

**ТУРИЗМ: ЕКОНОМІКА, ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ, КОРПОРАТИВНИЙ БІЗНЕС,
ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ**

УДК 338.48

DOI 10.33251/2707-8620-2020-2-141-148

ЩОГОЛЄВА Інна Валентинівна,
кандидат педагогічних наук, доцент,
доцент кафедри менеджменту,
економіки та туризму
Льотна академія
Національного авіаційного університету
ORCID: 0000-0002-4067-6676

СОКОЛОВСЬКИЙ Віктор Анатолійович,
ст. викладач кафедри менеджменту,
економіки та туризму
Льотна академія
Національного авіаційного університету
ORCID: 0000-0001-8129-9996

ОСОБЛИВОСТІ ОРГАНІЗАЦІЇ КОМБІНОВАНИХ ТУРІВ

У статті розглянуто сутність і місце комбінованих турів в комплексі туристських послуг. Особливу увагу приділено особливостям організації комбінованих турів, тому що транспортна система певної країни чи окремого регіону формує свої обмеження чи, навпаки, розкриває перспективи використання різних видів транспорту, а також можливостей їх комбінування при організації туристичних подорожей.

Доведено доцільність формування комбінованих турів внаслідок того, що сучасні логістичні вимоги до транспортного обслуговування клієнтів не завжди можуть бути виконані окремим видом транспорту. Обґрунтовано те, що для здійснення комбінованих турів туроператорам необхідно докладати значно більше зусиль з метою приведення до спільного знаменника якісних параметрів обслуговування на різних видах транспорту та чітко розмежувати відповідальність кожного виконавця.

Ключові слова: туризм, комбіновані тури, організація комбінованих турів, транспортні компанії, договірні відносини.

Постановка проблеми. Яскравою тенденцією сьогодення є встановлення тісних зв'язків між транспортними й туристичними компаніями для досягнення оптимальної координації їхніх зусиль в обслуговуванні туристів. Незважаючи на досить велику кількість видів транспорту, ні один з видів транспорту не може повністю задовольнити усі вимоги, що ставляться туристськими підприємствами і туристами до транспортного обслуговування при організації подорожей [1, с. 389].

Аналогічні проблеми виникають не тільки при перевезенні туристів. Сучасні логістичні вимоги до транспортного обслуговування клієнтів транспортних підприємств не можуть бути виконані окремим видом транспорту майже при всіх вантажних і пасажирських перевезеннях. Реорганізація й перепрофілювання діяльності транспортних підприємств все частіше стали відбуватися залежно від кон'юнктури туристичного ринку. Крім того,

розвиток нових туристичних центрів і районів завжди приводить до здійснення організаційних змін у територіальному перерозподілі маршрутів пасажирського транспорту.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Теоретичні основи транспортного обслуговування в туризмі та деякі практичні аспекти цієї діяльності висвітлено в працях таких науковців, як М. Б. Біржаков, В. Г. Гуляєв, О. Я. Осіпова, О. В. Аріон, О. О. Любичева, В. К. Бабарицька, Г. М. Гуменюк, В. Г. Герасименко, А. В. Замкова, О. Б. Фастовець. Не зважаючи на суттєву кількість існуючих досліджень, поза зоною уваги науковців залишилась деякі проблемні питання організації комбінованих турів, хоча саме вони є найбільш проблемними з точки зору їх організації та забезпечення якісного виконання транспортних послуг.

Актуальність. Розвиток науково-технічного процесу та динаміка глобалізаційних явищ впливає на діяльність всіх галузей економіки, зокрема на транспортну й туристичну галузь. Саме транспортні компанії забезпечують ефективну взаємодію між різними підприємствами та сприяють отриманню бажаних результатів їх діяльності.

Транспорт і туризм – це взаємозумовлений тандем, тому що сучасний туризм розвивається завдяки використанню транспорту, а транспортні компанії отримують клієнтів завдяки бажанню чи необхідності останніх подорожувати.

В сучасних умовах стрімкого розвитку транспортних засобів все більше ускладнюється завдання приведення можливостей організаторів відпочинку у відповідність з різноманітними та динамічними вимогами щодо транспортного обслуговування туристів різних вікових, соціальних, мотиваційних та інших категорій [2].

