УДК 338.48 (477)

СУЧАСНИЙ СТАН ТА ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ В КОНТЕКСТІ РОЗБУДОВИ ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

ОЛЕНА КАРАСЬ,
викладач кафедри міжнародної економіки
Тернопільського національного економічного університету

Стаття присвячена характеристиці транспортної інфраструктури України як складової її туристичного потенціалу. Проаналізовано особливості формування, рівень розвитку та основні складові транспортного потенціалу України та окремих областей. Визначено напрямки вдосконалення транспортної інфраструктури, що сприятимуть зміцненню туристичного потенціалу України. Проведено суспільно-географічну оцінку транспортного потенціалу туристично привабливих областей України та виявлено територіальні особливості їх зосередження.

Ключові слова: *транспортна інфраструктура, транспортна галузь, міжнародні транспортні коридори, міжнародний туризм, туристична інфраструктура.*

Постановка проблеми. Удосконалення транспортної інфраструктури та зменшення витрат на перевезення дозволяє інтенсифікувати торговельно-економічне співробітництво між географічно віддаленими регіонами та веде до зниження витрат просторової організації міжнародних господарських систем. Національна мережа міжнародних транспортних коридорів як складова частина системи транс'європейських коридорів надає можливість українським об'єктам туристичних відвідувань долучитися до мережі туристичних маршрутів, що створює умови для комплексної розбудови туристичної інфраструктури. Наявність розвинутої туристичної інфраструктури забезпечує ефективне функціонування цієї мережі, сприяє повноцінному використанню туристичного потенціалу. Це актуалізує проблему вивчення сучасного стану й тенденцій розвитку транспортної галузі України в контексті розбудови туристичної інфраструктури.

Аналіз досліджень та публікацій. Дослідженням різних аспектів розвитку транспортної галузі займаються Ю. Є. Пащенко, Д. Прейгер, С. Пирожков, І. Малярчук, Г. Несвєт, М. Лізанець та ін. Зокрема, Ю. Є. Пащенко досліджує особливості розвитку та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України [1]. С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук розглядають питання реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС [2]. Г. Несвєт досліджує транспортну політику європейських країн та їх співробітництво з Україною в транспортній сфері [3]. З урахуванням поглиблення інтеграційних процесів, необхідності адаптації транспортних систем прикордонних територій до міжнародних стандартів корисними є монографії та публікації ряду зарубіжних учених і фахівців, у тому числі Д. Бенсона, П. Боше, У. Гроссмена, Д. Коломбоса, Д. Молоні, А. Медісона.

Метою дослідження є аналіз та визначення основних напрямів розвитку транспортної галузі України та можливості й перспективи розвитку міжнародних транспортних коридорів в умовах активізації міжнародного туризму.

Виклад основного матеріалу. Транспортна галузь має виняткове важливе значення для розвитку міжнародного туризму та зовнішньоекономічних зв'язків нашої країни. Світова транспортна система зараз переживає процес глибоких, фундаментальних змін.

Україна має сприятливі природно-географічні умови для нарощування міжнародних транспортних операцій, що є важливою передумовою для отримання значного економічного ефекту від цих операцій.

На рис. 1 подано схему проходження деяких стратегічно важливих транспортних коридорів територією України.

- Центральна Європа - країни СНД;
- Південна Європа, Близький Схід, Африка - країни СНД;
- Скандинавія, Балтика - Близький Схід, Закавказзя, Центральна Азія;
- Північна Європа - Середня Азія, Китай, Далекий Схід.

Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена Деклараціями Першої (31.10.1991 р., Прага), Другої (14-16.03.1994 р., Крит) та Третьої (23-25.06.1997 р., Гельсінкі) пан'європейських конференцій із питань транспорту. Затверджені десять Пан'європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву "критські" [4], із яких один водний та чотири автомобільні маршрути проходять територією нашої країни (табл. 1).

Для зміцнення позицій України на світовому ринку туристичних послуг необхідні створення сучасної транспортної інфраструктури та докорінна організаційна перебудова всієї транспортної системи нашої країни. Уздовж транспортних коридорів, а особливо в місцях перетину магістралей та поблизу ве-

PDF создан испытательной версией pdfFactory Pro www.pdffactory.com

Рис. 1. Схема стратегічно важливих транспортних напрямків, що проходять територією України.

