іншими туристичними організаціями, 11 серпня 1993 року набула чинності Угода про співробітництво у сфері туризму між Департаментом по туризму Литви та Державним комітетом України по туризму. Зазначений договір був підписаний у місті Києві у двох примірниках литовською та українською мовами [15].

14 квітня 1992 року була створена Державна служба туризму. З 26 квітня 1995 року вона була реорганізована в Державний департамент по туризму при Міністерстві господарства, яка донині є єдиним державним органом, що безпосередньо відповідає за розвиток туризму в Литві. На підставі поправки до Закону Литовської Республіки «Про підприємства», в січні 1994 року було введено в практику ліцензування туристських підприємств. Наприкінці 1994 р. ліцензії мали вже 386 компаній, а наприкінці 1995 року - 342 компанії [2].

Основою сільського туризму в Литві стали так звані традиційні сільські садиби, перша з яких була зареєстрована ще в 1994 р. Зараз Литва пропонує для відвідування більше 500 садиб. Причому держава робить внесок у зміцнення старовинних будівель в сільській місцевості та предметів, що мають етнографічну цінність. Власники таких садиб повинні зберігати народні традиції та звичаї і годувати своїх постояльців натуральними продуктами і національними стравами, приготованими за старовинними рецептами. Фермерам - учасникам програми навіть дозволено робити самогон і міцні настоянки для частування туристів. Литовський уряд відшкодовує до 75% інвестицій на відкриття сільської садиби, особливо заохочуючи відродження традиційних ремесел. Збереження в недоторканності природних ландшафтів також найважливіша умова. В 1997 році була створена литовська асоціація сільського туризму [6].

До 2004 р. проекти туристського сектора отримували підтримку в рамках програми «Phare». Засоби отримували через Міністерство господарства, Міністерство сільського господарства, Міністерство шляхів сполучення, а також через місцеві органи самоврядування. В рамках

програми «Phare» спільні проекти розробляли і прикордонні райони сусідніх країн. Один з таких проектів в 2003 році було розроблено в районах Йонишкіс (Литва) і Добеле (Латвія). Проекти по сільському туризму фінансувалися в рамках програми "SAPARD" [2].

Основними сегментами туристичного ринку Литви можна визначити курортний, оздоровчий, сільський, зелений, культурно-пізнавальний. Активно розвивається рафтинг, велосипедний та діловий туризм. Найбільший інтерес традиційно проявляли російські туристи, проте їх кількість помітно знизилася внаслідок приєднання Литви до ЄС. З 2004 р. стабільно зростає обсяг туристів із країн Західної Європи, склавши майже 40% у 2010 році [8, с. 159-163].



Рис. 2.3 Місто Вільнюс

Структурна підтримка Євросоюзу також позитивно впливала на розвиток туризму і створювала умови для створення привабливої інфраструктури пріоритетних продуктів туризму в сфері активного відпочинку, культурного, ділового (конференції), лікувально-оздоровчого туризму, збільшення різноманітності форм і послуг туризму, підвищення їх

якості. Фінансування за період 2007-2013 рр. в рамках структурної підтримки туризму Євросоюзом отримали понад 290 проектів. Для стимулювання сільського туризму в 2007-2013 рр. Європейським сільськогосподарським фондом було виділено 161 млн. літів для розвитку сільських районів [7].

У 2009 р. Литву відвідали 1 800 000 іноземців, серед них переважали туристи з Польщі 16,7%, Німеччини 14,6%, Латвії 8,3%, Білорусі 6,9%, Естонії 4,0 %, Фінляндії 4,0%, Великобританії 3,4%, Франції 2,9%, Італії 2,7%, Швеції 2,5%, США 2,3%, Норвегії 2,1% - дані «LithuanianTourism». У 2011 р. в Литві побували 1 775 000 іноземців з тривалістю перебування понад 3 днів серед них були туристи з Білорусі 19%, Росії 15%, Польщі 12%, Латвії 10%, Німеччині 9%, Фінляндії 4%, Великобританії 3%, Швеції 3%, Естонії 3%, Норвегії 2% - дані «LithuanianTourism», 2011 р. [23].

Навесні 2013 року передові і найбільші приватні медичні установи Литви: стоматологічні клініки, медичні і оздоровчі СПА центри, готелі, санаторії, туристичні компанії і вчені об'єдналися в Кластер медичного туризму Литви. Мета об'єднання – надання повного спектру високоякісних послуг та формування найкращих пропозицій для медичних туристів [12].



Рис. 2.4 Клайпеда

Програма з розвитку туризму в Литовській Республіці на 2014-2020 рр. використовує трохи модифіковану назву – зелений туризм (екотуризм), метою якого є спостереження за дикою природою і місцевими проявами культури без негативного впливу на навколишнє середовище і забезпечення місцевого населення соціально-економічною діяльністю.



Рис. 2.5 Литовський морський музей

Цілеспрямоване використання Литвою структурної підтримки Євросоюзу призвело до розвитку місцевого бізнесу: створені парки, алеї, велосипедні доріжки, пляжі, проведені інші зміни інфраструктури, якими користуються не тільки туристи з-за кордону, а й місцеве населення [8].

Висновки до 2 розділу

Отже, створення концептуального туристичного іміджу країн Балтії завжди було важливим завданням. Естонія була першою країною, що застосувала «позивний» бренд: «Відвідаєте Естонію»; у Латвії гасло «Співаюча країна» було змінено на «Кращим насолоджуються не

поспішаючи». Литва зазнала деяких труднощів у ході створення туристичного бренда через свою культурну орієнтацію й історичні зв'язки з Центрально-Східною Європою, а також розташування столиці поблизу кордону з Білоруссю. Гасло «Хоробра країна» підкреслює особливе культурно-історичне положення Литви на перехресті Заходу й Сходу. Між країнами Балтії організована досить плідна взаємодія в розбудові туристичної інфраструктури й надання електронних послуг. За спільною згодою за основу було прийнято скандинавську модель, яка дозволила окреслити не тільки фактичні, але й віртуальні межі між країнами у сфері транспорту, подорожей і готельного бізнесу. Розвиток туризму в країнах Балтії прискорився після їх вступу до Євросоюзу.

Таким чином всі три держави сприймаються як єдиний туристичний регіон. Вони створили єдину віртуальну інфраструктуру для одержання туристичної інформації (веб-сайти, брошури, реклама), приєдналися до Шенгенського простору, створили єдину мережу готелів, сформували єдину систему бронювання номерів та авіаційних, автобусних і поромних маршрутів.

Отже, на сьогоднішній день Латвія виступає як перспективний туристичний напрямок. Зараз Латвія стрімко набирає популярність серед туристів усього світу як затишний, тихий і недорогий європейський курорт. За ті роки, які пройшли з моменту здобуття Латвією незалежності від СРСР, державі і приватним компаніям вдалося сформувати образ Латвії, як цікавого та інтригуючого місця для відпочинку. Тиха чарівність Ризького узмор'я, розкішні латвійські дюни біля узбережжя Балтики, столиця країни Рига, курорт Юрмала, фестивальна Лієпая - ось основні візитні картки туристичної Латвії. На жаль, як і у будь-якої туристичної країни, у Латвії є свої переваги та недоліки, залишається тільки сподіватись, що переваг буде дійсно більше, і з кожним роком, сезоном, поїздкою, та навіть з кожним туристом, Латвія буде вдосконалюватися, і згодом стане ідеальним місцем для відпочинку.

РОЗДІЛ 3

Розробка та просування автобусного туру до країн Прибалтики

3.1 Основні відомості про автобусний благодійний тур країнами Балтії

Аналіз використання транспортних засобів на внутрішньому туристичному ринку показав, що більшість турів проводиться з використанням автомобільного транспорту, зокрема автобусного.

Корона-криза призвела й до зміни у вподобаннях на туристичний продукт. Не в змозі забезпечити задоволення пізнавальних вражень в інших країнах, вітчизняний турист прагне відшукати подібні враження туристичному ринку. Все частіше туристи почали поєднувати задоволення культурно-пізнавальних потреб й вирішення питань щодо підтримки Збройних сил України. Одним із таких видів туризму є автобусний тур, який здатний одночасно задовольнити та відволікти подорожуючих від воєнного стану в Україні та визначити місця, де існує спокій.

Нами вирішено створити тур до країн Балтії, які впершу чергу прийшли на допомогу, тому поїздка буде звичайно через Польщу, яка прийняла найбільшу кількість осіб, які страждають від російської агресії.

Тривалість туру: 9 днів 8 ночей.

Протяжність маршруту: 5102 км.

Маршрут: Одеса – Краків – Варшава – Клайпеда – Рига – Таллінн – Краків - Одеса.

Ціна туру за 1 людину: 753 євро.

