

УДК 338.48 (477)

Роль транспортної інфраструктури у зміцненні туристичного потенціалу України.

Бутко Микола Петрович,
Чернігівський державний технологічний університет;
Алешугіна Наталія Олександрівна,
Чернігівський державний інститут економіки і управління

Стаття присвячена характеристиці ролі транспортної інфраструктури України у зміцненні її туристичного потенціалу. Розглянуто різні види транспорту, їх сучасний стан, проаналізовано проблеми, що супроводжують їх розвиток. Визначено напрямки удосконалення транспортної інфраструктури, що сприятимуть зміцненню туристичного потенціалу України.

The article is devoted description of a transport infrastructure of Ukraine as a constituent of it tourist potential. The different types of transport and the modern state of them are considered, problems which accompany their development are analyzed. Directions of improvement of a transport infrastructure, which will be instrumental in strengthening of tourist potential of Ukraine are defined.

Ключові слова: туристичний потенціал, транспортна інфраструктура, автомобільний транспорт, залізничний транспорт, авіаційний транспорт, водний транспорт, туризм.

Вступ. Бурхливий розвиток транспортних засобів та шляхів сполучення, зумовлений наростанням глобалізаційних процесів в економіці, поряд з іншими чинниками (науково-технічна революція, наслідками якої стала зміна якісного рівня продуктивних сил, урбанізація, необхідність раціонального ставлення до навколишнього середовища, збільшення вільного часу, загальне зростання культурного рівня населення) став каталізатором посилення міжнародної туристичної діяльності. Розвиток транспорту актуалізує використання наявного туристичного потенціалу та є невід'ємною складовою туристичної сфери.

Характеристикою транспортного комплексу України та його оцінкою займалися такі дослідники як О.Бакаєв, І. Юхновський, Л.Чернюк,

Б.Данилишин, Є.Пашенко, В.Ільчук, Ж.Дерій, Н.Іванова, О.Ярош та інші. Проте, в науковій літературі майже відсутня його характеристика як складової туристичного потенціалу країни.

Постановка задачі. Дана стаття присвячена розв'язанню зазначеної проблеми. Автори розглядають транспортну інфраструктуру України з позицій можливостей задіяння і забезпечення ефективного розвитку туризму, особливо міжнародного.

Результати. Взаємодія транспортного комплексу з туристичним взаємовигідна. З одного боку, за даними Мінекономіки України, 80 - 90% доходу від пасажирських перевезень на транспорті отримується в туристичному бізнесі, з іншого - завдяки транспорту до обслуговування туристів залучаються периферійні ділянки рекреаційного простору [1]. А в умовах високого транзитного потенціалу, котрим володіє Україна, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції нашої держави в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів. Адже через її територію здійснюється транспортний зв'язок країн СНД з країнами Центральної та Південної Європи, Близького Сходу та Африки. Крім того, налагоджені комунікації Західноєвропейських, Скандинавських та Балтійських країн з країнами Закавказзя, Центральної Азії, Далекого Сходу, Китаєм та Індією. У подальшому розвитку і зміцненні цих зв'язків зацікавлені всі учасники транспортно-комунікативних процесів. У зв'язку з цим в Європі та Азії ведеться створення системи транспортних коридорів, в якій українські магістралі відіграють важливу роль. Територією України намічено проходження ділянок міжнародних транспортних коридорів, які співпадають з основними магістралями міждержавного та національного значення (рис. 1, 2). Це мають бути швидкісні магістралі міжнародного класу. Їх створення має суттєво поліпшити транспортне обслуговування, сприяти соціально-економічному розвитку прилеглих територій і, разом з тим, відіграти значну роль у подальшому розвитку туризму.