Таблиця 1. - Міжнародні транспортні коридори України*

Транспортні коридори	Маршрут	Країни учасниці	Протяжність
Пан'європейський транспортний коридор № 3.	Берлін (Дрезден) – Вроцлав – Львів – Київ	Німеччина, Польща, Україна	1640 км
Пан'європейський транспортний коридор № 5.	Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів	Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна	1595 км
Пан'європейський транспортний коридор № 7.	Дунайський (водний)	Австрія, Угорщина, Югославія, Болгарія, Румунія, Молдова, Україна	1600 км
Пан'європейський транспортний коридор № 9	Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ(Москва) – Одеса (Кишинів) – Пловдів – Бухарест – Александрополіс (із 4-ма відгал.)	Фінляндія, Росія, Україна, Білорусь, Молдова, Румунія, Греція	3400 км
Міжнародний транспортний коридор Гданськ – Одеса (Балтійське море – Чорне море) (Ягодин – Одеса)	Трієст – Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів	Італія, Словенія, Угорщина, Словаччина, Україна	1595 км

* Систематизовано автором

ликих населених пунктів необхідно створити (та впорядкувати вже існуючі) заклади розміщення та харчування, атракційні зони, обслуговуючі комплекси, які б забезпечували ремонт, технічне обслуговування транспортних засобів. За умови будівництва таких об'єктів це забезепечить розвиток транспортної інфраструктури практично на всій території України, а також дозволить прив'язати до транспортних магістралей близько 90 % національних туристичних об'єктів. Існування МТК передбачає використання на конкретному напрямку кількох видів транспорту, а також обов'язкову наявність високонасиченої інфраструктури для їхнього обслуговування, зв'язку, сервісу. Саме наявність МТК передбачає швидке й безпечне пересування пасажирів.

Україна володіє розвиненою інфраструктурою залізничного, водного, автомобільного та авіатранспорту. За довжиною мережі залізниць вона посідає друге місце в Європі (21,7 тис. км). Довжина внутрішніх водних шляхів на найбільших європейських річках Дунай та Дніпро становить майже 2,2 тис. км; уздовж них розташовано 10 річкових портів. Авіаційний транспорт представлений інфраструктурою 33 аеропортів, із яких 17 міжнародних. Загальна мережа автодоріг загального користування становить 169,5 тис. км, з яких 165,8 тис. км - із твердим покриттям.

За 2011 р. послугами пасажирського транспорту скористалися 3,5 млрд пасажирів, що на 3,3 % більше, ніж за 2010 р. Пасажирська робота зросла на 4,5 % і склала 65,2 млрд пас. км.

Залізничним транспортом за 2011 р. відправлено 213,1 млн пасажирів, що на 0,6 % більше, ніж за 2010 р. Відправлення пасажирів зросло на Львівській залізниці на 2,7 %, Одеській - на 1,9 %, Південно-Західній - на 1,0 %, Придніпровській - на 0,4 % та Південній - на 0,3 %. На Донецькій залізниці відправлення пасажирів зменшилося на 1,6 %. Послугами автомобільного транспорту (з урахуванням перевезень фізичними особами-підприємцями) скористалися 1,8 млрд пасажирів, що на 0,5 % менше, ніж у 2010 р. Перевезення пасажирів автотранспортом фізичних осіб-підприємців зменшилися на 8,1 %. Перевезення пасажирів морським транспортом порівняно з 2010 р. зросли на 10,5 %. Підприємства м. Севастополя, які виконали 88,1 % загаль-

PDF создан испытательной версией pdfFactory Pro www.pdffactory.com

Таблиця 2. - Підсумки роботи транспорту України у 2011 р. [5]

	Перевезено пасажирів		Пасажирооборот	
	млн	у % 2010 р.	млн пас. км	у % 2010 р.
Усіма видами транспорту	3505,3	103,3	65227,2	104,5
залізничним	213,1	100,6	25216,5	104,2
автомобільним	1846,4	99,5	25207,9	98,7
водним	3,2	109,8	31,5	105,1
авіаційним	3,1	123,9	5833,5	131,6

них обсягів морських перевезень пасажирів, збільшили перевезення пасажирів на 9,6 %. Закордонні морські перевезення пасажирів зросли на 20,0 % порівняно з 2010 р. Підприємства Автономної Республіки Крим, які виконують майже всі морські закордонні перевезення (97,6 %), збільшили перевезення пасажирів у 2011р. на 21,6 %. Авіаційним транспортом перевезено 3,1 млн пасажирів, що на 23,9 % більше, ніж за 6 місяців 2010 р. [5].