Мета та завдання статті. Метою статті є дослідження особливостей організації комбінованих турів, досягнення якої передбачає вирішення наступних завдань: розкрити сутність та передумови розвитку комбінованих туристських подорожей; визначити основні причини, що зумовлюють розвиток комбінованих турів; дослідити організаційні типи комбінованих турів; проаналізувати організаційно-договірні засади формування комбінованих програм; охарактеризувати особливості організації роботи гіда в комбінованих турах автобусного типу.

Виклад основного матеріалу дослідження. На думку англійського науковця Джона Уокера, всю історію розвитку туризму можна розділити на два етапи: перший етап охоплює період до появи й використання масових видів транспорту, а другий пов'язаний з виникненням та розповсюдженням різноманітних транспортних засобів [3].

Зростання туристичного потоку та зміна тенденцій розвитку туристичного ринку призвели до формування таких форм обслуговування, як комбіновані транспортно-туристичні послуги по формулах «поїзд+автобус», «поїзд+автобус+паром», «літак+автомобіль», «судно+літак» тощо. Максимальний ефект транспортного обслуговування досягається при об'єднанні декількох видів транспорту, що дозволяє повністю реалізувати такі концепції доставки вантажів і пасажирів, як «доставка від дверей до дверей», «доставка точно в строк», раціонально організувати роботу кожного з видів транспорту, мінімізувати збитки навколишньому середовищу, що виникають при перевезенні вантажів і пасажирів [1].

При організації транспортних подорожей туристів комбіноване використання різних видів транспорту здійснюють туристичні підприємства на договірній основі. Формування комбінованих програм туристичних подорожей дозволяє максимально задовольнити вимоги туристів до комфорту подорожі, оптимізувати тривалість і вартість подорожі, зробити її ефективною і приємною.

Туриста більше не приваблює «чистий» автобус з виїздом з Києва, Львова чи навіть Ужгорода (Чопа), все менше тих споживачів, хто готовий провести дві-три доби в сидячому положенні, пережити один чи кілька нічних переїздів, навіть якщо вартість туру знизиться до 100-150 євро. Якщо на зорі виїзного екскурсійного туризму пакети з пересуванням виключно «на колесах» були в асортименті десятків туроператорів, то зараз їх пропонують лише

«Акорд-тур», «Алголь», «Танго-тревел» та декілька інших. Решта компаній усе більше виробляють комбінації: залізниця плюс автобус і авіа плюс автобус, а зростання популярності Скандинавських країн призвело до поповнення цього переліку водними, переважно паромними, транспортними послугами.

На залізничному транспорті туристи йдуть зазвичай до Львова, Ужгорода, Варшави, Вроцлава, Познані, Берліна, Братислави, Будапешту, звідки починається власне автобусний тур. У більшості таких маршрутів є значна перевага: поїзди ходять виключно за розкладом, туристи позбавлені від очікування на кордоні у випадку прикордонного контролю в поїзді. Виняток становлять програми, що стартують зі Львова, Ужгорода та Одеси, у цьому випадку нерідко доводиться по кілька годин простояти в чергах на кордоні. Ніколи не можна з точністю сказати, скільки часу займе перевірка документів, хоча безвізовий режим певною мірою зменшив вплив цієї проблеми.

Що стосується програм з авіаперельотом, то їх лише умовно можна назвати автобусними – з цим видом туризму їх об'єднує тільки насичена автобусна екскурсійна програма. Одні оператори створюють під авіа спеціальні маршрути, інші формують їх таким чином, щоб мандрівники, пересівши з літака на автобус, могли приєднатися до «залізничних» груп в одній або декількох точках шляху. У плані географії поїздок найбільш затребуваними все частіше залишаються Париж, Лондон, Амстердам, Брюссель, Венеція, Відень та інші.

Значна кількість туристів вважають класичний автобусний туризм чимось низькопробним, а авіаційний – дорогим або не насиченим. І єдиний спосіб переконати в наявності перспектив існування таких подорожей широку громадськість – позиціонувати продукт як «глибокі екскурсійні подорожі» що легко трансформуються під запити різних туристів. Вміст турпаketу від цього часто суттєво не змінюється, а ось його привабливість для туриста помітно зростає.