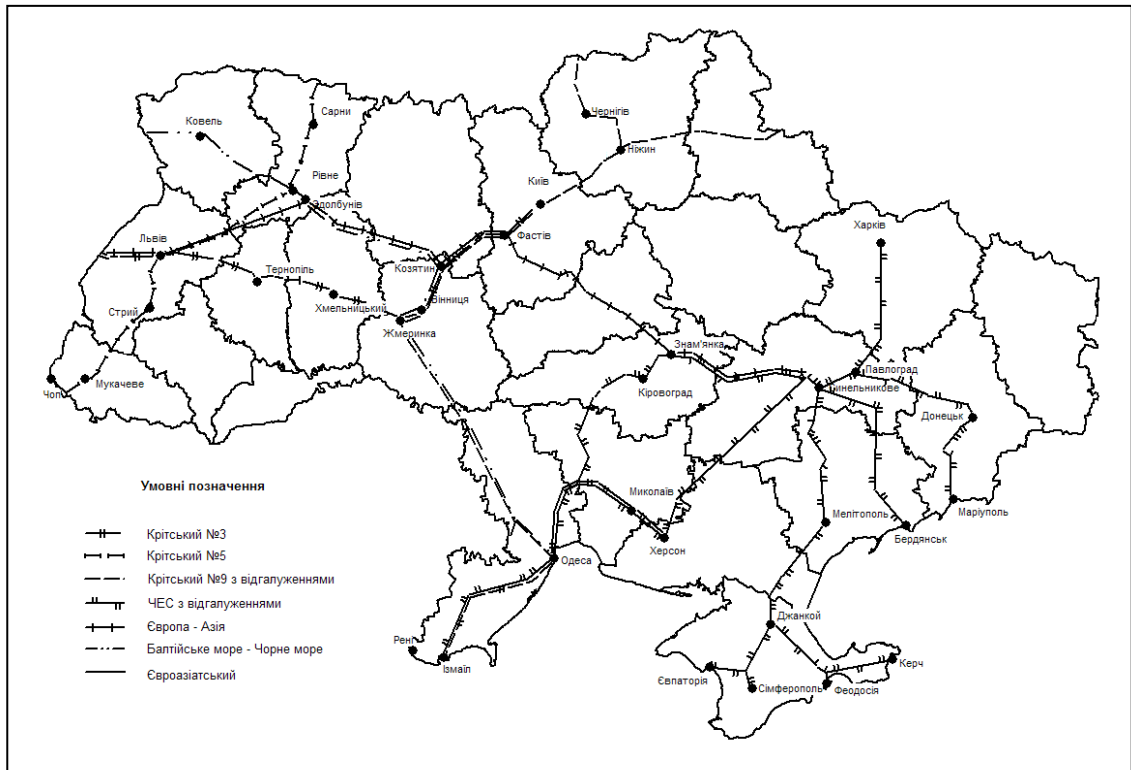


Рис. 1. Залізничні транспортні коридори, що проходять територією України



Рис. 2. Автомобільні транспортні коридори, що проходять територією України

Передбачається вздовж транспортних коридорів, а особливо в місцях перетину магістралей та поблизу великих населених пунктів, створити обслуговуючі комплекси, котрі б надавали готельно-ресторанні та культурно-розважальні послуги, забезпечували ремонт, технічне обслуговування транспортних засобів. За даними Уряду, безпосередньому впливу транспортних коридорів підлягають прилеглі смуги територій України завширшки 150 - 200 кілометрів [2]. За умови будівництва намічених магістралей, особливо в рамках підготовки до Євро-2012, це забезпечувало б інфраструктурний розвиток практично усїєї території України. Реалізація цієї державної програми дозволяє прив'язати до транспортних магістралей до 90% національних туристичних об'єктів.

Водночас, сучасний стан транспортної інфраструктури в Україні більшістю експертів визнається незадовільним. Про це свідчить порівняння основних показників транспортної забезпеченості окремих європейських держав з українськими (табл. 1). Україна має досить високий рівень забезпеченості залізницями (за цим показником вона входить в першу десятку світу), хоча дещо відстає від Польщі, Франції і Німеччини. Рівень електрифікації залізниць теж досить високий.