Варто зазначити, що транспорт виконує різні функції в підсистемах світового господарства при реалізації зовнішньоторговельних зв'язків, тому всі види транспорту та всі ланки транспортного процесу в їх взаємодії на національному, міжнародному, міжконтинентальному та глобальному рівнях складають світову транспортну систему.

При високому рівні забезпеченості залізницями (за цим показником вона входить у першу десятку світу, хоча дещо відстає від Польщі, Франції і Німеччини) Україна має також досить високий рівень електрифікації залізниць. Проте в частині забезпеченості автомобільними шляхами Україна зовсім невигідно відрізняється від інших країн. Будучи більшою за площею від Франції та Німеччини, Україна має, відповідно, у 5,6 та в 3,8 раза менше автошляхів.

Для використання наявного в Україні транзитного потенціалу та диверсифікації розвитку в'їзного туризму надзвичайно важливе значення мають регіональні та районні дороги. Їх довжина становить, відповідно, 30,6 тис.км (18 % довжини всіх автодоріг України) та 86 тис. км (50,6 % українських автодоріг). Як правило, вони не відповідають сучасним вимогам як за технічним станом, так і за рівнем облаштованості. У першу чергу, така ситуація пояснюється браком коштів, що виділяються на будівництво, ремонт та утримання автодоріг. Обсяг видатків із державного та місцевого бюджетів на утримання автомобільних доріг за 2009-2010 рр. становив лише 35 % від потреби. В Україні на утримання 1 км^2 автодороги витрачається 5 тис. дол. США, тоді як у сусідній Росії - 12,2, а в країнах Євросоюзу - у десятки разів більше [15]. Яскравим прикладом тут є досвід Республіки Польща, котра впродовж усього перехідного періоду активно займається облаштуванням автомобільних шляхів, особливо місцевого значення.

Транспортні шляхи України повинні відповідати міжнародним вимогам та надавати можливість здійснювати перевезення швидко, безпечно, надійно, комфортно. Саме вони є першою ланкою туристичного потоку іноземних громадян в Україну. Взаємодія двох галузей - транспорту й туризму - посприяє в короткі терміни вирішити більшість проблем, зокрема, розбудови туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі транспортних коридорів із залученням приватного капіталу (національного й закордонного).

Зростання транзитного потенціалу країни прямо залежить від тенденцій розвитку її макроекономічних показників, а також ступеня відповідності вітчизняного транспортного комплексу вимогам світової транспортної системи. Відомо, що на сучасному етапі, європейська інтеграція є одним з основних пріоритетів української державної політики. Проте транспортна система країни все ще не відповідає міжнародним стандартам (табл. 3) і відзначається суттєвим відставанням щодо інфраструктури, обладнання й норм якості.

Таблиця 3. - 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

*Складено за джерелом [6].

В Україні прийнята Програма функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Її реалізація дозволить розв'язати проблему облаштування доріг, створити сприятливі умови для розвитку туристичної індустрії [7].

Для розбудови транспортної інфраструктури за напрямками національної мережі МТК та основних транспортних магістралей необхідно виконати такі умови:

- участь України в розробці загальної стратегії розвитку мережі міжнародних транспортних коридорів, що проходять за європейськими й азіатськими напрямами, у рамках формування нових транзитних магістралей континентального значення;
- сприяння реалізації інвестиційних проектів, у тому числі міжнародних, спрямованих на розвиток транзитних перевезень;
- подальший розвиток логістичних технологій, інформаційних систем, усієї інфраструктури транзитних перевезень з метою прискорення доставки

PDF создан испытательной версией pdfFactory Pro www.pdffactory.com

транзитних вантажів, забезпечення гарантій їх збереження, загального підвищення якості сервісу;

- технічна модернізація й удосконалення економічних режимів у повітряних транзитних коридорах, що проходять через повітряний простір України;

- розробка економічних механізмів залучення суб'єктів України й приватних інвесторів до реалізації проектів, спрямованих на використання міжнародних транспортних коридорів;

- розробка за участю суб'єктів України проектів створення та розвитку транзитних коридорів, які доповнюють базові міжнародні транспортні коридори.