Інтенсивний розвиток комбінованих турів прив'язаний не лише до можливостей використання того чи іншого транспортного засобу. Серед основних причин, варто відзначити також такі:

- наявний попит на туристичні програми без нічних виснажливих переїздів;
- урізноманітнення засобів пересування як елемент підвищення атрактивності подорожі;
- відсутність альтернативних пунктів відвідування та однотипне екскурсійне обслуговування на шляхах первинного транзиту по території Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії та інших країн, тож після 1-2 відвідувань туристи не мають бажання повторюватись та шукають альтернативи;
- бажання змінити нічні переїзди на повноцінне розміщення, при цьому не зупиняючи пересування, навіть у не надто комфортних потягах чи каютах паромів;
- реалізація можливостей більш глибокого пізнання найважливіших для туристів туристичних адресатів;
- можливість розподілити туристопотоки за вузькими цільовими сегментами в кінцевих пунктах призначення, при цьому перевозячи абсолютно різні категорії туристів у великій кількості на одному рейсі до стартових пунктів їх різних за змістовним наповненням програм;
- зменшення загальної тривалості насичених екскурсійних програм обслуговування;
- відсутність альтернатив відвідування окремих об'єктів іншими видами транспорту, наприклад монопольна залізниця до Мачу-Пікчу з фіксованою вартістю для іноземних туристів та місцевих жителів або відсутність жодних доріг на значних площах Амазонії не залишає альтернатив водному транспорту та гідропланам;
- значно ширші можливості запропонувати туристам базові й факультативні програмні заходи, що не можливо реалізувати з використанням одного виду транспорту.

Як вже зазначалось вище, комбіновані транспортні послуги наразі реалізуються переважно за формулами «поїзд + автобус», «поїзд + автобус + паром», «літак + автомобіль»,

«судно + літак». При цьому, туроператори можуть пропонувати на ринок окремі комбіновані продукти або комбінаційні доповнення до базового продукту, наприклад, авіа чи залізничне приєднання до автобусного туру в одній або кількох різних точках цього маршруту.

Враховуючи, що в світі основними центрами старту круїзів є обмежена кількість портів до яких туристи дістаються з різних куточків світу за допомогою авіаційного чи інших видів транспорту, можна зробити висновок, що майже всі круїзи є своєрідним прикладом комбінації «судно + літак», а деякі з них «судно + потяг/автобус».

Так само, аналізуючи структуру транспортного обслуговування туристів на традиційних рекреаційних турах, простежуються наявність доставки туристів до базових аеропортів чи інших логістичних центрів з подальшим трансфером до курортних готелів, а тому їх можна вважати, певною мірою, прикладами комбінованих програм за формулами «літак + автомобіль чи автобус», «поїзд + автобус», та навіть «літак + судно» у випадку з острівними країнами, де є один міжнародний аеропорт, а туристів звідти забирає трансфер до навколишніх дрібних островів катером чи іншими плавзасобами.

Але, названі варіанти є лише умовно комбінованими, а обслуговування та супровід всієї туристичної групи здійснюється різними компаніями чи різними представниками однієї фірми, що обслуговує весь маршрут.

Повноцінні комбіновані туристичні програми передбачають обслуговування туристів та супровід керівником групи від початкового до кінцевого пункту групової туристичної подорожі. Основні їх варіанти відображені на рис. 1.

Програми «авіа + автобус» з різними назвами досить поширені на вітчизняному туристичному ринку і помітна тенденція до повної відмови від важких тривалих автобусних переїздів та їх заміни на авіаперельоти. Для створення таких турів використовуються зручні перельоти до мети подорожі, що дозволяє економити час і гроші. Замість трьох днів транзиту по Східній Європі з ночівлями, харчуванням і транспортом, пропонується альтернатива – близько трьох годин комфортного перельоту.

Вартість туру з авіа перельотом практично дорівнює аналогічним турам на автобусі (за умови відсутності нічних переїздів). Так, відповідно до цієї моделі подорожей, компанія «Інкомартур 93» та «Артекс 94» пропонують концепцію турів «Вигідна Європа» на підставі блочної співпраці з авіакомпанією МАУ пропонує відкориговані програми своїх колишніх «чистих» автобусних програм з прильотом до таких головних європейських аеропортів як Мюнхен, Брюссель, Мілан, Стокгольм, Копенгаген, Лісабон [6].



Рис. 1 Типологія комбінованих транспортних програм для туристів

Подібну концепцію пропонує також компанія «Феєрія» під назвою «Сама вигідна Європа» з прильотом до Брюсселю, Стокгольму, Мадриду, Мілану та Лондону. Наявність блоків місць дозволяє також розширювати власний асортимент турів приєднанням до каскадних турів місцевого приймаючого туроператора [7].