Ціна туру за 8 людей: 6024 євро.

В ціну входить:

трансфер,

страхування,

проживання в готелях,
сніданки в цих готелях,
екскурсії.

Обслуговування починається і закінчується в місті Одеса, Україна.

Тур розраховано на 8 туристів.

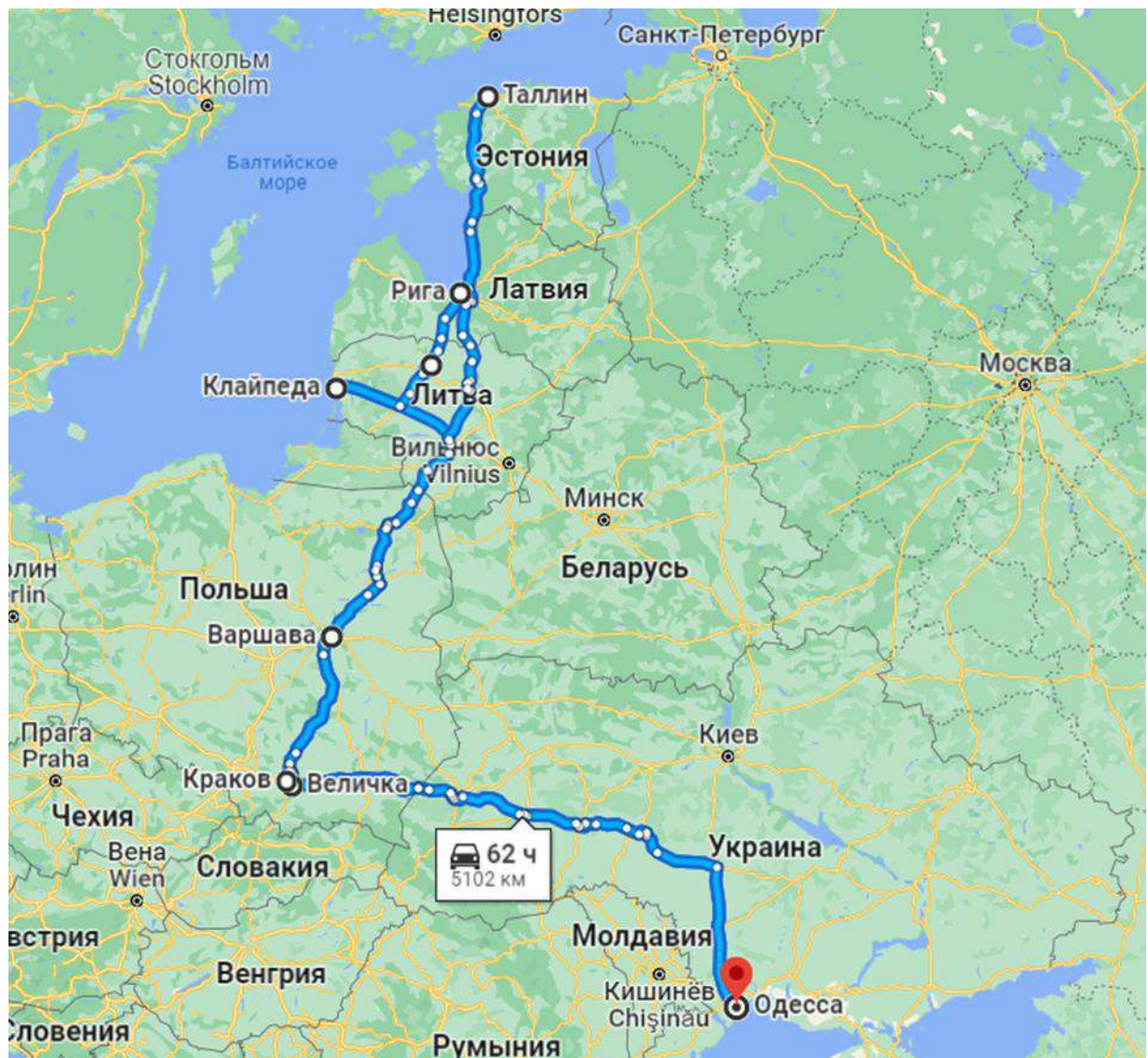


Рис.3.1 Повний маршрут туру Одеса – Краків – Варшава – Клайпеда – Рига –
Таллінн – Краків – Одеса

Навіть якщо Латвія ніколи не буде продуктом масового туризму, що є очевидним, є вихід - рекламувати її, як країну «неспішного» відпочинку. Головний акцент спрямовувати на регіони - хутори, сільські будинки

відпочинку, місця для рибалки, природні заповідники, місцеві пам'ятки архітектури та культури. Якщо раніше в туристичній рекламі Латвії головне місце посідала Рига, то зараз головний акцент потрібно спрямувати на регіони - хутори, сільські будинки відпочинку, місця для рибалки, природні заповідники, місцеві пам'ятки архітектури та культури, зокрема музей Мюнхаузена чи Музей молока, або Музей хліба. Тим паче, що сільський туризм в Латвії, не зважаючи на кризові часи, активно розвивається.

Агентство з розвитку туризму в Латвії пропонує цікавий план подальшого розвитку туристичної галузі Латвії. Серед ефемерного - «зміцнювати образ Латвії як туристичної держави» - є цілком конкретні наміри: створювати нові туристичні маршрути, розвивати інфраструктуру та правильно позиціонувати туристичний продукт на зарубіжних ринках. Над вирішенням проблеми нестачі готелів робота почалася. А взагалі саме інфраструктура - хворе місце туристичної галузі. Взяти хоча б відсутність інформаційних показників. Вирішувати проблему передбачається на гроші ЄС. Участь у виставках, випуск буклетів на 15 мовах - все це коштує дорого.

Інфраструктура - це зовсім інше, на неї буде витрачено близько 10 млн. євро. Куди їх спрямувати - вирішуватиме самоврядування. Це може бути і відновлення замків, і реставрація музеїв, інформаційні показники і дорожні розмітки. Щоб зрозуміти, чого ж не вистачає або що заважає гостям з-за кордону відпочивати в Латвії, Агентство з розвитку туризму планує розробити опитувальники, які турист буде заповнювати, виїжджаючи з країни. Зараз можна тільки припустити, що не подобається іноземним туристам в Латвії. Це все ті ж труднощі з правильним орієнтуванням на місцевості, відсутністю готелів, це питання пасажирського терміналу. Німців і європейців, наприклад, приваблює екотуризм - він, у порівнянні з Європою, не гіршої якості, але набагато дешевше. Сюди ж можна включити і велосипедний, байдарковий, кінний туризм. Екотуризм є одним із найперспективніших напрямків подальшого розвитку, який повинен

набирати обертів, приносити більше прибутку та позитивних відгуків про Латвію.

Постановчо «атракціон» виглядає приблизно так: туриста заводять на гауптвахту, де люди у військовій формі заламують йому руки і проводять «допит із пристрастю». За окрему плату можна залишитися на ніч у казармі і пообідати з алюмінієвих мисок. Популярність - сказана! Можна скористатися таким великим попитом на даний вид подорожей, наприклад, запропонувавши не тільки ночівлю в казармі, а ще й зімітувати черги за продуктами, посвяту в піонери тощо.

Сьогодні Латвія позиціонується як країна, яка співає. Тепер іноземні туристи, за статистикою, відвідують не одну, а відразу дві країни Балтії. І у Латвії через її географічне положення є хороший шанс стати країною, яку завжди вибирають.

3.2 Розробка програми та організація автобусного туру до країн Прибалтики

Як було сказано раніше розробка і організація автобусного туру це досить трудомісткий процес який займає багато часу і не допускає помилок. Бо ж не правильно підібране устаткування може стати наслідком аварій або ж непридатності обладнання.

А також при розробці, необхідно враховувати побажання туриста, а саме, в який вид подорожі йому б хотілося відправитися: пізнавальні чи інші. І відповідно, необхідно враховувати його рівень підготовки як фізичної так і психологічної.

Розроблено автобусний благодійний тур країнами Балтії, які бажають на деякий період відпочити та допомогти ЗСУ.

