**Лекція 9-10**

**Інфраструктурні туристичні ресурси:**

**транспорт та транспортна інфраструктура в туризмі**

***План***

Сутність та види туристичної інфраструктури.

Інституційна, інформаційна, регламентуюча складові туристичних ресурсів.

Транспортні комунікації України. Внутрішні та міжнародні перевезення.

Дороги державного значення: міжнародні, національні, регіональні, територіальні, місцеві.

Залізничні магістралі України. Повітряний транспорт України. ПрАТ «Міжнародні авіалінії України» як найбільша авіакомпанія України. Особливості роботи річкового та морського транспорту України.

Альтернативні транспортні комунікації.

Історично на формування транспортних систем різних держав впливало їх географічне розташування, природний потенціал, а нерідко і кліматичні, і ландшафтні характеристики. Наприклад, структуру залізничного транспорту вигідніше розвивати в регіонах з переважними рівнинами, а річкову - за наявності системи річок та озер, як в Австрії, Німеччині, Фінляндії та Канаді. Моря та океани, як найбільш зручні та доступні шляхи для переміщення людей, ще з найдавніших часів сприяли близьким та далеким подорожам, а річки, канали та озера – туризму.

Отже, розвиток туризму та транспорту – це взаємопов'язаний та взаємообумовлений процес.

Так, Джон Уокер виділяє 5 епох розвитку туризму, 4 з яких пов'язані з появою нових транспортних засобів:

1. передіндустріальний період;

2. століття залізниць;

3. століття автомобілів;

4. століття реактивних авіалайнерів;

5. століття круїзів на морських лайнерах.

Таким чином, корінні зміни в транспорті у ХІХ ст. започаткували сучасний туризм. Промисловий переворот у Західній Європі та Північній Америці ознаменувався появою механізованих залізниць та водного транспорту. Так в 1807 році річкою Гудзон пішов перший колісний пароплав «Клермонт», а через 30 років відкрилось регулярне морське сполучення між Лондоном і Нью-Йорком. У 1838 р. пароплав «Грейт Вестерн» перетнув Атлантичний океан, а на його борту було 68 пасажирів.

З розширенням стійких трансатлантичних транспортних зв'язків зростав потік подорожуючих осіб. У цей час з'явилися перші міжконтинентальні групові тури. У 1866 р. були організовані поїздки двох груп англійських туристів до США, а наступного року пароплав «Квейкер Сіті» вирушив у п'ятимісячну морську подорож, взявши на борт 60 чоловік. Серед них був Марк Твен, який описав свої дорожні враження у книзі «Простаки за кордоном».

Але вершиною всіх перетворень у виробництві став залізничний транспорт на паровій тязі. У Великій Британії в 1814 році Дж. Стефенсон винайшов паровоз, і в 1825 році була прокладена перша залізниця.

Бурхливий промисловий підйом супроводжувався і прискорювався інтенсивним будівництвом густої мережі шляхів сполучення. Якщо в 1835 році загальна довжина залізниць у світі становила 2,5 тис. км, то до 1900 р. вона збільшилась в 250 разів і досягла вже 617 тис. км.

Зміцнення транспортної системи сприяло подальшому розвитку туризму. Туристична діяльність активізувалась зі зростанням швидкості пересування. Механізація транспорту означала велику перемогу людини над простором та часом. Підвищення швидкості пересування звело до мінімуму вплив фактору віддаленості місць відпочинку та покращило їхню

транспортну доступність. Дорога стала менш стомлюючою, а сама подорож більш зручною та приємною.

Важливе значення в зростанні туризму мала комфортабельність механізованих транспортних перевезень. Перевага рейкових шляхів перед ґрунтовими дорогами ставала найбільш очевидною під час подорожей. На відміну від ґрунтових доріг, залізниці забезпечували рівний рух, майже без поштовхів, тож можна було читати та навіть писати. Значно покращилася і якість обслуговування пасажирів у дорозі. Пасажирські вагони, що спочатку являли собою візки без даху зі встановленими впоперек лавами, були вдосконалені в США — країні з довжиною перевезень, що виснажує, і підвищеними вимогами до комфорту з боку пасажирів далекого сполучення.