Для використання наявного в Україні транзитного потенціалу та розвитку в'їзного туризму надзвичайно важливе значення мають також територіальні та районні дороги та транспортні шляхи, які ведуть до туристичних об'єктів. Привабливими для іноземних туристів будуть, наприклад, об'єкти "7 чудес України" (рис. 2).

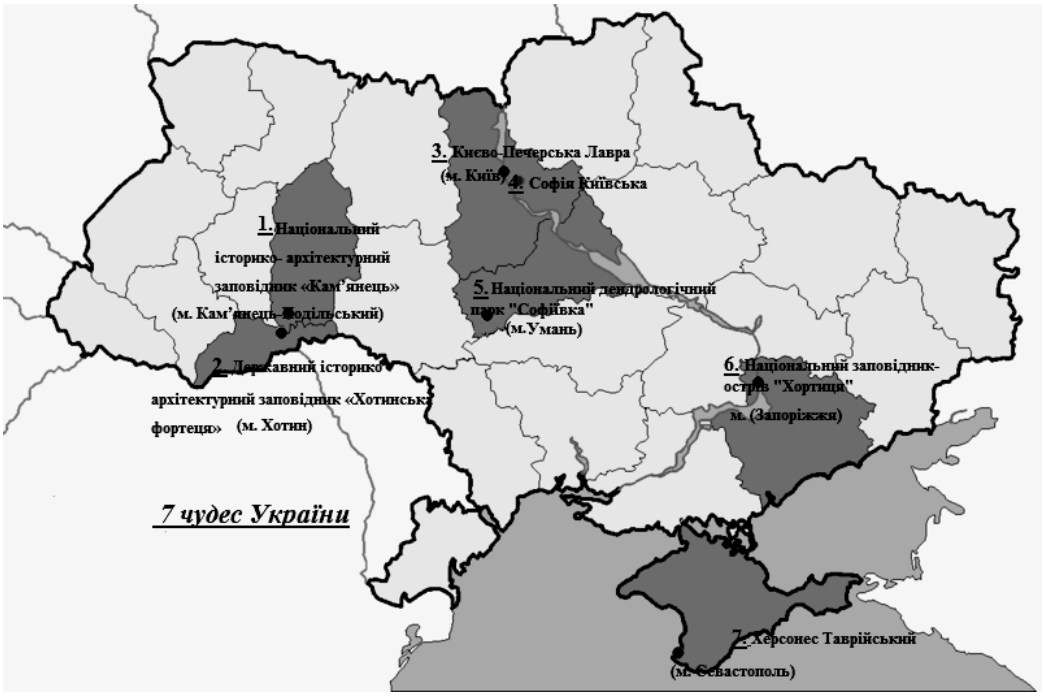

Рис. 2. Об'єкти загальнонаціональної акції "7 історико-архітектурних чудес України".

Загальнонаціональна акція "7 чудес України" була започаткована Фондом "Рідна країна" у 2007 році. Тоді за результатами акції країна визначила "7 історико-архітектурних чудес України", якими стали:

1) Національний історико-архітектурний заповідник "Кам'янець" у місті Кам'янець-Подільський;

2) Державний історико-архітектурний заповідник "Хотинська фортеця" м. Хотин Чернівецької обл.;

3) Києво-Печерська Лавра, м. Київ;

4) Софія Київська, м. Київ;

5) Національний дендрологічний парк "Софіївка", м. Умань;

6) Національний заповідник-острів "Хортиця", м. Запоріжжя;

7) Херсонес Таврійський, м. Севастополь.

Проте при характеристиці туристичних чудес України недостатньо уваги приділяється транспортно-логістичним аспектам їхнього розвитку та функціонування.