Нижче можна побачити розроблений автобусний благодійний тур країнами Балтії, який показано у вигляді таблиці (табл.3.1)

Таблиця 3.1

Автобусний благодійний тур країнами Балтії

День 1	
8:00	виїзд з міста Одеса
День 2	
8:20	прибуття до міста Краків
8:20 – 8:30	трансфер до готелю
8:30 – 9:00	заселення до Brama Hostel
9:00 – 12:50	вільний час
12:50 – 13:00	посадка в автобус
13:00 – 15:40	трансфер до Соляної шахти «Величка»
15:40 – 16:20	екскурсія по печері
16:20 – 16:30	посадка в автобус
16:30 – 18:40	трансфер до Кракова
18:40	прибуття до Кракова, вільний час
День 3 Краків – Варшава	
9:00 – 10:00	сніданок у готелі
10:00 – 10:30	виїзд з готелю
10:30 – 10:50	перенесення речей до автобусу.
10:50 – 11:00	пішохідна прогулянка до Маріяцького костелу
11:00 – 11:50	екскурсія, відвідування Маріяцького костелу
11:50 – 12:00	посадка в автобус
12:00 – 15:00	трансфер до Варшави
15:00 – 15:40	заселення до готелю LoftHotel Sen Pszczoły
15:40 – 15:50	посадка в автобус
15:50 – 16:00	трансфер до музею екскурсія в Музей Війська Польського
16:00 – 17:00	екскурсія по Музею Війська Польського
17:00 – 17:10	посадка в автобус

17:10 – 17:30	переїзд до готелю
17:30	вільний час
День 4 Варшава – Клайпеда	
9:00 – 10:00	сніданок у готелі
10:00 – 10:30	виїзд з готелю
10:30 – 10:40	посадка в автобус
10:40 – 18:00	трансфер до міста Клайпеда
18:00 – 18:30	заселення до готелю Old Mill Conference
18:30	вільний час
День 5 Клайпеда – Рига	
8:00 – 9:00	сніданок у готелі
9:00 – 9:30	виїзд з готелю
9:30 – 9:50	перенесення речей до автобусу
9:50-10:50	вільний час
10:50 – 11:00	посадка в автобус
11:00 – 12:00	трансфер до Литовського Морського музею
12:00 – 13:00	екскурсія по Морському музею
13:00 – 13:50	вільний час
13:50 – 14:00	посадка в автобус
14:00 – 16:50	трансфер до гори Хрестів
16:50 – 17:50	екскурсія на горі Хрестів
17:50 – 18:00	посадка в автобус
18:00 – 22:00	трансфер до міста Рига
22:00	заселення до готелю Rija Domus Hotel
День 6 Рига – Таллінн	
9:00 – 10:00	сніданок в готелі
10:00 – 10:30	виїзд з готелю
10:30 – 10:40	перенесення речей до автобусу
10:40 – 11:00	вільний час

11:00 – 13:00	оглядова екскурсія «Щоденна прогулянка Ригою» (екскурсовод зустрічає туристів біля готелю)
13:00 – 15:50	вільний час
15:50 – 16:00	посадка в автобус
16:00 – 20:00	трансфер до міста Таллінн
20:00 – 20:30	заселення до готелю Dorell
20:30	вільний час
День 7 Таллінн – Краків	
9:00 – 10:00	сніданок в готелі
10:00 – 10:30	виїзд з готелю
10:30 – 10:40	перенесення речей до автобусу
10:40 – 10:50	вільний час
10:50 – 11:00	трансфер до початку екскурсії
11:00 – 14:00	гастро-екскурсія
14:00 – 14:30	вільний час
14:30 – 14:40	посадка в автобус
14:40 – 15:00	трансфер до Талліннської телевежі
15:00 – 15:40	відвідування Талліннської телевежі
15:40 – 16:10	прогулянка краєм по телевежі
16:10 – 19:50	вільний час
19:50 – 20:00	посадка в автобус
20:00 – 13:10	трансфер до міста Краків
День 8 Краків – Одеса	
13:10	прибуття до міста Краків
13:10 – 14:00	вільний час
14:00 – 13:00	переїзд Краків – Одеса
День 9 Одеса	
13:00	прибуття до Одеси

Таблиця 3.2

Основні дані екскурсії «Щоденна прогулянка Ригою»

Тривалість	2 години
Маршрут	Площа Лівов – Пам’ятник Бременським музикантам – Дім Чорноголових – Домський собор – Будинки «Три брати» - Церква Марії Магдалини – Шведські ворота – Дім з чорними котами.
Довжина	2.1 км
За способом пересування	пішохідна
По місцю проведення	міська
По складу і кількості учасників	до 20 людей
Назва екскурсії	«Щоденна прогулянка Ригою»

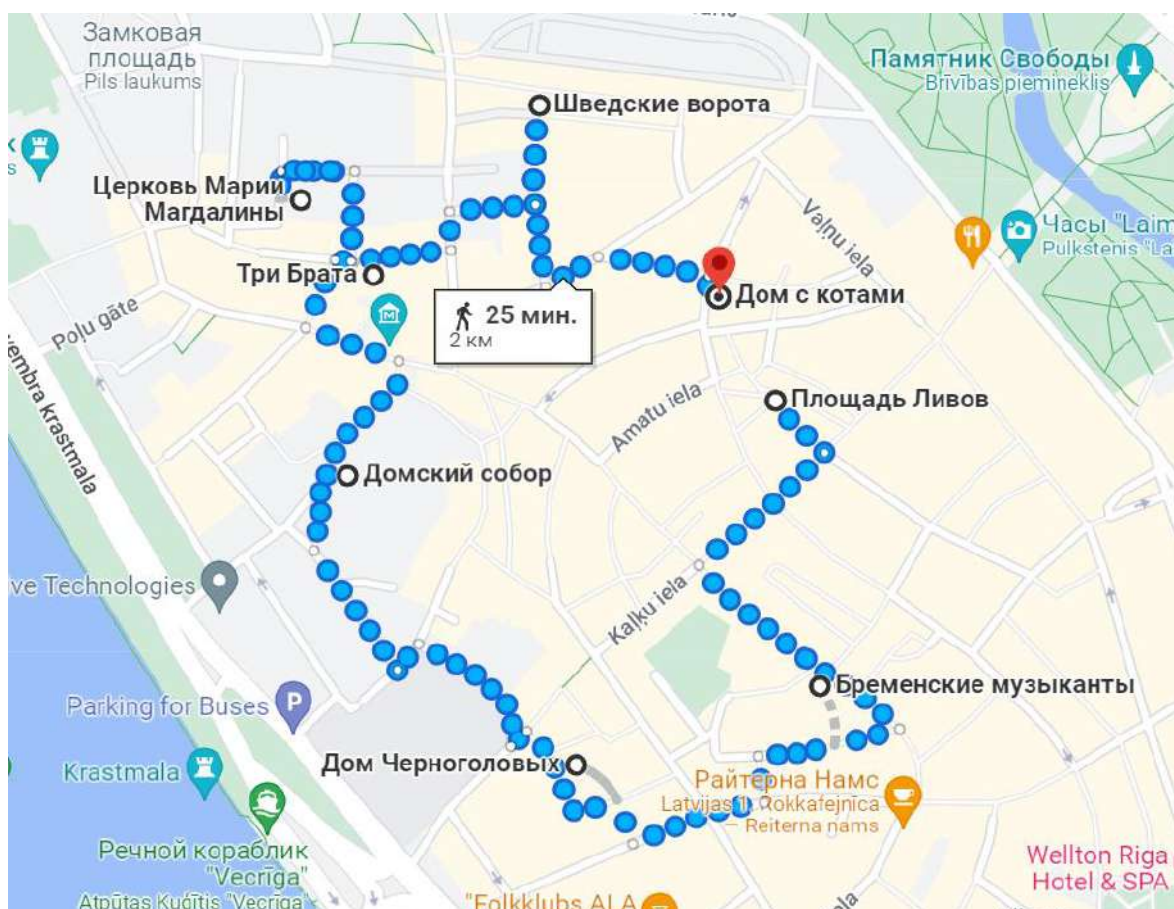


Рис.3.2 Маршрут екскурсії м. Ригою

Короткий опис. На екскурсії можна познайомитися з найважливішими та найкрасивішими об'єктами Старої Риги, які всі прагнуть побачити насамперед. По дорозі ви дізнаєтесь середньовічні легенди, побачите пам'ятки, які люблять і цінують самі рижани, торкнеться цікавих історичних фактів, а також дізнаєтесь, як отримати яскраві та насичені враження від перебування у прекрасній столиці Латвії.

