

ВПЛИВ МЕРЕЖІ АВТОТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА РОЗВИТОК ТУРИСТИЧНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ

У статті досліджено вплив існування та розвитку автотранспортних коридорів на економічне зростання туристичної інфраструктури регіонів. Виявлено синтезуючий взаємовплив понять "туристична інфраструктура", "щільність автомобільних доріг", "міжнародні автотранспортні коридори".

Ключові слова: автотранспортний коридор, туристична інфраструктура регіонів.

Глобальні інтеграційні процеси та тенденції розвитку світового туристичного ринку, що почали швидко впливати на туристичну сферу України у XXI столітті, потребують безперервного моніторингу та дослідження. Туристична сфера України потребує поглибленого вивчення. Вона завжди формувала імідж регіонів України для європейської громадськості і позитивно впливала на соціокультурну та економічну кон'юнктуру регіонів.

Індустрія туризму напряму пов'язана з виробництвом, хоча часто й не матеріального продукту. Будь-яке виробництво знаходить грошове відображення у фінансовому секторі економіки держави, позначається на її основних показниках економічного розвитку, широко задіяне у грошово-мультиплікативних ефектах.

Саме тому необхідно виявляти нові ключові важелі, складові прогресивного розвитку туристичної індустрії, які б допомагали та підсилювали дію вже відомих механізмів її стимулювання.

Таким важелем є існування та розвиток мережі автотранспортних коридорів України.

У вітчизняній та іноземній фаховій літературі питанню розвитку туристичної індустрії присвячені роботи таких учених-економістів, як: О.М. Адаменко, М.В. Багров, О.О. Бейдик, Ю.Б. Забалдіна, М.П. Крачило, В.І. Куценко, О.О. Любіцева, Н.П. Турло та інші.

Теоретико-методологічні проблеми розвитку автотранспортних коридорів досліджували у своїх працях М.М. Алієв, В.В. Дикань, О.О. Бакаєв, Д.І. Бойко, М.П. Крачило, О.П. Кутах, Ю.О. Кутах, А.М. Новікова, Ю.Є. Пашенко, В.Л. Ревенко, С.І. Сергєєв, Ю.М. Цветов, Л.А. Яценко та інші. Науковці всебічно розглядали питання розвитку транспортного комплексу України, давали рекомендації та пропозиції щодо шляхів забезпечення його ефективного функціонування.

Дослідження, проведені вказаними авторами, дозволяють виявити та дослідити аналітичні складові понять «туристична індустрія» та, окремо, «транспортний комплекс» та відображають їх сутність, економічне значення, та перспективи розвитку. Проте залишається необхідним синтезувати поняття розбудови туристичної індустрії в контексті формування автотранспортних коридорів для сприяння їх подальшому системному взаємному розвитку.

Метою нашої статті є:

- дослідити проходження вітчизняної ділянки мережі міжнародних автотранспортних коридорів регіонами України;
- розрахувати середню щільність покриття автомобільними дорогами загального користування з твердим покриттям регіонів України та порівняти її з розвитком туристичної інфраструктури в регіонах;

- обґрунтувати зв'язок туристичної інфраструктури з системою автотранспортних коридорів;
- визначити перспективи розвитку формування туристичної інфраструктури у контексті розбудови автотранспортних коридорів.

Серед існуючих автомобільних доріг з твердим покриттям, виділяються за своєю потужністю та значенням міжнародні автотранспортні коридори (МАК). Вони мають характерну векторну спрямованість з чітко окресленими межами, визначеним початком та закінченням, а отже, зручні для дослідження.

Проведемо групування МАК за регіонами слідування. Кожному МАК довільно надамо порядковий номер для спрощення позначення (табл.1).

Таблиця 1.