Далі коротко охарактеризуємо регіон чи меншу за розміром адміністративну територію, на якій розташовані вказані пам'ятки історії та культури з точки зору транспортного сполучення.

Вигідне транспортно-географічне розташування на перетині суходільних та водних (рр. Дністер та Смотрич) шляхів у Південно-Східній Європі мають міста Кам'янець-Подільський (Хмельницька область) та Хотин (Чернівецька область).

Хмельницька область має добре розвинуту транспортну мережу. Важливе значення має її положення на транспортних шляхах, що зв'язують райони України (столичний, Харківський, Придніпров'я, Донбас) і Росії, а також чорноморські порти із західноукраїнськими областями та країнами Центральної і Східної Європи. З півночі на південь область перетинають залізниця й ряд автошляхів, які дають вихід у Білорусь і країни Балтії, Молдову та країни Південно-Східної Європи. Через Хмельницьку область проходять автошляхи М12 та Н03. Головне місце в перевезенні пасажирів як у межах області, так і у зв'язках з іншими регіонами країни займає залізничний транспорт. Область розташована в зоні діяльності Південно-Західної залізниці, на її території функціонує 40 залізничних станцій. Обласний центр має зручне залізничне сполучення з європейськими столицями: Москвою, Прагою, Братиславою, Варшавою, Будапештом, Бєлградом. У Хмельницькому розташований аеропорт, що відповідає вимогам статусу міжнародного [9].

Чернівецька область належить до категорії регіонів, де високий коефіцієнт транзитності, оскільки є прикордонною. Чернівецька область займає вигідне транспортно-географічне положення, має досить щільну мережу залізниць й автомобільних доріг. Обласний центр має зручне залізничне сполучення з європейськими столицями: Бухарестом, Софією, Бєлградом, Москвою. По території краю проходить державний кордон України протяжністю 404 км, у тому числі: з Румунією - 226 км, з Республікою Молдова - 178 км. Місто Чернівці - адміністративний центр

PDF создан испытательной версией pdfFactory Pro www.pdffactory.com

області - розташоване на відстані 40 км від Румунії. У Чернівці можна дістатися літаком, поїздом або автомобільним транспортом. Залізничні колії зв'язують місто із Західною Європою через Львів. З північного напрямку курсують потяги з Москви та Києва, з південного - Одеси. У Чернівцях функціонує міжнародний аеропорт, обслуговує не тільки регулярні рейси з Києва та Тімішоара (Румунія), а також з інших міст України та Європи, приймає літаки коду 4D (Боїнги, Аеробуси та інші). Щільна мережа автошляхів сполучає Чернівці з усіма районами області та регіонами України, зокрема магістралі М-19, М-20, Р-04. Автомагістралі Е-50, Е-85 з'єднують місто з Центральною та Південною Європою [10].

Економічному й культурному розвитку ***Києва*** сприяє вигідне географічне положення. Територією регіону проходять три автомобільні ділянки міжнародних транспортних коридорів: критських № 3 (Берлін/Дрезден - Київ) та № 9 (Гельсінкі - Александруполіс) та ділянка коридору Європа-Азія (Франкфурт-на-Майні - Алмати). Також область перетинають важливі автомагістралі: Київ - Чернігів - Санкт-Петербург, Київ - Одеса, Київ - Харків, Київ - Ковель, Київ - Житомир - Львів - Чоп. Загалом територією області проходять 4 автомагістралі міжнародного значення, 3 - національного та 9 - регіонального значення. Територією області проходять залізниці меридіонального й широтного напрямів, які сполучають її з іншими регіонами України та зарубіжжя. Зокрема, залізничні ділянки міжнародних транспортних коридорів: критських № 3 (Берлін/Дрезден - Київ) та № 9 (Гельсінкі - Александруполіс), а також коридори Організації Співдружності № 3 (Згожелець - Москва), № 5 (Баяшеньє - Ляньюньган), № 8 Європа - Азія (Фастів - Навої) [11].

Київ має всі можливості для розвитку туристичної індустрії, інтеграції у світовий туристичний простір. Це великий туристичний центр країни, у якому зосереджені історико-культурні пам'ятки не лише всеукраїнського, а й світового значення. У місті - 3850 пам'яток, дві з яких - Софійський і Києво-Печерський заповідники - занесені в реєстр пам'яток ЮНЕСКО.