Таблиця 3.3

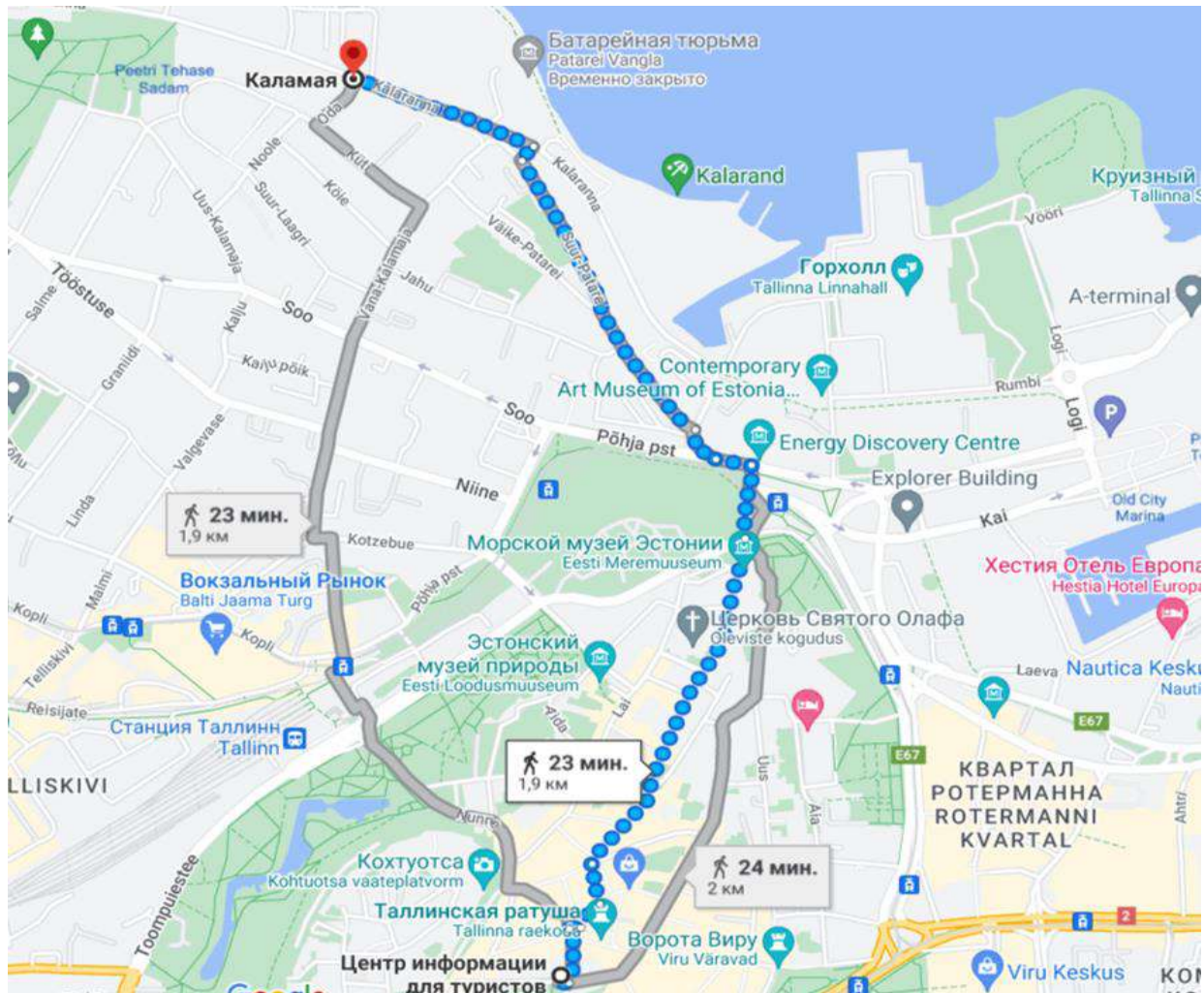
Основні дані екскурсії «Таллінн: естонська кухня, напої та історичний тур»

Маршрут	Tallinn Tourism Info Centre – вулиці Старого міста Таллінна – Ринок – Магазині Marzipan – Кафе – Аптека – Квартал Каламая.
Довжина маршруту	2 км
Тривалість екскурсії	3 години
За способом пересування	пішохідна
По складу і кількості учасників	до 30 учасників
По місцю проведення	міська

Свого часу національна кухня Естонії випробувала сильний вплив скандинавської, німецької та російської кулінарної традиції. Основу повсякденного раціону естонського сімейства складають продукти з сільського столу: чорний житній хліб, крупи, картопля, свинина, лівер і щедрі дари лісу - гриби та ягоди, а вже в мистецтві випічки і домашньої консервації естонські господині і поготів попереду планети всієї - зварять варення навіть з лука, та так, що пальчики оближеш.

Улюблені страви в Естонії - капуста і молочні супи, каші, холодець, голубці, м'ясний фарш з підливою, картопляна запіканка, кисле молоко і вівсяний кисіль, а також всілякі ковбаси, сосиски і сардельки. Замість хот-догів на вулицях естонських міст продають кров'яну ковбасу, фаршировану крупою, а ласуни можуть відвести душу в кондитерських, ласуючи молочним

шоколадом з горіхами, марципанами, сирними сирками «кохука» та кондитерськими виробами ручної роботи.



3.3 Розрахунок вартості автобусного туру до країн Прибалтики та методи його просування

Таблиця 3.4

Ціновий механізм автобусного туру

Трансфер	478 євро за 6 днів (сума на 8 туристів), тобто на 1 триста сума складає 60 євро. Одеса – Краків – 44 євро Краків – Одеса – 50 євро Всього – 154 євро
Страхування	283 грн = 8 євро
Готелі	Brama Hostel – 40 євро LoftHotel Sen Pszczoly – 50 євро Old Mill Conference – 41 євро Rija Domus Hotel – 46 євро Dorell – 44 євро Всього – 221 євро
Екскурсії	Соляна шахта «Величка» – 24 євро Маріацький костел – 3 євро Музей Війська Польського – 5 євро Литовський Морський музей – 8 євро Гора Хрестів – 7 євро Оглядова екскурсія «Щоденна прогулянка Ригою» – 20 євро Гастро-екскурсія «Таллінн: естонська кухня, напої та історичний тур» – 93 євро Талліннська телевежа – 45 євро Прогулянка краєм по телевежі – 39 євро Всього – 244 євро
Харчування	включено тільки сніданки в готелях

Трансфер: 154 євро
 Страхування: 8 євро
 Готелі: 221 євро
 Екскурсії: 244 євро

Собівартість туру:

$$154+8+221+244= 627 \text{ євро}$$

Прибуток від туру складатиме 20%

$$627+20\%= 753 \text{ євро}$$

753 євро – вартість туру за 1 людину

Чистий прибуток:

$753 - 627 = 126$ євро – піде на допомогу ЗСУ з одного проданого туру.

Собівартість туру	627 євро
Вартість туру за 1 людину	753 євро
На допомогу ЗСУ	126 євро

Таким чином, ціна туру для туриста складатиме 753 євро за 1 людину, з них 126 євро піде на допомогу ЗСУ.

$$753 \times 8 = 6024 \text{ євро} \text{ – вартість за 8 туристів}$$

$$6024 - 20\% = 1204 \text{ євро} \text{ – на ЗСУ}$$

Тобто, на 8 туристів ціна туру складатиме 6024 євро, а на допомогу ЗСУ піде 1204 євро.

Наступним не менш важливим етапом є просування туристичного продукту. Найбільш ефективно поширення інформації про запропонований автобусний тур буде з використанням декількох каналів, враховуючи при цьому:

охоплення – показник можливого числа адресатів, до яких вдасться донести повідомлення за звичайних умов;

доступність – показник можливості використання певного каналу в будь- який потрібний момент;

вартість — загальні витрати на одну публікацію (передачу) певного рекламного повідомлення, знижки на багаторазовість, вартість одного рекламного контакту з урахуванням тиражу (кількості глядачів, слухачів);

керованість — показник можливості управляти каналом, наприклад передавати повідомлення конкретній цільовій групі;

авторитетність — ступінь авторитетності каналу передачі інформації у цільовій групі та довіри до нього;

сервісність — можливість одержання рекламодавцем пакету відповідних послуг.

Для просування даного виду туру пропонуємо скористатися наступними шляхами для інформування цільової аудиторії про захід:

пряме звернення (пошта, кур'єрська доставка);

директ-маркетинг (поштова розсилка особливих запрошень, буклетів заходу та ін);

телемаркетинг (розсилка персональних факсів);

робота з існуючими базами даних (джерелами для бази даних слугують результати попередніх туристичних заходів);

інтернет (з цією метою використовують власний сайт, банери заходу, анонси для розсилки на спеціалізованих сайтах, підготовлені тексти для прямих розсилок та розсилок новин передплатникам);

реклама в засобах масової інформації (ЗМІ).

Найефективнішими каналами просування даного туру ми вважаємо:

Рекламу в засобах масової інформації. Так як реклама є компонентом маркетингової політики, спрямований на інформування про туристичні маршрути. Саме від реклами залежить чи обере клієнт запропонований тур чи ні. Окрім того, слід враховувати, що в рекламі можна зацентувати на перевагах саме цього автобусного туру. Характер реклами, є інформативним, дана реклама є масовою, національною за масштабністю, засоби поширення: преса, друковані листівки, радіо — та телереклама. Дана реклама спрямована на просування збуту даного туристичного продукту.