Таблиця 1

Порівняння транспортної забезпеченості деяких країн Європи

Країна	Площа, тис. км	Довжина автошляхів, тис. км	Щільність автошляхів, км/тис. км ²	Довжина залізниць, тис. км	Щільність залізниць, км/тис. км ²
Україна	603,7	169,4	280,6	21,7	35,9
Польща	312,6	424,0	1355,9	22,3	71,4
Франція	551,6	951,5	1749,1	29,2	53,7
Німеччина	357,0	644,5	1805,3	41,9	117,4
Іспанія	307,6	681,2	1349,5	15,3	30,3
Італія	301,2	487,7	1618,7	19,7	65,5

Примітка. Складено за джерелом [3].

Проте, в частині забезпеченості автомобільними дорогами Україна зовсім не вигідно відрізняється від інших країн. Будучи більшою за площею від Франції та Німеччини, Україна має, відповідно, у 5,6 та в 3,8 разів менше

автошляхів. Якщо ж брати до уваги щільність автодоріг, то вона залишається далеко позаду. По даному показнику Україну випереджають не лише країни Західної Європи, але й наші східноєвропейські сусіди: Угорщина – 1715,8 км/тис.км², Польща – 1355,9, Словаччина – 893,1, Румунія – 834, Молдова – 374,7. Вищою щільність автодоріг є і в азійських країнах, які активно розвивають туризм: Туреччина – 547,7 км/тис.км², Малайзія – 299,3, Таїланд – 350,9 [3].

Про значне відставання України свідчить і аналіз стану провідних видів транспорту, що використовується в туристичних перевезеннях.

Як відомо, автомобільний транспорт - найбільш популярний в туристичних перевезеннях. Не зважаючи на певні незручності та стабільно високий рівень аварійності, щорічно у міжнародному сполученні ним перевозиться близько 2 млн. пасажирів. Завдяки своїй доступності широким верствам населення, універсальності застосування, розвиненій комунікаційній мережі найчастіше в туристичних перевезеннях використовуються автобуси. Найбільш популярними в даних перевезеннях є спеціально обладнані автобуси іноземного виробництва, хоча в Україні є можливість налагодити на Львівському автобусному заводі серійний випуск вітчизняних автобусів туристичного класу, розрахованих на тривалі подорожі та належним чином обладнаних.

Щодо мережевої забезпеченості України, то загальна довжина автодоріг в Україні становить близько 170 тис. км, у тому числі, з твердим покриттям – понад 97 %. Найбільшу довжину автодоріг мають Харківська, Вінницька, Дніпропетровська, Полтавська та Житомирська області. Найменшу – Чернівецька, Закарпатська та Івано-Франківська. Найвищою щільністю автодоріг вирізняються Донецька, Луганська, Дніпропетровська, Львівська, Івано-Франківська, Київська області. Помітно меншими є ці показники на півночі України [4].

Із загальної довжини автодоріг загального користування 5% припадає на міжнародні дороги, що входять до Європейської мережі, 3% - на національні, 4% - на регіональні. Разом довжина доріг державного значення становить 20,2

тис.км. Саме вони відіграють важливу роль у розвитку в'їзного туризму. Територію України перетинають такі міжнародні автомагістралі як Київ-Москва, Одеса-Київ-Санкт-Петербург, Москва-Харків-Сімферополь, Київ-Донецьк-Ростов, Київ-Львів-державні кордони з країнами Євросоюзу, Київ-Одеса-Кишинів. Головними внутрішньодержавними магістралями є Київ-Одеса, Київ-Львів, Київ-Дніпропетровськ-Сімферополь, Київ-Харків, Київ-Донецьк.