Проходження української ділянки міжнародних автотранспортних коридорів за областями

Критський МТК № 3 (1)	Критський МТК № 5 (2)	Критський МТК № 9 (3)	МТК «Європа-Азія» (4)	МТК «Гданськ - Одеса» (5)	МТК «Європа - Кавказ-Азія» (TRACECA) (6)	МТК ЧЕС (7)
Львівська Рівненська Житомирська Київська	Закарпатська Львівська	Сумська Чернігівська Київська Черкаська Кіровоградська Миколаївська Одеська	Львівська Рівненська Житомирська Київська Полтавська Харківська Донецька Луганська	Волинська Рівненська Тернопільська Хмельницька Вінницька Черкаська Кіровоградська Одеська	Волинська Рівненська Тернопільська Хмельницька Вінницька Черкаська Кіровоградська Одеська	Одеська Миколаївська Херсонська Запорізька Донецька

Далі підсумуємо загальну кількість МАК у кожному регіоні (табл. 2). Нижній рядок таблиці відображає у скількох регіонах проходить кожен з визначених МАК.

Таблиця 2

Кількість міжнародних автотранспортних коридорів у регіонах їх проходження

№п/п	Регіони	Умовні порядкові номери МАК							Загальна кількість МАК
		1	2	3	4	5	6	7	
1	Вінницька					+	+		2
2	Волинська					+			1
3	Донецька				+		+	+	3
4	Житомирська	+			+				2
5	Закарпатська		+						1
6	Запорізька							+	1
7	Київська	+		+	+				3
8	Кіровоградська			+		+	+		3
9	Луганська				+				1
10	Львівська	+	+		+				3
11	Миколаївська			+				+	2
12	Одеська			+		+	+	+	4
13	Полтавська				+				1
14	Рівненська	+			+	+	+		4
15	Сумська			+					1

16	Тернопільська					+	+		2
17	Харківська				+				1
18	Херсонська							+	1
19	Хмельницька					+	+		2
20	Черкаська			+		+	+		3
21	Чернігівська			+					1
Всього регіонів проходження кожного коридору:		4	2	7	8	8	8	5	

З таблиці видно, що і Одеську і Рівненську області перетинають чотири МАК. На другому місці за кількістю МАК Донецька, Київська, Кіровоградська, Львівська та Черкаська область (кожну перетинає три МАК).

В Україні налічується 170 тисяч кілометрів автомобільних доріг (96,7 відсотка їх мають тверде покриття). Серед них дороги державного значення – 14 тисяч кілометрів (8 відсотків від загальної довжини), а протяжність мережі доріг першої категорії, які мають розділювальну смугу – 2,2 тисячі кілометрів (1,3 відсотка всіх доріг з твердим покриттям). А дві третини всіх цих доріг – четвертої та п'ятої категорій. При цьому показник щільності автомобільних доріг в Україні дорівнює 0,27 км/км². Це значно менше, ніж у таких країнах Європи, як Німеччина, де цей показник становить 2,0 км/км², Франція (1,46 км/км²) та Польща (1,15 км/км²) [4].

Незважаючи на низьку середню щільність автомобільних доріг України у відношенні до європейських країн, все ж можна дослідити закономірності впливу показника щільності автодоріг у регіонах на розвиток туристичної інфраструктури, визначивши середні показники щільності для кожного регіону України та провівши відповідне їх ранжування (табл. 3).

Таблиця 3

Ранжування регіонів України за щільністю покриття автомобільними дорогами загального користування з твердим покриттям

№ п/п	1 місце	Щільність доріг тис. км/км ² (0,38-0,3)	№ п/п	2 місце	Щільність доріг тис. км/км ² (0,29-0,25)	№ п/п	3 місце	Щільність доріг тис. км/км ² (0,24-0,18)
1	Львівська	0,38	1	Дніпропетровська	0,29	1	АР Крим	0,24
2	Тернопільська	0,36	2	Волинська	0,28	2	Одеська	0,24
3	Чернівецька	0,36	3	Житомирська	0,28	3	Чернігівська	0,23
4	Вінницька	0,34	4	Сумська	0,28	4	Луганська	0,22
5	Хмельницька	0,34	5	Черкаська	0,28	5	Миколаївська	0,2
6	Полтавська	0,31	6	Закарпатська	0,26	6	Херсонська	0,18
7	Донецька	0,3	7	Запорізька	0,25			
8	Івано-Франківська	0,3	8	Кіровоградська	0,25			
9	Київська	0,3	9	Рівненська	0,25			
10	Харківська	0,3						

Як видно з таблиці 3, найбільшу щільність покриття автомобільними дорогами загального користування з твердим покриттям мають десять регіонів. Перше місце займає Львівська область. Вона ж займає перше місце в Україні за кількістю історико-культурних пам'яток, які є об'єктами туристичної атракції. Значні туристсько-рекреаційні ресурси мають Тернопільська та Чернівецька області. Це свідчить про те, що між автотранспортними магістралями та рівнем розвитку туристичної сфери спостерігається прямопропорційна залежність.