Скориставшись досвідом проведення акційних заходів, туристичній агенції в якості каналу просування даного продукту, можна запропонувати провести конкурс, а призовий фонд – знижка на туристичний продукт.

Розроблення різноманітного довідкового матеріалу про запропонований тур у вигляді буклетів, флаєрів, невеличких довідників, в яких вказано програма туру, послуги, що входять у вартість путівки, коротка інформація про основні туристичні об'єкти та порівняльний аналіз вартості одного дня подібного туру інших туристичних компаній, також допоможе розповсюдити інформацію про новий тур та знайти свою цільову аудиторію туристів.

На нашу думку, для просування даного туристичного продукту ці витрати будуть незначними. Адже за допомогою реклами можна привернути увагу не лише до конкретного туру, а й до всієї туристичної кампанії.

Отже, етап просування туристичного продукту є важливою частиною діяльності туристичного підприємства і саме від нього в більшій мірі залежить чи зможе турагенство реалізувати свій туристичний продукт чи ні. Тому для туроператорів дуже важливим етапом своєї діяльності є якісне проведення рекламної програми.

Уряд Латвії визначає, що головною метою політики в області в'їзного туризму є створення сучасного високоефективного і конкурентоспроможного туристичного комплексу, що забезпечує широкі можливості для задоволення потреб латиських та іноземних громадян в різноманітних туристичних послугах. Основним завданням розвитку в'їзного туризму в Латвії є формування сучасної маркетингової стратегії просування туристичного продукту на внутрішньому та міжнародному. Виконання вказаного завдання вимагає:

* розробки та реалізації рекламно - інформаційних програм з в'їзного та внутрішнього туризму, в тому числі створення циклів теле- і радіопрограм для Латвії та зарубіжних країн, а також проведення регулярних рекламно - інформаційних кампаній в засобах масової інформації;

- * видання каталогів, буклетів, плакатів, карт та іншої рекламної - інформаційної друкованої продукції;
- * організації та проведення міжнародних туристичних виставок, у тому числі створення єдиного національного стенду із залученням органів виконавчої влади у сфері в'їзного туризму;
- * забезпечення діяльності закордонних представництв по туризму, що виконують функції рекламної - інформаційних офісів, в рамках діяльності торгових представництв Латвії;
- * підтримки та оновлення офіційного Інтернет - порталу федерального органу виконавчої влади у сфері в'їзного туризму;
- * організації мережі інформаційних центрів для іноземних туристів в місцях проходження найбільших туристичних потоків при інформаційній підтримці органу виконавчої влади у сфері в'їзного туризму.

Висновки до 3 розділу

Аналіз використання транспортних засобів на внутрішньому туристичному ринку показав, що більшість турів проводиться з використанням автомобільного транспорту, зокрема автобусного.

Корона-криза призвела й до зміни у вподобаннях на туристичний продукт. Не в змозі забезпечити задоволення пізнавальних вражень в інших країнах, вітчизняний турист прагне відшукати подібні враження туристичному ринку. Все частіше туристи почали поєднувати задоволення культурно-пізнавальних потреб й вирішення питань щодо підтримки Збройних сил України. Одним із таких видів туризму є автобусний тур, який здатний одночасно задовольнити та відволікти подорожуючих від воєнного стану в Україні та визначити місця, де існує спокій.

Нами вирішено створити тур до країн Балтії, які впершу чергу прийшли на допомогу, тому поїздка буде звичайно через Польщу, яка прийняла найбільшу кількість осіб, які страждають від російської агресії.

Тривалість туру: 9 днів 8 ночей.

Протяжність маршруту: 5102 км.

Маршрут: Одеса – Краків – Варшава – Клайпеда – Рига – Таллінн – Краків - Одеса.

Ціна туру за 1 людину: 753 євро.

Ціна туру за 8 людей: 6024 євро.

Тобто, на 8 туристів ціна туру складатиме 6024 євро, а на допомогу ЗСУ піде 1204 євро.

В ціну входить:

трансфер,

страхування,

проживання в готелях,

сніданки в цих готелях,

екскурсії.

Обслуговування починається і закінчується в місті Одеса, Україна.

Тур розраховано на 8 туристів.

ВИСНОВКИ

На сьогоднішній день український народ потерпає від російської агресії, тому необхідно допомогти Збройним силам України та відволіктися від постійних атак та ракет ворога.

Автобусні перевезення у сфері туризму займають друге місце в світі, після авіаційних. Найзначнішими недоліками цього виду транспорту є його висока небезпечність та нездатність до міжконтинентальних перевезень. Проте, значною перевагою є ціна за надані послуги та варіативність наданих послуг (перевезення до DESTИНАЦІЇ, трансфер від аеропорту до готелю, екскурсії). Тож на сьогоднішній день, неможливо уявити здійснення турів без імплементації автобусів у формуванні туристичного пакету. Адже, цей вид транспорту є доступним, зручним, комфортним для огляду довкілля, а найбільшою його перевагою є низька вартість.

Для належної організації туристичних автобусних перевезень автотранспортним підприємством потрібно: визначити маршрут перевезення туристів; визначити місця, де зупиняється автобус, враховуючи час на відпочинок водія; скласти схему маршруту з нанесенням на ньому аварійно небезпечних ділянок доріг, назв населених пунктів, до яких будуть заїжджати туристи; скласти відповідний графік. У свою чергу, суб'єкт туристичної діяльності повинен: перед початком перевезення скласти список туристів у трьох примірниках: для перевізника, туристичного підприємства, супроводжуючого туристичну групу; провести інструктаж подорожуючим щодо умов перевезення, зазначивши дату, час та місце початку автобусного; забезпечити водіїв місцем готелі, харчуванням; після завершення автобусного туру керівник туристичної групи підписує дорожній лист із зазначенням пройденої відстані, часу початку та закінчення роботи, а у разі зміни графіка – її причини.

До специфіки організації туристичних автобусних турів можна віднести: оформлення договору оренди автобусу (або про надання пасажирських перевезень), обов'язкова присутність досвідченого представника туристичної фірми, організація комфортної атмосфери в салоні автобусу, визначення туристичних зупинок протягом автобусного маршруту, особливості організації ночівлі та харчування туристів. При організації міжнародних автобусних турів також необхідно врахувати: проходження митного контролю, контроль за екологічними нормами CO₂, обмеження пересування європейськими містами туристичними автобусами.

Створення концептуального туристичного іміджу країн Балтії завжди було важливим завданням. Естонія була першою країною, що застосувала «позивний» бренд: «Відвідаєте Естонію»; у Латвії гасло «Співаюча країна» було змінено на «Кращим насолоджуються не поспішаючи». Литва зазнала деяких труднощів у ході створення туристичного бренду через свою культурну орієнтацію й історичні зв'язки з Центрально-Східною Європою, а також розташування столиці поблизу кордону з Білоруссю. Гасло «Хоробра країна» підкреслює особливе культурно-історичне положення Литви на перехресті Заходу й Сходу. Між країнами Балтії організована досить плідна взаємодія в розбудові туристичної інфраструктури й надання електронних послуг. За спільною згодою за основу було прийнято скандинавську модель, яка дозволила окреслити не тільки фактичні, але й віртуальні межі між країнами у сфері транспорту, подорожей і готельного бізнесу. Розвиток туризму в країнах Балтії прискорився після їх вступу до Євросоюзу.

Таким чином всі три держави сприймаються як єдиний туристичний регіон. Вони створили єдину віртуальну інфраструктуру для одержання туристичної інформації (веб-сайти, брошури, реклама), приєдналися до Шенгенського простору, створили єдину мережу готелів, сформували єдину систему бронювання номерів та авіаційних, автобусних і поромних маршрутів.

Отже, на сьогоднішній день Латвія виступає як перспективний туристичний напрямок. Зараз Латвія стрімко набирає популярність серед туристів усього світу як затишний, тихий і недорогий європейський курорт. За ті роки, які пройшли з моменту здобуття Латвією незалежності від СРСР, державі і приватним компаніям вдалося сформувати образ Латвії, як цікавого та інтригуючого місця для відпочинку. Тиха чарівність Ризького узмор'я, розкішні латвійські дюни біля узбережжя Балтики, столиця країни Рига, курорт Юрмала, фестивальна Лієпая - ось основні візитні картки туристичної Латвії. На жаль, як і у будь-якої туристичної країни, у Латвії є свої переваги та недоліки, залишається тільки сподіватись, що переваг буде дійсно більше, і з кожним роком, сезоном, поїздкою, та навіть з кожним туристом, Латвія буде вдосконалюватися, і згодом стане ідеальним місцем для відпочинку.