В рамках комбінованих турів досить часто можуть використовуватись і більше видів транспорту. Наприклад, програма Автобусного туру в Грецію від туроператора Артекс «Греція – вибор богів!» передбачає використання авіа або залізничного транспорту на окремих ділянках та автобуса і парому в усіх його варіаціях [4].

Подібний приклад широкого поєднання різних видів транспорту на вітчизняному ринку пропонує «Делфа-тур» в програмі «Норвезькі фіорди, шарм і традиції», що передбачає авіапереліт Київ – Осло – Київ, комфортабельний автобус по основному маршруту, а також круїзи по Согнефьорду і Гейрангерфьорд, поїздки по залізниці Фломсбана (Восс – Мюрдаль – Флом), Фунікулер Флойбанен (туди-назад), електромобілі (Troll Cars), поїздки на панорамному поїзді Раумабанен (Ондалснес – Думбос) та пароми Fodnes – Manheller і Eidsdal – Linge. З програмою можна ознайомитись за посиланням: <https://delfa.com.ua/countries/norway/norway-tours/norvezhskie-fordy-sharm-i-tradicii.html> [5].

Договірні основи взаємовідносин туроператора і туриста в комбінованих турах не відрізняються від інших типів турів, адже, за своїм змістом, договір на туристичне обслуговування кожного туроператора один на всі тури, що ним пропонуються до реалізації.

В свою чергу для здійснення комбінованих турів туроператорам необхідно докладати значно більше зусиль з метою приведення до спільного знаменника якісних параметрів обслуговування на різних видах транспорту та чітко розмежувати відповідальність кожного виконавця. Реалізація цих зусиль на попередньому етапі здійснюється під час договірного планування подорожі, а контроль за виконанням під час її здійснення покладається на гідів (керівників туристичної групи).

Умови і структура договорів з транспортними компаніями різного типу досить суттєво відрізняються, що є найбільшою проблемою для комбінованих подорожей. Якщо, в світовій практиці, відносно уніфікованими є вимоги до авіатранспортних подорожей, а виробництво транспортних засобів представлено обмеженим колом підприємств, то для інших видів транспорту правила обслуговування подорожуючих, швидкісний режим руху та інші правила дорожнього руху можуть дуже суттєво відрізнитись. Зазначені характеристики досить суттєво обмежують точність розрахунків проходження маршрутів. Високий рівень монополізації окремих видів транспорту, особливо за наявності державних монополій, наприклад залізничних, створює неконкурентні умови роботи та формує якісний дисбаланс в загальній структурі туристичного обслуговування.

Договірні засади співпраці авіакомпаній і туроператорів формуються частіше на квотній співпраці, коли турфірмам виділяється блок місць на регулярному рейсі. Така модель виправдана переважно для середніх та великих груп, що далі пересуваються на автобусі чи пересідають на круїзний лайнер. Також може бути залучене чартерне обслуговування, бронювання місць через системи глобальної дистрибуції (GDS) тощо.

Для турів каскадного типу крім блочної співпраці, рівнозначним за популярністю варіантом є GDS-бронювання, адже воно не вимагає значних витрат, несе менше ризиків і, при цьому, з мінімальними власними зусиллями туроператора суттєво розширює продуктовий асортимент.

Доповнення турів залізничним перевезенням здійснюється переважно, відповідного до групового замовлення квитків з фіксованими датами, навіть у країнах Європи, де досить часто залізничні квитки продають з відкритою датою на певний термін дії.

Квитки на прогулянкові, екскурсійні та круїзні програми в більшості випадків туроператорами купують в повному обсязі, відповідно до планової чисельності туристичної групи, а в окремих випадках допускається попереднє резервування необхідної кількості місць з визначенням термінів та умов відмови від них. На, так звані, пікові дати новорічно-

різдвяного та травневого періодів практикується оренда транспортних засобів на конкретну дату і час.

Під час здійснення комбінованих, особливо з базовим автобусним обслуговуванням, турів надважливою є організація роботи гідів (керівника туристичної групи) з туристами та з водіями автотранспортного засобу.

Водій автобуса повинен виконувати вказівки та розпорядження керівника групи, якщо вони не пов'язані із зміною маршруту руху, порушенням правил дорожнього руху та не загрожують безпеці перевезень, а також не суперечать існуючим інструкціям. У випадку відхилення від маршруту за технічними причинами або з вини водія, керівник групи робить запис у шляховому листі та довідці-наряді. Дострокове прибуття автобуса у пункт призначення не дає керівнику групи права вимагати від водія додаткової роботи, що не передбачена графіком руху та програмою обслуговування.