Якщо порівняти дані таблиці 3 з даними таблиці 1, то буде видно, що територією Львівської, Київської та Донецької області прокладено 3 АТК, а також, вони мають відносно високу щільність інших автомобільних доріг з твердим покриттям.

Ці регіони є своєрідними соціокультурними історичними столицями відповідно Західної, Центральної та Східної України. Вони об'єднують навколо себе прилеглі регіони та розподіляють до них туристичні потоки.

Таким чином Львівська область визначила перші місця за вказаними показниками у таблиці ранжування для Тернопільської, Івано-Франківської та Чернівецької області.

Середній показник щільності доріг України складає 0,27 тис. км/км², що забезпечує відносно рівномірну кореляцію між АТК та туристичними потоками решти регіонів України.

Отже, між розвитком туристичної інфраструктури та щільністю автомобільних доріг існує прямий зв'язок. Збільшення чисельності та протяжності автомобільних доріг впливає на приріст показників розвитку туристичної індустрії. Таке явище можна назвати ефектом масштабу. Тоді, частину існуючих економічних проблем регіонів можна зменшити шляхом пропорційного збільшення щільності автодоріг, побудови нових магістралей. Причому, знаючи (закладаючи) потребу регіону у фінансових ресурсах, наприклад у тисячах гривень на певний майбутній період часу, можна визначити скільки кілометрів автомобільних доріг треба побудувати, щоб покрити цю потребу за допомогою вищевказаного ефекту. Як наслідок, при вкладанні коштів у розбудову автомобільних доріг, ефект подвоюється і підтримується позитивний тренд розвитку туристичної інфраструктури.

Нехай дохід від туристичної сфери певного регіону складає 100 тис. грн. за певний період (за статистичними даними). Урядом була визначена потреба на певний майбутній період у 20 тис. грн. Тоді, 100 тис. грн. дорівнюватиме, наприклад, середньому показнику щільності автомобільних доріг за цим регіоном (0,24) і дорівнюватиме 100 %. А потреба у 20 тис. грн. дорівнюватиме X%.

$$\text{Якщо } \frac{20 \text{ тис. грн} * 100\%}{100 \text{ тис. грн}} = 20\%; \text{ тоді } \frac{0,24 = 100\%}{X = 20\%}; \text{ і тоді } = 0,048.$$

Результуючий показник 0,048 множимо на площу даного регіону у км² і отримуємо довжину доріг з твердим покриттям, яку нам необхідно побудувати.

І навпаки, знаючи скільки кілометрів автодоріг буде побудовано в певному регіоні за певний період, можна визначити темп зростання доходу від туристичної діяльності підприємств.

Зважаючи на вищезазначене, Україна потребує структурного оновлення транспортно-дорожнього комплексу в цілому, адже, науково-технічна політика дорожньої галузі є однією із найважливіших передумов удосконалення та розвитку автомобільних доріг. Вона базується на принципі системності, коли всі проблеми законодавчого, нормативно-правового, фінансового та науково-технічного характеру передбачається вирішувати у тісному взаємозв'язку, та на принципі ієрархії, коли є пріоритет у вирішенні першочергових завдань при одночасному поступовому розв'язанні стратегічних завдань [1, с. 5].

Натомість, за висновками експертів, у тому числі зарубіжних, не повною мірою відповідає сучасним вимогам загальний технічний стан автомобільних доріг та мостів. Особливо це стосується мостів, кількість яких на дорогах загального користування

складає понад 16 тисяч. Загальна їх довжина - 365 кілометрів, причому більшість (52 відсотки) побудовано за технічними нормами, що діяли до 1962 року. Нині як за вантажопідйомністю, так і за габаритами проїзної частини ці мости не відповідають вимогам сучасних нормативів. А 420 з них потребують негайного капітального ремонту чи реконструкції [4].