Все частіше туристи почали поєднувати задоволення культурно-пізнавальних потреб й вирішення питань щодо підтримки Збройних сил України. Одним із таких видів туризму є автобусний тур, який здатний одночасно задовольнити та відволікти подорожуючих від воєнного стану в Україні та визначити місця, де існує спокій.

Нами вирішено створити тур до країн Балтії, які впершу чергу прийшли на допомогу, тому поїздка буде звичайно через Польщу, яка прийняла найбільшу кількість осіб, які страждають від російської агресії.

Тривалість туру: 9 днів 8 ночей.

Протяжність маршруту: 5102 км.

Маршрут: Одеса – Краків – Варшава – Клайпеда – Рига – Таллінн – Краків - Одеса.

Ціна туру за 1 людину: 753 євро.

Ціна туру за 8 людей: 6024 євро.

Тобто, на 8 туристів ціна туру складатиме 6024 євро, а на допомогу ЗСУ піде 1204 євро (20 %).

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про автомобільний транспорт: Закону України зі змінами від 16.10.2020 р. № 2344-III. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>
2. Про основні вимоги щодо забезпечення безпечного перевезення пасажирів під час здійснення нерегулярних пасажирських перевезень: Наказу Мінтрансзв'язку від 30.04.2013 № z0614-07. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0614-07#Text>.
3. Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: постанова Кабінету Міністрів України від 26.12.2019 № 176-97-п. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176-97-%D0%BF#Text>.
4. Аріон О.В. Організація транспортного обслуговування туристів: навч. посібник. Київ: Альтепрес, 2008. 192 с.
5. Всесвітня туристська організація. «Всесвітня конференція Туризм і енергія майбутнього – Скорочення викидів CO₂, ЕКСПО-2017, Астана, Казахстан, 26-27 червня 2017 г. », версія російською мовою, ЮНВТО, Мадрид, DOI. URL: <https://doi.org/10.18111/9789284419517>
6. Бужинкас Г. Внешнеполитические и правовые аспекты развития туризма в Литовской республике. Вестник РМАТ .Выпуск № 2 / 2015: [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://cyberleninka.ru/article/n/vneshnepoliticheskie-i-pravovye-aspekty-razvitiya-turizma-v-litovskoy-respublike>
7. Всемирный день туризма в Латвии: за успешный год пришлось побороться: [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://ru.sputniknews.lv.com/Latvia/20160927/2867955/latvija-vsemirnyj-den-turizma.html>
8. История Ассоциации: [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://www.lvra.lv/ru/par-mums/par-asociaciju.html>

9. История ЛАСТ: [Електронний ресурс]. - Режим доступу:<http://www.atostogoskaime.lt/ru/O-LKTA/ob-assotsiatsii>
10. Корсак Р. В., Берец А. Розвиток туризму в країнах Європейського Союзу та досвід організації для України на початку ХХІ ст. // Гілея: науковий вісник.Збірник наукових праць. – К.: "Видавництво "Гілея", 2016. – Вип. 108. – С. 98-101.
11. Корсак Р., Фуртій В. Історія розвитку туризму у країнах Балтики (Естонія, Латвія, Литва) // Гілея:збірник наукових праць. – К., "Гілея". – 2017. – Вип. 118. – С. 159-163.
12. Корсак Р. В., Фуртій В. Україна-ЄС: співробітництво у сфері туризму (поч..ХХІ ст.) // Гілея: науковий вісник. Збірник наукових праць / Гол. ред. В. М. Вашкевич. – К. : «Видавництво «Гілея», 2016. – Вип. 109 (6). – С. 99-103.
13. Кластер медичного туризму Литви: [Електронний ресурс]. - Режим доступу:<http://www.litcare.com/homeru>
14. Латвія – країна неспішного відпочинку: [Електронний ресурс]. - Режим доступу:<http://www.radiosvoboda.org/a/1993511.html>
15. Литовская Республика: [Електронний ресурс]. - Режим доступу:<http://geosfera.org/evropa/litva/211-litva-gosudarstvo-u-baltijskogo-morya.html>
16. Минуле і сьогодення латвійського туризму: [Електронний ресурс]. - Режим доступу:<http://www.radiosvoboda.org/a/2153541.html>
17. Осипчук М. Брендинг як інструмент підвищення ефективності функціонування туристичної дестинації. Збірник наукових праць "Дослідження міжнародної економіки". - 2011. - Випуск 2(67). - С.144-155. : [Електронний ресурс]. - Режим доступу: http://tourlib.net/statti_ukr/osypchuk2.htm
18. Отрасль туризма Латвии продолжает успешное развитие: [Електронний ресурс]. - Режим

доступу:<http://www.latvia.travel/ru/novosti/otrasl-turizma-latvii-prodolzhaet-usheshnoe-razvitiye>

19. Панченко Ж. Маркетингова концепція бренду Естонії: досвід для України. Збірник наукових праць "Актуальні проблеми міжнародних відносин". ІМВ Київського університету ім. Тараса Шевченка. - 2015. - Випуск 126, частина II. – С. 15-25 : [Електронний ресурс]. - Режим доступу:<http://dsr.univ.kiev.ua/pub/175148/>

20. Развитие международного туризма в Литве: [Електронний ресурс]. - Режим доступу:<http://www.webeconomy.ru/index.php?page=cat&newsid=1627&type=news>

21. Рейтинг конкурентоспроможності країн у сфері туризму:[Електронний ресурс]. - Режим доступу:http://acf.ua/news_galuz/rejting-konkurentospromozhnosti-kra%D1%97n-u-sferi-turizmu#

22. Чому Естонії вдалося? :[Електронний ресурс]. - Режим доступу:<http://porteuroopa.eu/ua/ukraina/ukraina/2288-czomu-estonii-wdalosia>

23. Герасименко В.Г. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів: навч. посібник. / В.Г. Герасименко, А.В. Замкова. Харків: «Бурун Книга», 2011. 116 с.

24. Герасименко В.Г. Ринки туристичних послуг: стан і тенденції розвитку: монографія / В.Г. Герасименко, С.С. Галасюк, С.Г. Нездоймінов [та ін.]. Одеса: Астропринт, 2013. 304 с.

25. Гетьман В.І. Автотуризм чи автомобільний туризм: теорія і реальність. Київ, 2011. 185 с.

26. Гук Н.А. Міжнародний туризм в Україні: реалії та перспективи. Науковий вісник Ужгородського національного університету. 2016. Вип. 7(49). С. 99–102.

27. Державна служба статистики України. URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>

28. Дудник І.М. Транспортна географія: підручник / І.М. Дудник. Київ: НАУ, 2016. 288 с.
29. Коваль О.Д. Базові управлінські здібності в туристичній групі. Науковий вісник Ужгородського університету. 2011. Спецвип. 33. Ч. 4. URL: <https://dspace.uzhnu.edu.ua/jspui/bitstream/lib/4701/1>
30. Литвин О.В., Кирилюк І.М. Транспортні засоби в системі туристичної індустрії. Економічні горизонти. Умань, 2017. 57 с.
31. Обмеження руху в центрах міст Європи. URL: https://krass56.ru/traffic_restrictions_in_european_cities.html
32. Організація туризму: підручник / За заг. ред. д.е.н., проф. В.Я. Брича. Тернопіль: ТНЕУ, 2017. 448 с.
33. Погасій С.О., Шабала І.А. Про роль транспорту у розвитку туризму в Україні. Інтернаука. 2018. Вип. 2(2). 39 с.
34. Шацька З.Я., Ісаченко Ю.А. Особливості організації роботи керівника групи в автобусних турах в умовах пандемії Covid-19. Економіка та держава. Серія: Економічні науки. 2021. Вип. 9. С.95-98.
35. Global Report on Food Tourism. World Tourism Organization (UNWTO), Madrid, Spain. 2012. p. 63.

ДОДАТКИ

Наукова праця

ПРОБЛЕМИ СТАЛОГО ТУРИЗМУ В РЕГІОНІ БАЛТІЙСЬКОГО МОРЯ

**Войналович Є.С., здобувачка V курсу факультету ТВтаТБ
Одеський національний технологічний університет,
м. Одеса**

Визначення останніх викликів сталого туризму в регіоні Балтійського моря вимагає еволюційного підходу з особливим акцентом на екологічні, економічні, соціальні та політичні питання. Історія центрально керованих економік і тоталітарних режимів колишніх радянських республік і залежних від Радянської Росії країн суттєво вплинула на весь регіон, його жителів і їхню соціальну поведінку, включаючи туризм і подорожі. Таким чином, обговорення сталого туризму в Балтійському регіоні потребує кращого розуміння політичних, економічних, соціальних і культурних процесів, що формують ставлення, потреби та поведінку людей, що живуть у регіоні.