Проте, ці дороги не відповідають європейським стандартам по багатьох критеріях: зокрема, по швидкості пересування, наявності комплексних пунктів сервісного обслуговування, технічної та медичної допомоги, оснащеності телекомунікаційними засобами. Лише 2,5 тис.км доріг державного значення побудовані за параметрами першої категорії, яка передбачає наявність чотирьох і більше смуг руху та пересування на високій швидкості [5]. Найбільше доріг першої категорії в Київській області – 404 км, значно поступаються їй Дніпропетровська – 277 км, Донецька – 246 км, Житомирська – 232 км – області. А деякі регіони практично не мають доріг такої якості: в Кіровоградській області їх довжина становить 1 км, в Сумській – 4 км, Чернівецькій – 16 км і Закарпатській – 17 км. Українські швидкісні дороги благоустроєні лише 613 майданчиками стоянок і відпочинку, 91 криницею з питною водою та 304 туалетами [6]. 10,2% державних доріг мають чорне покриття, а 8,7% — цементобетонне. Крім того, 33% доріг державного значення не відповідають вимогам за міцністю, а 49% - за рівністю [5].

Для використання наявного в Україні транзитного потенціалу та диверсифікації розвитку в'їзного туризму надзвичайно важливе значення мають також територіальні та районні дороги. Їх довжина становить, відповідно, 30,6 тис.км (18% довжини усіх автодоріг України) та 86 тис. км (50,6% українських автодоріг). У переважній своїй більшості вони не відповідають сучасним вимогам як по технічному стану, так і по рівню облаштуваності.

У першу чергу, така ситуація пояснюється браком коштів, що виділяються на будівництво, ремонт та утримання автодоріг. Так, у 2007 році обсяг видатків

з державного та місцевого бюджетів на утримання автомобільних доріг становив 5,56 млрд. грн., або лише 35% від потреби. За підрахунками Уряду, в Україні на утримання 1 км² автодороги витрачається 5 тис. дол. США, тоді як в сусідній Росії – 12,2, а в країнах Євросоюзу – в десятки разів більше. Яскравим прикладом тут є досвід Республіки Польща, котра впродовж всього транзитивного періоду активно займається облаштуванням автомобільних шляхів, особливо, місцевого значення.

Головним конкурентом автомобільного транспорту в групових перевезеннях, який лідирує за перевезеннями іноземних туристів, є залізничний транспорт. Перевагою залізничного транспорту є те, що він майже не залежить від погодних умов, на його послуги існують диференційовані тарифи, можливість обирати рівень сервісу, хоча загальний рівень послуг потребує суттєвого покращення. Залізничний транспорт більш безпечний порівняно з автомобільним. Середня відстань перевезення пасажирів – 104 км.

Загальна довжина магістральних залізниць України становить 22,8 тис. км, причому, за останні 25 років цей показник практично не змінився. Середня щільність залізниць складає 37,7 км/тис. км². Найвищою вона є в Донецькій, Луганській, Київській, Львівській, Тернопільській областях, найнижчою – у Рівненській, Чернігівській, Херсонській. В Україні електрифіковано 37 % колій, а 35 % доріг є двоколійними. Загальна довжина міжнародних залізничних коридорів, що проходять територією України, становить 3162 км, з них 92,3 % двоколійні, 77,3 % - електрифіковані.

Найважливішими залізничними магістралями України є: Київ-Москва, Москва-Харків-Севастополь, Харків-Донецьк-Ростов, Донбас-Кривий Ріг, Київ-Сімферополь, Київ-Харків, Київ-Одеса, Одеса-Львів, Київ-Львів-Чоп, Київ-Ковель-Брест. Найбільш напруженими за обсягами перевезення пасажирів та вантажів є залізничні напрямки Донбас-Кривий Ріг, Київ-Фастів-Козятин, Жмеринка-Львів, Львів-Чоп, Донбас-Харків.

Практика свідчить, що залізницею користуються туристи, що подорожують відстанню від 500 до 1000 км. Тобто в зону впливу потрапляють

центральноевропейська частина Росії, Білорусь, Балтійські країни, Польща, Чехія, Словаччина, Угорщина, Румунія, Сербія, Болгарія, Молдова. Більшість з них – країни, з якими ведеться активний туристичний обмін. Проте, перешкодою більш інтенсивного використання залізниці у туристичному обміні з країнами Східної Європи є неоднакова ширина залізничної колії в Україні та в європейських країнах (1520 та 1435 мм відповідно). На західних кордонах країни функціонує 14 спеціально обладнаних станцій та 8 пунктів перестановки вагонів на євроколію. Ця процедура подовжує час перебування в дорозі, що іноді стає основною причиною обмеження використання залізничного транспорту в туристичній сфері.