Конкуренція, що розгорнулася між залізничними компаніями за клієнта, призвела до появи на початку 70-х років ХІХ ст. розкішно обладнаних спальних вагонів першого класу з організацією харчування в дорозі. Відтоді далекі відстані не були перешкодою для подорожуючих осіб - їх можна було подолати зі зручностями та задоволенням.

В будь-якому історичному періоді одним із ключових питань розвитку туризму залишається безпека пересування. Статистичні дані свідчать, що з розвитком залізничного сполучення безпека подорожі збільшилася в 15 разів.

Але найпереконливішим доказом надійності технічної системи стало стрімке зростання обсягу пасажироперевезень. Якщо в 1825 році при відкритті лінії Стоктон - Дарлінгтон в Англії (яка започаткувала залізничне сполучення в світі), крім вантажу, паровоз зміг перевезти 450 пасажирів, то в 1881 році послугами залізничного транспорту скористалися вже 623 млн. осіб.

Слід зазначити, що революція в транспортній галузі породила і проблему, вирішення якої стало важливим етапом на шляху становлення туризму. Той факт, що залізничний транспорт як сфера прибуткового вкладення капіталу незабаром був поділений між багатьма компаніями,

суттєво ускладнив пересування пасажирів, головним чином, далекого сполучення. Здійснити подорож дорогами кількох компаній вони могли тільки за наявності проїзних квитків на кожну ділянку колії окремо.

Потреба в єдиній транспортній системі, а також знижені вимоги до умов проживання та розваг на відпочинку призвели до виникнення спеціалізованих підприємств з організації турів, що включають повний комплекс послуг. Отже, у 1851 році в Англії було відкрито перше бюро подорожей "Томас Кук і син", слідом за бюро подорожей Томаса Кука виникли бюро подорожей Карла Різеля (Німеччина, 1854 р.), «Райзебюро Штанген» (Німеччина, 1863 р.), а з другої половини ХІХ ст. туристичні фірми виникли у багатьох країнах світу.

XX століття справило справжній переворот у сфері дозвілля, багато в чому зумовлений новим стрімким ривком у розвитку технічних засобів масової комунікації. Після Першої світової війни роль каталізатора туризму перейшла від залізничного до автомобільного транспорту. На той час залізниці втратили значення стимулюючого чинника і перетворилися на стримуючий початок міжнародного туризму. Туристичний простір був обмежений окремими невеликими ділянками, які суворо прив'язані до залізничних магістралей. Подальше його розширення вимагало мобільних засобів пересування, що дозволяють проникати в глиб територій. Таким засобом став автомобіль.

Перші автомобілі не відрізнялись високою швидкістю, але завдяки своїй мобільності вони робили доступною будь-яку точку заселеного простору, сприяючи розосередженню туристичних потоків. Автомобіль мав інші переваги перед залізницею: він забезпечував не тільки свободу переміщення, але й гнучку організацію туристичних поїздок. Мандрівник сам визначав маршрут, місця зупинок та час перебування у дорозі. Поступово автомобіль перетворився на головний засіб пересування на короткі та середні відстані, суттєво потіснивши залізничний транспорт. 10

Одночасно з автомобільним розвивався інший, новий вид транспорту – авіаційний, який зайняв домінуюче місце у перевезеннях туристів на далекі відстані понад 500 км. До кінця 30-х років XX століття авіакомпанії світу обслуговували лінії загальною довжиною понад 560 тис. км, а кількість пасажирів перевищила 23 млн. чоловік.

Друга світова війна перервала міжнародні туристичні зв'язки та завдала значної шкоди матеріально-технічній базі туризму. Після її закінчення знадобився не один рік, щоб відновити зруйноване, досягти і перевершити довоєнний рівень туристичних потоків. Низка факторів сприяла прискоренню цього процесу, серед них — впровадження досягнень науково-технічного прогресу. З середини 50-х років цивільна авіація набула епохи реактивної техніки. У 1964 році майже 3/4 авіапарку у світі складали лайнери з реактивним двигуном, що призвело до значного скорочення питомих експлуатаційних витрат на пасажиро-кілометр.