Необхідність захисту природної краси сільського ландшафту та видатних сільських традицій територій Балтійського регіону, сталий туризм та всі пов'язані з ним концепції, такі як екотуризм, трансформаційний туризм, природний туризм, агротуризм, останнім часом розглядаються як важливий фактор, що визначає сталий розвиток сільських територій в країнах Балтійського регіону.

Очікується, що зміна клімату суттєво змінить туризм у прибережних районах Балтійського регіону. Потрібне обговорення майбутньої зміни структури та розміру туристичних потоків у межах регіону Балтійського моря. З одного боку, через підвищення температури в районах Півночі очікується збільшення внутрішнього та в'їзного літнього туризму в Балтійському регіоні. З іншого боку, через ті ж причини, бажання жителів країн Балтійського моря виїжджати за межі регіону в літній період може бути суттєво знижено. Як наслідок, збільшення внутрішньорегіонального туризму в Балтійському регіоні виглядає дуже ймовірним. Зміни клімату, що супроводжуються зміною розміру та структури туристичних потоків, суттєво стимулюють економіку, включаючи туристичний сектор, у прибережних районах Балтійського регіону. Оскільки зміна клімату може призвести до продовження високого літнього сезону в країнах Балтійського моря, масовий туризм може стати більш серйозною проблемою, ніж будь-коли раніше. З іншого боку, потреба в стійких альтернативах поза літнім сезоном все ще життєво важлива.

Нарешті, сталий туризм у Балтійському регіоні слід обговорювати з точки зору уряду. Понад двадцять років інтенсифікації співпраці між країнами Балтійського регіону призвели до міцної інтеграції в цьому макрорегіоні порівняно з іншими територіями Європейського Союзу. Нещодавно BSR визначено як перший макрорегіон Європейського Союзу, який реалізує транснаціональну стратегію розвитку, спрямовану на туризм як пріоритет.

Тому, актуальними проблемами сталого туризму в регіоні Балтійського моря є саме:

1. розуміння та практика сталого розвитку зацікавленими сторонами туризму в Балтійському регіоні,
2. вплив туризму на навколишнє середовище та на розвиток туризму в Балтійському регіоні,
3. шляхи сталого розвитку туризму в Балтійському регіоні,
4. значення міжрегіонального туризму в Балтійському регіоні в умовах кризових явищ.

Наукові керівники – доктор економічних наук,
професор Добрянська Н.А.
кандидат економічних наук,
ст.викл. Іванченков В.С.

ПРЕЗЕНТАЦІЯ
результатів наукових досліджень до
кваліфікаційної роботи бакалавра

Демонстрація PowerPoint - [Презентація Войналович С.С.] - PowerPoint

Міністерство освіти і науки України
ОДЕСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ТЕХНОЛОГІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
Кафедра туристичного бізнесу та рекреації

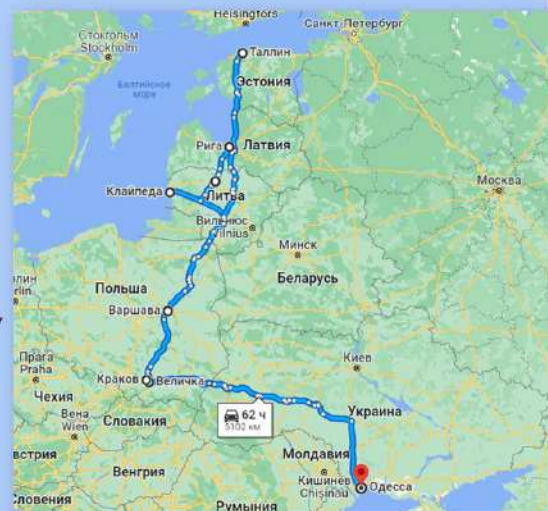
ПРЕЗЕНТАЦІЯ
ДО КВАЛІФІКАЦІЙНОЇ РОБОТИ БАКАЛАВРА
НА ТЕМУ: «РОЗРОБКА ТА ПРОСУВАННЯ
АВТОБУСНОГО ТУРУ
ДО КРАЇН ПРИБАЛТИКИ»

 ЗДОБУВАЧКА: ЄЛИЗАВЕТА ВОЙНАЛОВИЧ

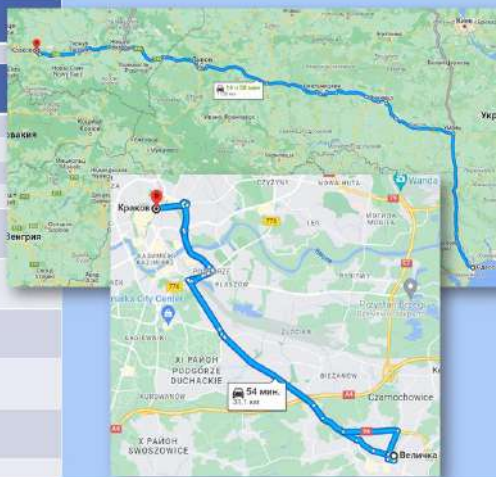
КЕРІВНИКИ: НАТАЛЯ ДОБРЯНСЬКА
В'ЯЧЕСЛАВ ІВАНЧЕНКОВ
ОДЕСА -2022

Основні відомості

- Тривалість туру: 9 днів 8 ночей.
- Протяжність маршруту: 5 102 км.
- Маршрут: Одеса - Краків – Варшава – Клайпеда – Рига – Таллінн – Краків - Одеса.
- Ціна туру на 1 людину: 753 євро.
- В ціну входить: трансфер, страхування, проживання в готелях, сніданки в цих готелях, екскурсії.
- Обслуговування починається і закінчується в місті Одеса, Україна.



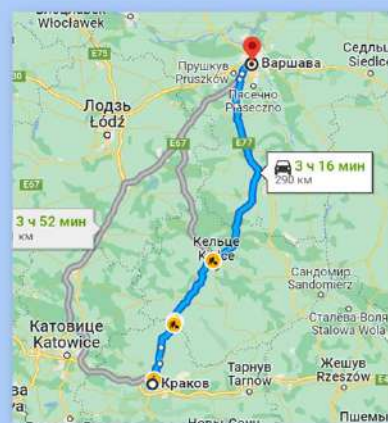
День 1 Одеса	
8:00	виїзд з міста Одеса
День 2 Краків	
8:20	прибуття до міста Краків
8:20 – 8:30	трансфер до готелю
8:30 – 9:00	заселення до Brama Hostel
9:00 – 12:50	вільний час
12:50 – 13:00	посадка в автобус
13:00 – 15:40	трансфер до Соляної шахти «Величка»
15:40 – 16:20	екскурсія по печері
16:20 – 16:30	посадка в автобус
16:30 – 18:40	трансфер до Кракова
18:40	прибуття до Кракова, вільний час



Соляна шахта
«Величка»



День 3 Краків – Варшава	
9:00 – 10:00	сніданок у готелі
10:00 – 10:30	виїзд з готелю
10:30 – 10:50	перенесення речей до автобусу
10:50 – 11:00	південна прогулянка до Маріацького костелу
11:00 – 11:50	екскурсія, відвідування Маріацького костелу
11:50 – 12:00	посадка в автобус
12:00 – 15:00	трансфер до Варшави
15:00 – 15:40	заселення до готелю LothHotel San Piszczoly
15:40 – 15:50	посадка в автобус
15:50 – 16:00	трансфер до музею екскурсія в Музей Вілхельма Польського
16:00 – 17:00	екскурсія по Музею Вілхельма Польського
17:00 – 17:10	посадка в автобус
17:10 – 17:30	перейзд до готелю



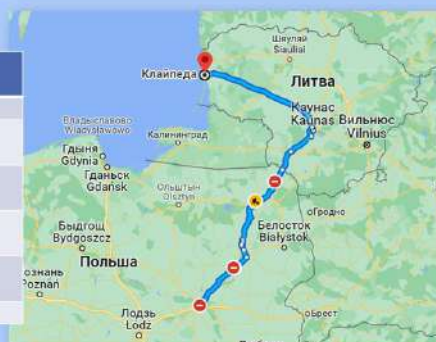
Маріацький костел



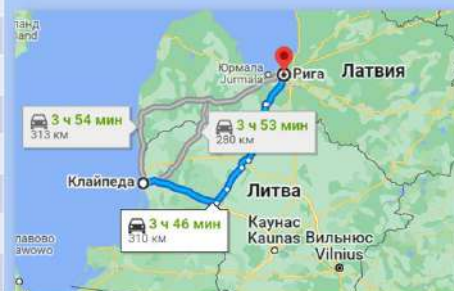
Музей Війська Польського



День 4	
Варшава – Клайпеда	
9:00 – 10:00	сніданок у готелі
10:00 – 10:30	виїзд з готелю
10:30 – 10:40	посадка в автобус
10:40 – 18:00	трансфер до міста Клайпеда
18:00 – 18:30	заселення до готелю Old Mill Conference
18:30	вільний час