Не менш складною проблемою українських залізниць є старіння основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів залізниці становить 56%, у тому числі, рухомого складу – 68%. Значна частина колій змонтована на дерев'яних шпалах, що вже прийшли в непридатність. Негайного ремонту потребують 30% колій [4].

Модернізація залізничного транспорту передбачає збереження і реконструкцію існуючої та будівництво нової залізничної мережі з можливою швидкістю руху до 300 км/год. Такі магістралі спеціалізуються на пасажирських перевезеннях, у тому числі, міжнародних. Дві такі магістралі вже діють. Першу швидкісну лінію Київ-Харків було уведено в експлуатацію 11 липня 2002 р., а другу – Київ-Дніпропетровськ – 1 серпня 2003 р. Загальна протяжність швидкісних залізничних ділянок становить на сьогодні 1028 км. Поступово модернізуються інфраструктурні об'єкти залізниці: колійне господарство, термінали, вокзали, готелі, пункти зв'язку тощо.

Авіаційний транспорт відіграє важливу роль у здійсненні міжнародного сполучення України, особливо на Заході, Сході та Півдні. Щорічно зростають обсяги міжнародних пасажироперевезень авіаційним транспортом. Якщо в 2000 році кількість пасажирів, що користувались послугами цього виду транспорту, не перевищувала 900 тис., то в 2007 сягнула рівня 3,9 млн. пасажирів на рік.

Специфіка цього виду транспорту, зокрема, швидкість, комфортність тощо, зумовлює інтенсивний його розвиток.

Середня відстань перевезень авіаційного транспорту становить 1,5 тис. км. Для повітряних перевезень України характерна велика, порівняно з іншими видами транспорту, сезонна нерівномірність. Їхній обсяг зростає, починаючи з квітня й до серпня включно.

В Україні нараховується 1,5 тис. повітряних суден, які належать близько 110 авіакомпаніям. Літаки українських авіакомпаній здійснюють польоти до 36 країн світу за 105 маршрутами. 35 іноземних авіакомпаній здійснюють щотижнево 128 міжнародних регулярних рейсів у 9 міст України. В Україні функціонує 36 аеропортів, у 17 з яких є пункти міжнародного пропуску.

Найбільша кількість пасажирів відправляється аеропортами м. Києва (Бориспіль, Жуляни), Одеси, Львова, Сімферополя, Донецька, Харкова, Дніпропетровська. Київ лідирує в міжнародних пасажирських перевезеннях. Місто з'єднується десятками повітряних маршрутів з аеропортами країн Західної Європи й Близького Сходу. Регулярне міжнародне пряме авіасполучення налагоджене з м. Амстердамом, Барселоною, Берліном, Брюсселем, Віднем, Лондоном, Мадридом, Манчестером, Москвою, Мюнхеном, Парижем, Римом, Франкфуртом-на-Майні, Цюрихом та іншими. Найбільший обмін пасажирами здійснюється з Франкфуртом, Дюссельдорфом, Віднем, Лондоном, Тель-Авівом. Кількість прямих міжнародних авіаліній також постійно зростає.

У весняно-літній період з метою забезпечення транспортного обслуговування додаткового потоку іноземних туристів в Україну здійснюється чартерне сполучення з Великобританією, Іспанією, Італією, країнами Скандинавії, Францією, ФРН.

У контексті розвитку міжнародного туризму основними проблемами повітряного транспорту в Україні є застарілий парк літаків, невідповідність технічних можливостей аеропортів України сучасним міжнародним вимогам, інфраструктурна відсталість, географічна обмеженість міжнародних

авіап перевезень в умовах жорсткої конкуренції з провідними авіакомпаніями світу.