Гіду заборонено: змінювати або продовжувати запланований у відповідності з автобусним паспортом та замовленням маршрут, якщо це не обумовлено особливими умовами, що погрожують безпеці руху; дозволяти проїзд в автобусі особам, що не входять до туристично-екскурсійної групи, за виключенням осіб, вписаних у шляховий лист, та працівникам, що перевіряють гідів на маршруті.

Перед початком поїздки гід зобов'язаний отримати від турфірми списки туристів (у трьох примірниках), схему маршруту, розклад руху, та крім цього:

- впевнитись, що автобус за своїм технічним, санітарним станом та обладнанням відповідає встановленим вимогам;
- перевірити наявність необхідних документів (паспортів або документа, що засвідчує особу);
- дати дозвіл водію на початок посадки туристів, екскурсантів в автобус;
- ознайомити туристів із маршрутом руху, програмою та змістом поїздки, правилами користування автобусом та поведінки під час руху [8].

Аналогічними є вимоги щодо іншого орендованого транспорту, використання якого передбачено програмою туру.

Під час руху автобуса чи іншого основного транспортного засобу гід:

- проводить екскурсію на території власної країни чи регіону, де діє його дозвіл (за кордоном подає шляхову інформацію) у відповідності з методичними вказівками та враховуючи особливості вікового складу туристів;
- забезпечує дотримання туристами правил користування автобусом та інших транспортних засобів, чистоти та збереження обладнання.

У проміжних та кінцевих пунктах маршруту гід забезпечує надання туристам розміщення, харчування та екскурсійної програми; доводить до відома туристів, екскурсантів назви та адреси готелю та ресторану, повідомляє час харчування та місце і час початку екскурсійної програми.

Виконання завдань з перевезення туристів та екскурсантів завіряється підписом гідів (керівника групи) у шляховому листі водія та довідці-наряді, де фіксується фактичний час, показник спідометра, кількість перевезених туристів та екскурсантів; у разі зміни розкладу руху – зазначається її причина.

На гідів покладено обов'язки контролю за надання послуг сторонніми організаціями, місцевими ліцензованими екскурсоводами, а також вирішення усіх проблемних ситуацій під час подорожі.

Висновки та перспективи подальших розвідок. При детальному аналізі всіх типів подорожей з використанням різних видів транспорту, можна дійти висновку, що переважна більшість усіх існуючих турів є певною мірою комбінованими. При організації перевезень в туризмі, максимально задовольнити вимоги туристів до подорожі, оптимізувати вартість подорожі, зробити її ефективною і приємною, доцільно використовувати інтеграцію різних видів транспорту. Повноцінними комбінованими туристичними програмами можуть вважатися лише

в тому разі, коли обслуговування туристів та супровід керівником групи забезпечується від початкового до кінцевого пункту групової туристичної подорожі. Аналіз умов і структури договорів з транспортними компаніями різного типу дозволив зробити висновок, що ці договори суттєво відрізняються і цим самим створюють низку проблем, пов'язаних з організацією комбінованих подорожей. Попит на більш комфортні перевезення, можливість розподілити туристопотоки за вужчими цільовими сегментами в кінцевих пунктах призначення, можливість запропонувати туристам базові й факультативні програмні заходи, які, здебільшого, неможливо реалізувати, використовуючи лише один вид транспорту, є істотними чинниками, які будуть сприяти інтенсивному розвитку комбінованих турів.

Зростання популярності комбінованих турів потребує подальших досліджень, пов'язаних з пошуками шляхів по вдосконаленню договірних відносин між транспортними компаніями та туристськими підприємствами.