Зміни на повітряному транспорті, що забезпечили економію часу та витрат пасажирів на переїзди, супроводжувалися бумом міжнародного туризму. Віддалені дестинації стали доступні ширшому колу подорожуючих.

Розширення ринку авіаперевезень та міжнародних туристичних потоків — два взаємопов'язані процеси, які найкраще характеризують сучасний стан світового туризму. Завдяки безперервному вдосконаленню рухомого складу, стаціонарних транспортно-технічних споруд та проведенню продуманої тарифної політики авіація зайняла лідируючі позиції на ринку транспортних послуг. Вона відтіснила на друге місце залізниці, пригальмувала розвиток автомобільного транспорту та завдала величезних збитків морським пасажирським перевезенням.

У гострій конкурентній боротьбі з повітряним транспортом залізниці змогли відстояти поїздки на відстані, що не перевищують 1000 км. Щоб уникнути простоїв пасажирських вагонів, активізувався пошук нових форм обслуговування клієнтів. Так виникла ідея туристичних поїздів, що одночасно використовуються як засіб пересування, розміщення, харчування 11

Наростання глобалізаційних процесів в економіці викликало бурхливий розвиток транспортних засобів та шляхів сполучення, що 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) стали каталізатором посилення міжнародної туристичної діяльності.

Розвиток туристичної галузі в Україні ґрунтується на Законі «Про туризм», який визначає стратегічні напрями та конкретні завдання цієї сфери економіки, загальні правові, організаційні, виховні, соціально-економічні засади державної політики України в галузі туризму.

В законодавстві Украйни також визначені і основні складові транспортної системи. Так, відповідно до ст.21 Закону України «Про транспорт» [19] до Єдиної транспортної системи входять: транспорт загального користування (залізничний , морський , річковий , автомобільний та авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

Одним з головних системоутворюючих елементів транспортної Одним з головних системоутворюючих елементів транспортної системи є шляхи сполучення, що являють собою середовище, в якому або по якому рухається транспортний засіб. Взаємодія усіх видів транспорту здійснюється в транспортних пунктах та вузлах (спеціалізованих або змішаного типу: залізнично-автомобільних, залізнично-автомобільно річкових, залізнично-автомобільно-морських, залізнично-автомобільно-річково-морських).

Шляхи сполучення є лінійними елементами транспортної системи, а транспортні пункти та вузли – точкові (дискретні) елементи. В своїй сукупності точкові та дискретні елементи утворюють транспортну мережу, яка виступає в якості просторового каркасу транспортної системи. Цілісність транспортної системи насамперед забезпечується в результаті здійснення просторово-територіальних переміщень вантажів та людей (транспортних потоків) між елементами системи (підприємствами, пунктами, вузлами).

Україна має одну з найбільших залізничних мереж у Європі (рис.2.1), яка пропускає значну частину вантажних та пасажирських потоків. В 2014 році загальна довжина шляхів склала 20 948 км. Дорожня мережа України охоплює всю територію країни, чим уможливлює доставку вантажу та пасажирів в будь-яку точку призначення (рис.2.2). У 2014 році загальна довжина доріг склала 163028 км.



Схема залізничної мережі України станом на 2014 рік



Схема транспортної мережі України з дорогами міжнародного та національного значення станом на 2014 рік

Вигідне географічне положення робить Україну важливим транспортним вузлом між Європою, Азією та Близьким Сходом. Через територію країни проходить низка міжнародних транспортних коридорів довжиною понад 5000 км.

Вигідне геополітичне положення України, багатий туристично-ресурсний потенціал, розгалужена транспортна мережа, історико-культурні пам'ятки – все це сприяє розвитку туристично-рекреаційної сфери у нашій державі. Окрім того, є регіони, де туризм відіграє надзвичайно важливу роль у розвитку економіки: Автономна Республіка Крим (тимчасово окупований регіон), Волинська, Закарпатська, Івано-Франківська, Львівська, Одеська, Миколаївська, Чернівецька, Херсонська та інші області.