Перевагами водних видів транспорту (морського, річкового) у обслуговуванні туристичних перевезень є: значна місткість суден, можливість організації повноцінного харчування і відпочинку туристів, високий рівень комфорту, можливість реалізації різних видів і цілей туризму (пізнавальний, навчальний, бізнес-туризм та ін.) Популярності водних видів транспорту у туристичних перевезеннях сприяє також той факт, що поблизу великих водних магістралей і зручних бухт зосереджений значний соціально-культурний рекреаційний потенціал. Це закладає передумови розвитку круїзного туризму, коли транспортний засіб стає одночасно місцем розміщення, харчування і відпочинку.

Недоліками водного виду транспорту як такого є висока залежність від сезону, невисока швидкість пересування, високі тарифи, тривале обмеження життєвого простору межами судна. В Україні до них додаються застаріла матеріально-технічна база, значний ступінь фізичного та морального зносу суден. Це стримує розвиток даних видів транспорту.

Річковий транспорт не тільки не набув у країні значного розвитку, а й занепадає. Він посідає одне з останніх місць в Україні за пасажирообігом. Загальна довжина судноплавних річкових шляхів за останні роки скоротилася і становить лише 2175 км. Судноплавними в Україні є Дніпро, Дунай, Прип'ять, окремі ділянки Десни, Дністра і Південного Бугу, незначна частина Сіверського Дінця, Горині, Самари, Інгульця та деяких інших річок.

Найбільшими річковими портами країни є Київ, Кременчук, Дніпропетровськ, Запоріжжя, Нікополь, Херсон, Ізмаїл, Рені. Міжнародні перевезення пасажирів за допомогою річкового транспорту здійснюються лише в Одеській області (трохи більше 20 тис. осіб на рік) та в м.Київ.

Найбільшими морськими портами України є Одеса, Іллічівськ, Південний, Херсон, Керч, Маріуполь. Міжнародні пасажирські перевезення за допомогою морських суден, а це від 300 до 500 тис. осіб на рік, здійснюються в АР Крим,

Запорізькій, Миколаївській та Одеській областях, містах Севастополь та Київ.

По Дунаю підтримуються економічні стосунки з країнами Східної і Центральної Європи. Діють поромні переправи Іллічівськ-Варна, Іллічівськ-Поті, Одеса-Хайфа. Через канал Дунай-Майн-Рейн Україна має вихід до Північного моря. Цю можливість треба використати для розвитку річкового круїзного туризму в Україні.

Висновки. З огляду на проведений аналіз можна зробити висновок, що транспортна складова туристичного потенціалу України в сучасних умовах сприяє його зміцненню лише в тому сенсі, що система транспортних мереж має яскраво виражений транзитний характер. Велика кількість територій, забезпечених різноманітними рекреаційними ресурсами, має хорошу транспортну доступність для туристів та екскурсантів, як вітчизняних, так і зарубіжних. Щодо стану транспортної інфраструктури, то для того, щоб вона сприяла ефективному використанню та нарощуванню туристичного потенціалу, необхідне удосконалення усіх її складових як у кількісному, так і, особливо, в якісному плані. Крім того, активне залучення різних видів транспорту до туристичного обслуговування дозволить ефективно розвивати різноманітні сфери та види туристичного бізнесу, диверсифікувати спектр надаваних туристичних послуг.

Список використаних джерел

1. Смаль І.В. Основи географії рекреації і туризму [Текст]: Навч. посіб. / І.В.Смаль. – Ніжин: В-во НДПУ імені Миколи Гоголя, 2004. – 264 с.
2. Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. – Затверджено Постановою КМУ від 4 серпня 1997 р. № 821 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [/www.zakon.gov.ua](http://www.zakon.gov.ua)
3. The World Factbook [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.cia.gov/library/publication/the-world-factbook>

4. Статистичний щорічник України за 2007 рік [Текст] /За ред. О.Г.Осауленка. – К.: Консультант, 2008. – 571 с.
5. Офіційний сайт Укравтодору [Електронний ресурс]. – Режим доступу [www. ukravtodor.gov.ua](http://www.ukravtodor.gov.ua)
6. Туризм в Україні [Текст]. – К.: Держкомстат України, 2008. – 216 с.