Список використаних джерел

1. Організація туризму: підручник / І. М. Писаревський, С. О. Погасій, М. М. Покоłodна та ін.; за ред. І. М. Писаревського. Х.: ХНАМГ, 2008. 541 с.
2. Бабарицька В. К., Малиновська О. Ю. Менеджмент туризму. Туроперейтинг. Понятійно-термінологічні основи, сервісне забезпечення турпродукту: навч. посіб. К.: Альтерпрес, 2004. 288 с.
3. Уокер Джон Р. Введение в гостеприимство / пер. Н. Н. Михайлов. М.: ЮНИТИ-ДАНА, 1999. 463 с.
4. Туристичний оператор «Артекс 94»: веб-сайт. URL: <http://artex.com.ua/greciya-vybor-bogov/programma:19-10750-3/> (дата звернення: 23.05.2020).
5. Туристичний оператор «Delfa-Tour»: веб-сайт. URL: <https://delfa.com.ua/countries/norway/norway-tours/norvezhskie-fordy-sharm-i-tradicii.html> (дата звернення: 23.05.2020).
6. Туристичний оператор «Інкомартур 93»: веб-сайт. URL: <https://incomartour.com.ua/> (дата звернення: 23.05.2020).
7. Туристичний оператор «Фесрія»: веб-сайт. URL: <https://feerie.com.ua/ua/newconception> (дата звернення: 23.05.2020).
8. Гуменюк Г. М. Організація туристичних подорожей: Навч.-метод. посіб. Івано-Франківськ: НАІР, 2014. 364 с.

References

1. Pysarevskyi, I.M., Pohasi,i S.O. & Pokolodna, M.M. (2008). Orhanizatsiia turyzmu [*Organization of tourism*]. Kh.: KhNAMH [in Ukrainian].
2. Babarytska, V.K. & Malynovska, O.Y. (2004). Menedzhment turyzmu. Turopereitynh. Poniatiino-terminolohichni osnovy, servisne zabezpechennia turproduktu [*Tourism management. Tour processing. Conceptual and terminological bases, service provision of a tourist product*]. K.: Alterpress [in Ukrainian].
3. Uoker Dzhon R. (1999). Vvedenie v gostepriimstvo [*Introduction to hospitality*]. Moscow: YNYTY-DANA [in Russian].
4. Sait turoperatora "Arteks 94" [*The site of the tour operator "Artek 94"*]. Retrieved from: <http://artex.com.ua/greciya-vybor-bogov/programma:19-10750-3/> [in Ukrainian].
5. Sait turoperatora "Delfa-Tour". [*The site of the tour operator "Delfa-Tour"*]. Retrieved from: <https://delfa.com.ua/countries/norway/norway-tours/norvezhskie-fordy-sharm-i-tradicii.html> [in Ukrainian].
6. Sait turoperatora "Inkomartur 93" [*The site of the tour operator "Inkomartur 93"*]. Retrieved from: <https://incomartour.com.ua/> [in Ukrainian].
7. Sait turoperatora "Feeriia" [*The site of the tour operator "Extravaganza"*]. Retrieved from <https://feerie.com.ua/ua/newconception> [in Ukrainian].

8. Humeniuk, H.M. (2014). *Orhanizatsiia turystychnykh podorozhei [Organization of tourist trips]*. Ivano-Frankivsk: NAIR [in Ukrainian].

SHCHOHOLIEVA Inna, PhD (Pedagogics), asst. professor, Flight Academy of National Aviation University;

SOKOLOVSKIY Victor, Senior Lecturer, Flight Academy of National Aviation University.

FEATURES OF THE ORGANIZATION OF COMBINED TOURS

In modern conditions of the rapid development of vehicles, the task of bringing the possibilities of leisure organizers in accordance with the diverse and dynamic requirements regarding transport services for tourists of various age, social, motivational and other categories is becoming increasingly complicated.

The purpose of the article is to study the features of the organization of combined tours, the achievement of which involves solving the following problems: to reveal the essence and prerequisites for the development of combined tourist trips; identify the main reasons for the development of combined tours; explore the organizational types of combined tours; analyze the organizational and contractual basis for the formation of combined programs.

This article discusses the nature and place of combined tours in the complex of tourist services. Particular attention is paid to the peculiarities of the organization of combined tours, because the transport system of a particular country or individual region forms its own restrictions or, conversely, reveals the prospects for using different types of transport, as well as the possibilities of combining them when organizing tourist trips. The expediency of forming combined tours has been proved due to the fact that modern logistic requirements for transport customer service can't always be met by a separate mode of transport. It is justified that for the implementation of combined tours, tour operators need to make much more efforts to bring to a common denominator the quality of service parameters for various modes of transport and clearly distinguish the responsibilities of each performer.

Key words: *tourism, combined tours, organization of combined tours, transport companies, contractual relations.*

*Одержано редакцією: 18.05.2020 р.
Прийнято до публікації: 29.05.2020 р.*