Наявні транспортно-експлуатаційні показники доріг визначають низькі експлуатаційні швидкості автотранспорту, високі витрати пально-мастильних матеріалів та високу частку транспортної складової у собівартості продукції. Собівартість перевезень у 1,5 разів, а витрати пального на 30% перевищують аналогічні показники у розвинутих зарубіжних країнах.

Підготовка транспортно-дорожнього комплексу на рівні міжнародних стандартів є однією з головних вимог щодо проведення в Україні чемпіонату Євро-2012. Для безпечних та якісних перевезень мають бути поліпшений транспортно-експлуатаційний стан існуючих автомобільних доріг державного значення, особливо в напрямках до кордонів, а також до міст, в яких відбуватимуться матчі Чемпіонату [3].

Розбудова мережі автодоріг загального користування, в тому числі міжнародних транспортних коридорів України ведеться повільними темпами у порівнянні до країн-сусідів.

Останньою редакцією польської операційної програми передбачається будівництво у 2007-2013 р.р. біля 1200 км автострад, біля 1600 км швидкісних автодоріг, не рахуючи щорічної модернізації 2000 км автодоріг. В 2013 р. в Республіці Польща буде 1729 км автострад, 1800 км швидкісних автодоріг, та модернізовано 75% інших державних автодоріг. У той же час українською Державною програмою розвитку автодоріг загального користування на 2005-2010 р.р. передбачається будівництво та реконструкція автодоріг державного значення за бюджетні та кредитні кошти протяжністю 414 км, у тому числі основних магістральних автодоріг 269 км (що в 4 рази менше відповідних показників Республіки Польща) [6].

На підставі проведеного дослідження, можна зробити наступні висновки:

Розвиток туристичної інфраструктури України залежить від дії різноманітних чинників, серед яких, можна виділити рівень розвитку та щільність автотранспортних магістралей;

За допомогою розвитку мережі автомобільних доріг можна планувати динаміку зростання грошових надходжень від діяльності підприємств туристичної індустрії;

Спорудження мережі автотранспортних магістралей з чітко окресленою довжиною у кілометрах, дозволяє прогнозувати приріст доходу від розвитку діяльності підприємств туристичної індустрії.

Список використаних джерел:

1. Концепція науково-технічної політики в дорожньому господарстві України на період 2006 - 2010 роки. К.: Державна служба автомобільних доріг України. – 2006. –9 с.
2. Офіційний сайт Державної служби автомобільних доріг України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua>.
3. Розбудова мережі автодоріг України у 2008 році. Коментарі Департаменту комунікацій // Урядовий портал України. – 07.05.2008 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.kmu.gov.ua>.
4. Селецький П. Автошляхи - європейський клас // Урядовий портал України. – 28.08.2009 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://www.kmu.gov.ua/control/publish/article?art_id=520367.
5. Статистичний щорічник України за 2007 рік / за ред. О.Г. Осауленка. К.: Консультант. – 2008. – 571 с.

6. Чорний Т.А., Чорний О.Т. Національні стратегії регіонального розвитку республіки Польщі та України: порівняльний аналіз транспортних аспектів. Аналітична записка до Секретаріату Президента України // Національний інститут стратегічних досліджень. Регіональний філіал у Львові. - 16.07.2008 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://niss.lviv.ua/analytics/56.htm>.

Синенко И.В. Влияние сети автотранспортных коридоров на развитие туристической инфраструктуры.

В статье исследовано влияние наличия и развития автотранспортных коридоров на экономический рост туристической инфраструктуры регионов. Обнаружено синтезирующее взаимовлияние понятий «туристическая инфраструктура», «теснота автомобильных дорог», «международные автотранспортные коридоры».

Ключевые слова: автотранспортный коридор, туристическая инфраструктура региона.

Sinenko I.V. Influence of intermodal corridors network on development of the tourist infrastructure.

In article explored influence presence and developments of intermodal corridors on economic growing of the tourist infrastructure of region. It is discovered synthesizing mutual influence such notions as: "tourist infrastructure", "tightness of the car roads and superhighways ", "intermodal corridors".

Keywords: intermodal corridors, tourist infrastructure of region.