Територію ***Черкаської області*** перетинає велика кількість залізничних доріг й автомобільних магістралей. Залізниці зв'язують південь і північ України, а основні автомобільні магістралі сполучають захід і схід держави.

Залізничні перевезення в області забезпечують підприємства й організації Шевченківської дирекції залізничних перевезень. Дирекція розташована на перетині двох головних напрямків: Москва-Одеса та Донбас-Карпати. Довжина колії становить 840 км. Автобусне сполучення мають майже всі населені пункти області. Довжина автомобільних доріг загальнодержавного, обласного й місцевого значення - 6,2 тис. км. Біля Умані проходить автомобільний шлях М05Е95 міжнародного значення Київ - Одеса, який є частиною Європейського транспортного коридору № 9; автомобільний шлях М12Е50 міжнародного значення Стрий - Тернопіль - Кіровоград - Знам'янка; автомобільний шлях Н16 національного значення Золотоноша - Черкаси - Сміла - Умань [12].

Запорізька область має розвинуту транспортну систему. Мережа шосейних доріг довжиною 6683,0 км зв'язує всі населені пункти області. Через територію регіону проходить ряд стратегічних трас, таких як Одеса - Мелітополь - Новоазовськ, Харків - Сімферополь - Севастополь, Бориспіль - Дніпропетровськ - Запоріжжя. Розгалужена мережа залізничних доріг з'єднує всі основні промислові центри регіону з містами України та країнами СНД. Бердянський морський порт (на Азовському морі) є морськими воротами в Запорізьку область. Важливу роль у транспортній системі області відіграє Запорізький регіональний аеропорт, який має статус міжнародного й посідає одне з провідних місць в Україні за інтенсивністю потоку пасажирів. Аеропорт м. Бердянська Запорізької області, який також має статус міжнародного, є складовою частиною розвинутої транспортної інфраструктури регіону. Такі авіакомпанії, як "Lufthansa", "Austrian Airline Group" та "Eurowings" відкрили свої представництва в Запорізькій області [13].

Дорожньо-транспортний комплекс ***Севастополя*** представлений залізницями, морським, автомобільним і повітряним транспортом. Внутрішні пасажироперевезення здійснюють: автобуси, катери, пороми, а також численні маршрутні таксі. Через Севастопольську бухту перевезення пасажирів забезпечують катери, які ходять трьома маршрутами. По лінії Артбухта - Північна сторона курсує пором, що перевозить за один раз близько 26 автомобілів і 100 пасажирів. Щорічно на внутрішніх морських лініях перевозиться понад 5 млн осіб. Однак технічний стан більшості міських автомобільних транспортних засобів, морських - незадовільний. Основні автомобільні траси Севастополь - Сімферополь і Севастополь - Ялта забезпечують зв'язок з усіма регіонами Криму. Крім того, у регіоні є розгалужена мережа шляхів локального й республіканського значення. У межах міста також функціонує причальна інфраструктура високого технічного рівня довжиною більш ніж 30 км (287 причалів). До того ж Севастополь - єдиний в Україні незамерзаючий порт, природна глибина якого по фарватеру бухти 17 і більше метрів. У 600-кілометровому радіусі від Севастополя розташовано 12 морських держав, що свідчить про потенційно велику рентабельність морських перевезень і є одним із факторів вигідного місцерозташування міста. Експлуатаційна довжина транспортної інфраструктури: залізничних колій - 200 км, автомобільних доріг загальнодержавного, республіканського й місцевого значення - 759 км. На території міста є два аеродроми зі злітною смугою довжиною близько 3,2 км, що дозволяє приймати пасажирські й транспортні літаки будь-якого типу. Найбільший аеродром Бельбек може приймати 500 пасажирів на добу [14].

Висновки

Взаємодія транспортного комплексу з туристичним взаємовигідна. З одного боку, за даними Міністерства економіки 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.

PDF создан испытательной версией pdfFactory Pro www.pdffactory.com

Для розвитку в'їзного туризму значення мають також територіальні та районні дороги. Вони з'єднують між собою обласні та районні центри, а також основні аеропорти, морські та річкові порти, залізничні вузли, курорти, об'єкти національного культурного значення та природно-заповідного фонду, прикордонні автомобільні пункти пропуску міжнародного та міждержавного значення.