Необхідним для подальшого дослідження і визначення поточного стану транспортної системи є показник перевезення пасажирів до 2022 року – загальна кількість пасажирів, які транспортовано рухомим складом окремих 24

видів транспорту (автобусами, тролейбусами, трамваями, метрополітенами, залізничними пасажирськими вагонами, річковими та морськими суднами, літаками) (табл.2.1, рис.2.3).



Оскільки транспорт є невід'ємною складовою туристичної сфери України, а його розвиток актуалізує використання наявного туристичного потенціалу, його оцінка буде неповною без урахування інфраструктурної складової.

Слід звернути увагу на Інфраструктурний індекс – Показник Індексу розраховується на основі середньої оцінки загального стану розвитку п’яти транспортних галузей. У свою чергу кожна з галузей оцінюється за чотирма критеріями – законодавство та державна політика, інвестиційна активність, діяльність транспортних монополістів/державних органів та транспортна 25

логістика. Для розрахунку індексу було використано шкалу Лайкерта, яка має 5 градацій, де: 1 – це вкрай негативно, 3 – задовільно, 5 – вкрай позитивно. Так, в 2021 році інтегральний показник індексу склав 2,76 балів з 5-ти можливих та продемонстрував незначне зростання (в 2020 році - 2,58 балів) що пов’язано з розвитком аеропорту «Бориспіль» як міжнародного хабу та запровадженням державної допомоги українським авіаперевізникам.

Найкраще членські компанії Асоціації оцінили роботу авіаційного транспорту, який отримав 3,15 балів з 5-ти можливих, що є нейтральною оцінкою. Усі інші види транспорту отримали негативні оцінки: на другому місці розташувався автомобільний – 2,96 балів, на третьому внутрішній водний транспорт – 2,75 балів, на четвертому морський транспорт – 2,47 балів та на п’ятому – залізничний транспорт з 2,45 балів.

Отже, оцінка залізничного транспорту в 2021 році виявилася найнижчою – 2,45 балів, однак порівняно з 2020 роком (2,36 балів) відбулося незначне зростання. Серед критеріїв, за якими бізнес оцінював розвиток залізничної галузі, найнижчою виявилася оцінка діяльності Укрзалізниці як транспортного монополіста – 2,3 балів з 5-ти можливих, транспортна логістика отримала 2,47 балів, стан законодавства та державної політики оцінили на 2,49 балів, а порівняно найвище респонденти оцінили інвестиційну активність в галузі – на 2,55 балів. Причин таких доволі посередніх балів багато, але до трійки головних викликів інфраструктурного ринку слід віднести:

- недостатньо прозорий процес прийняття рішень щодо інфраструктурних проектів;

- відсутність незалежного транспортного регулятора;

- дефіцит кваліфікованих кадрів в органах влади [22].

Найгіршу оцінку серед складових індексу отримав рівень виконання державою стратегій розвитку транспортної галузі.

Таким чином, з огляду на проведений аналіз, можна зробити висновок, що транспортна складова туристичного потенціалу України в 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.

**2.2. Транспортна система України в умовах воєнного стану: статистика та аналіз**

Туризм в Україні відображає її внутрішній соціально-економічний і політичний стан. Так, анексія Криму та військова агресія РФ різко скоротили потік іноземних туристів. Туристична галузь ледь не найбільше постраждала від карантинних обмежень, спричинених пандемією Covid-19. 2020 рік докорінно змінив сучасні тенденції розвитку туризму та підхід туристів до вибору країн для відпочинку. За підсумками 2020-2021 рр. транспортна галузь України також зазнала значних економічних втрат через пандемію COVID-19 [23, c.138-139]