День 5 Клайпеда – Рига	
8:00 – 9:00	сніданок у готелі
9:00 – 9:30	вихід з готелю
9:30 – 9:50	перенесення речей до автобусу
9:50-10:50	вільний час
10:50 – 11:00	посадка в автобус
11:00 – 12:00	трансфер до Литовського Морського музею
12:00 – 13:00	екскурсія по Морському музею
13:00 – 13:30	вільний час
13:30 – 14:00	посадка в автобус
14:00 – 16:30	трансфер до гори Хрестів
16:30 – 17:30	екскурсія на горі Хрестів
17:30 – 18:00	посадка в автобус
18:00 – 22:00	трансфер до міста Рига
22:00	заселення до готелю <u>Rīta Doma Hotel</u>

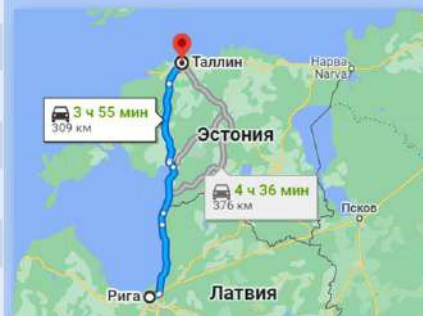


Литовський
Морський музей



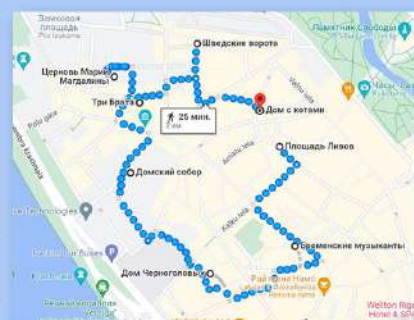
Гора Хрестів

День 6 Рига – Таллін	
9:00 – 10:00	сніданок в готелі
10:00 – 10:30	виїзд з готелю
10:30 – 10:40	перенесення речей до автобусу
10:40 – 11:00	вільний час
11:00 – 13:00	оглядова екскурсія «Щоденна прогулянка Риги» (екскурсовод зустріне туристів біля готелю)
13:00 – 15:50	вільний час
15:50 – 16:00	посадка в автобус
16:00 – 20:00	трансфер до міста Таллін
20:00 – 20:30	заселення до готелю Dorell
20:30 –	вільний час

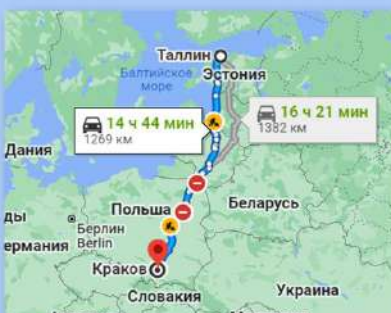


Основні дані екскурсії «Щоденна прогулянка Риги»

Тривалість	2 години
Маршрут	Площа Ліво – Пам'ятник Бременським музикантам – Дім Чорноглових – Домський собор – Будинки «Три брати» – Церква Марії Магдалини – Шведські ворота – Дім з чорними котами.
Довжина	2,1 км
За способом пересування	пішохідна
По місцю проведення	міська
По складу і кількості учасників	до 20 людей
Назва екскурсії	«Щоденна прогулянка Риги»

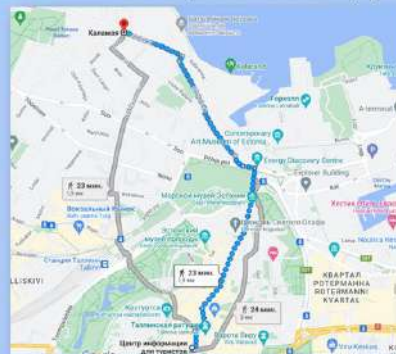


День 7 Таллін – Краків	
9:00 – 10:00	сніданок в готелі
10:00 – 10:30	виїзд з готелю
10:30 – 10:40	перенесення речей до автобусу
10:40 – 10:50	вільний час
10:50 – 11:00	трансфер до початку екскурсії
11:00 – 14:00	гастро-екскурсія
14:00 – 14:30	вільний час
14:30 – 14:40	посадка в автобус
14:40 – 15:00	трансфер до Таллінської телевежі
15:00 – 15:40	відвідування Таллінської телевежі
15:40 – 16:10	прогулянка краєм по телевежі
16:10 – 19:30	вільний час
19:30 – 20:00	посадка в автобус
20:00 – 13:10	трансфер до міста Краків



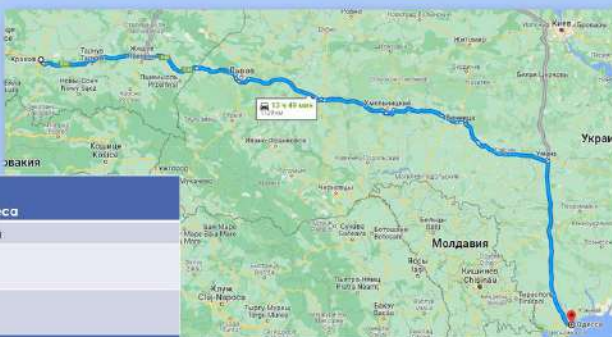
Основні дані екскурсії «Таллінн: естонська кухня, напої та історичний тур»

Маршрут	Tallinn Tourism Info Centre – вулиця Старого міста Таллінна – Ринок – Магази́ні Marzipan – Кафе – Аптека – Квартал Каламая.
Довжина маршруту	2 км
Тривалість екскурсії	3 години
За способом пересування	пішохідна
По складу і кількості учасників	до 30 учасників
По місці проведення	міська



Талліннська телевежа



	
День 8 Краків – Одеса	
13:10	прибуття до міста Краків
13:10 – 14:00	вільний час
14:00	перейд Краків – Одеса
15:00	
День 9 Одеса	
15:00	прибуття до Одеси

Ціни	Трансфер	478 євро за 4 дні (сума на 8 туристів), тобто на 1 туриста сума складає 40 євро. Одеса – Краків – 44 євро Краків – Одеса – 50 євро Всього – 154 євро
	Страховання	283 грн = 8 євро
	Готелі	Ekama Hostel – 40 євро LaffHotel Sen Paszoty – 50 євро Old Mill Conference – 41 євро Eja Domus Hotel – 46 євро Dorel – 44 євро Всього – 221 євро
	Екскурсії	Свята шата і Венчики – 24 євро Моріцаний костел – 3 євро Музей Вієська Польського – 5 євро Литованій Морський музей – 8 євро Гора Христів – 7 євро Оглядна екскурсія «Щоденна прогулянка Ригаю» – 20 євро Гастро-екскурсія «Палімас: естонська кухня, напої та історичний тур» – 93 євро Таллінська телевежа – 45 євро Прогулянка краєм по телевежі – 39 євро Всього – 244 євро
	Жорчування	включено тільки сніданки в готелях

Розрахунки							
• Трансфер: 154 євро • Страховання: 8 євро • Готелі: 221 євро • Екскурсії: 244 євро • Собівартість туру: • $154 + 8 + 221 + 244 = 627$ євро • Прибуток від туру за 1 людину складатиме 20% • $627 + 20\% = 753$ євро • 753 євро – вартість туру за 1 людину • Чистий прибуток: • $753 - 627 = 126$ євро – піде на допомогу ЗСУ за 1 людину, яка перебуватиме в даному турі. • Тобто, з 8 туристів на допомогу ЗСУ піде 1204 євро.	<table> <tr> <td>Собівартість туру за 1 людину</td><td>627 євро</td></tr> <tr> <td>Вартість туру за 1 людину</td><td>753 євро</td></tr> <tr> <td>На допомогу ЗСУ з 1 туриста</td><td>126 євро</td></tr> </table>	Собівартість туру за 1 людину	627 євро	Вартість туру за 1 людину	753 євро	На допомогу ЗСУ з 1 туриста	126 євро
Собівартість туру за 1 людину	627 євро						
Вартість туру за 1 людину	753 євро						
На допомогу ЗСУ з 1 туриста	126 євро						



Перевірка тексту на плагіат

Кваліфікаційна робота бакалавра.

Тема: «Розробка та просування автобусного туру до країн Прибалтики»

Засіб перевірки <https://plagiarism-detector.com/>

Унікальність по фразам > 30 %

Унікальність по словам > 30 %



Керівники: _____ Наталя ДОБРЯНСЬКА

_____ Вячеслав ІВАНЧЕНКОВ

Здобувачка: _____ Єлизавета ВОЙНАЛОВИЧ