Незадовільний стан транспортної галузі пояснюється браком фінансових коштів, що виділяються на будівництво, ремонт та утримання автодоріг. Обсяг видатків із державного та місцевого бюджетів на утримання автомобільних доріг становив лише 35 % від потреби.

Разом із тим, в Україні розпочалося будівництво внутрішньодержавних доріг високої якості. Здано в експлуатацію першу чергу сучасної автомагістралі Київ - Одеса, реконструюється ряд автомагітралей, що входять до складу транспортних коридорів, що, безперечно, сприятиме розвитку в'їзного туризму.

В умовах високого транзитного потенціалу, яким 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 із країнами Центральної та Південної Європи, Ближнього Сходу та Африки. Крім того, налагоджені комунікації Західноєвропейських, Скандинавських та Балтійських країн із країнами Закавказзя, Центральної Азії, Далекого Сходу, Китаєм та Індією. У подальшому розвитку й зміцненні цих зв'язків зацікавлені всі учасники транспортно-комунікативних процесів.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Пащенко Ю. Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України : [монографія] / Ю. Є. Пащенко ; [за ред. С. І. Дорогунцова]. - К. : Наук. світ, 2003. - 467 с.

2. Пирожков С. Проблеми реалізації транзитного потенціалу України в контексті розширення ЄС і формування ЄЕП / С. Пирожков, Д. Прейгер, І. Малярчук // Економіка України. - 2005. - № 3. - С. 4-19.

3. Несвет Г. Старый знакомый - новый сосед / Г. Несвет // Весь транспорт. - 2005. - № 1-2. - С. 50-57.

4. Міністерство інфраструктури України [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://www.mtu.gov.ua/ru/transports/print/42.html.

5. Міністерство економічного розвитку і торгівлі України [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://www.ukrexport.gov.ua/ukr/transport/ukr/5504.html.

6. The World Factbook [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://www.cia.gov/library/publication/the-world-factbook.

7. Програма розбудови туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів : Постанова від 12 травня 2004 р. № 612 (м. Київ) [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/612-2004-%D0%BF.

8. 7 чудес України [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://7chudes.in.ua/.

9. Україна сьогодні [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://www.rada.com.ua/ukr/RegionsPotential/Khmelnytsky/.

10. Стратегія туристичного розвитку Буковини до 2015 року [Електронний ресурс]. - Режим доступу : www.city-tour.cv.ua/files/filemanager/Strategia_Rozvytku.pdf.

11. Комплексний атлас Київської області / [О. В. Онищак, О. Ю. Король, О. В. Радченко та ін.]. - К. : ДВНП "Картографія", 2009. - 80 с.

12. Інформаційно-діловий портал міста Умані [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://top-uman.com.ua/index.php?pid=1876.

13. Україна сьогодні [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://rada.com.ua/ukr/RegionsPotential/Zaporizhzhy.

14. Invest Sevastopol [Електронний ресурс]. - Режим доступу : http://www.investsevastopol.com/ru/transport.html.

15. РБК Україна [Електронний ресурс]. - Режим доступу : www.rbc.ua/ukr/newsline/2008/07/01/.

O. Karas'

CURRENT STATUS AND TRENDS IN THE TRANSPORT SECTOR OF UKRAINE IN THE CONTEXT OF THE DEVELOPMENT OF TOURIST INFRASTRUCTURE

The article is devoted description of a transport infrastructure of Ukraine as a constituent of it tourist potential. The peculiarities of formation, development level and the main elements of transport potential of Ukraine and individual regions are analyzed. Directions of improvement of a transport infrastructure, which will be instrumental in strengthening of tourist potential of Ukraine are defined. Sociogeographic assessment of transport potential of transport potential attractive tourist regions in Ukraine is developed and territorial peculiarities of its concentration are defined.

Key words: *transport infrastructure, transport sector, international transport corridors, international tourism, tourism infrastructure.*

© *О. Карась*
Надійшла до редакції 23.08.2012

PDF создан испытательной версией pdfFactory Pro www.pdffactory.com