Незважаючи на світові тенденції, протягом 2020-2021 років внутрішній туризм став плацдармом для відновлення галузі. Попри закриті кордони та відсутність іноземних туристів, у 2020 році вдалося збільшити внутрішній туризм в Україні. За розміром туристичного збору можна вважати, що туристичні потоки продовжували стрімко зростати: протягом 2021 року відбувся ріст на 24% порівняно з 2019 роком. У 2021 році український кордон перетнули 4,2 мільйона іноземців. Це на 26,3% більше, ніж під час пандемії 2020 року. Проте в допандемічний період Україна прийняла 12-14 мільйонів іноземців. Відбулось відкриття нових туристичних ринків, зокрема країни Арабської затоки. Наша країна стала ТОП-1 туристичним ринком для громадян Саудівської Аравії, а їхні витрати становили близько 2000 доларів на туриста.

2022 рік став черговим випробуванням для сфери туризму України. У Києві, на Сході і Півдні України туристична галузь повністю зупинилася. Наразі оцінити втрати складно і вони будуть залежати від кількості зруйнованих культурно-історичних пам’яток, туристичних дестинацій, терміну ведення бойових дій, розміру окупованих та замінованих територій [24].

В умовах сьогодення слід зазначити ключові виклики у сфері туризму:

- відсутність туристичних потоків до України;

- відтік інвестицій зі сфери туризму України;

- високий рівень небезпеки перебування в багатьох регіонах країни;

- критичне руйнування туристичної інфраструктури, історичних пам’яток, музеїв, театрів тощо;

- відсутність інформації про стан туристичних об’єктів у різних містах та регіонах України;

- обмежена туристично-інформаційна мережа;

- заборона польотів в повітряному просторі України [25].

Збройна агресія РФ докорінно змінила транспортну систему України.

Згідно положень Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», основними завданнями (стаття 2) єдиної транспортної системи України в особливий період (який триває в Україні через російську військову агресію з 24 лютого 2022 р.), яку складають транспорт та транспортна інфраструктура незалежно від форм власності, крім тих, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань є 28

забезпечення потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, народного господарства і цивільної оборони в перевезеннях (в особливий період установлюється така черговість транспортних перевезень: військові перевезення; перевезення, пов'язані з евакуацією населення; перевезення, пов'язані з евакуацією вантажів; народногосподарські перевезення) [26].

Так, на сьогоднішній день через бойові дії та запроваджений військовий стан повітряний простір України закритий для польотів цивільної авіації, що унеможливлює операційну діяльність як українських, так i іноземних авіакомпаній, та призвело до призупинення надання ДП «Укрaерорух» послуг з аеронавігаційного обслуговування через високий ризик авіаційної безпеки для цивільної авіації.

У зв'язку з цим, з початку воєнного стану дорожня та залізнична інфраструктура виконує надважливі функції – забезпечення можливості евакуації та переміщення населення, переміщення гуманітарних вантажів, забезпечення функціонування економіки, соціальної сфери та галузей промисловості [25].

З початку війни в Україні наявні значні пошкодження транспортної інфраструктури. Так, станом на грудень 2022 року: загальний обсяг пошкодженого залізничного полотна становить до 500 км, зруйновано 41 залізничний міст, кількість пошкоджених залізничних вокзалів і станцій — 111, більше 700 км залізничних колій знаходяться на тимчасово окупованій території, зруйновано понад 25 тис. км автомобільних доріг та 315 автомобільних мостів, пошкоджено 12 цивільних аеродромів, окуповано 4 морських порти. Найбільших втрат зазнали території, які ще нещодавно були або знаходяться у тимчасовій окупації, а також Київщина, Чернігівщина, Сумщина, Харківщина, Одеська та Запорізька область.

У зв’язку з продовженням бойових дій на окремих територіях нашої країни загальну остаточну кількість руйнувань наразі встановити неможливо. 29

Загалом з початку військової агресії РФ проти України загальна сума прямих задокументованих збитків інфраструктури склала більше 88 млрд дол. США [27].

Отже, повномасштабна війна Росії проти України підкреслила надзвичайну важливість транспортного комплексу для нашої економіки та суспільства. З початком вторгнення загарбників на українську землю повністю припинилось повітряне сполучення зі світом, а також були заблоковані морські порти. Тому вся важка робота «лягла на плечі» залізничників та автомобілістів, які з перших днів війни допомогли мільйонам українців виїхати до сусідніх країн чи у більш безпечні регіони Вітчизни, врятувавши тим самим багатьом з них життя .

Українська залізниця до війни ще не стикалася з завданням по такому масштабному перевезенню людей. Раніше громадяни традиційно критикували "Укрзалізницю" за слабкий сервіс і інколи віддавали перевагу іншим варіантам для подорожей. Проте, під час війни компанія взяла на себе роль найбезпечнішого виду транспорту, який безкоштовно евакуював громадян подалі від бойових дій.

"Укрзалізниця" допомогла перевезти понад 4 мільйони осіб, з яких понад 1 мільйон дітей, та більше сотні тисяч домашніх тварин. Наразі ситуація з евакуацією стабілізувалася, і потяги попри ракетні обстріли намагаються ходити за графіком [28].

Щодо авіаційної галузі, то до повномасштабної війни в Україну і з України виконували рейси багато найрізноманітніших авіакомпаній: від Lufthansa та KLM до лоукостера WizzAir і чартерів. Але з першого дня вторгнення РФ цивільна авіація в Україні зупинена, оскільки небо над Україною закрите. Всі українські авіакомпанії втратили можливість здійснювати діяльність і заробляти кошти на польотах. На європейський ринок за цей час переорієнтувалася тільки одна компанія SkyUp, всі інші або приземлили свої літаки до нашої перемоги у війні, або взагалі позбавилися Загалом з початку військової агресії РФ проти України загальна сума прямих задокументованих збитків інфраструктури склала більше 88 млрд дол. США [27].

Отже, повномасштабна війна Росії проти України підкреслила надзвичайну важливість транспортного комплексу для нашої економіки та суспільства. З початком вторгнення загарбників на українську землю повністю припинилось повітряне сполучення зі світом, а також були заблоковані морські порти. Тому вся важка робота «лягла на плечі» залізничників та автомобілістів, які з перших днів війни допомогли мільйонам українців виїхати до сусідніх країн чи у більш безпечні регіони Вітчизни, врятувавши тим самим багатьом з них життя .

Українська залізниця до війни ще не стикалася з завданням по такому масштабному перевезенню людей. Раніше громадяни традиційно критикували "Укрзалізницю" за слабкий сервіс і інколи віддавали перевагу іншим варіантам для подорожей. Проте, під час війни компанія взяла на себе роль найбезпечнішого виду транспорту, який безкоштовно евакуював громадян подалі від бойових дій.

"Укрзалізниця" допомогла перевезти понад 4 мільйони осіб, з яких понад 1 мільйон дітей, та більше сотні тисяч домашніх тварин. Наразі ситуація з евакуацією стабілізувалася, і потяги попри ракетні обстріли намагаються ходити за графіком [28].

Щодо авіаційної галузі, то до повномасштабної війни в Україну і з України виконували рейси багато найрізноманітніших авіакомпаній: від Lufthansa та KLM до лоукостера WizzAir і чартерів. Але з першого дня вторгнення РФ цивільна авіація в Україні зупинена, оскільки небо над Україною закрите. Всі українські авіакомпанії втратили можливість здійснювати діяльність і заробляти кошти на польотах. На європейський ринок за цей час переорієнтувалася тільки одна компанія SkyUp, всі інші або приземлили свої літаки до нашої перемоги у війні, або взагалі позбавилися 30

всіх повітряних суден. Також в українських аеропортах "застрягли" літаки деяких європейських авіакомпаній.

Більшість українських компаній до вторгнення РФ літали на орендованих літаках. Це поширена практика і в Європі: через традиційно високу вартість повітряних суден власні борти мають далеко не всі. Ще за кілька тижнів до вторгнення окупантів в Україну європейські лізингодавці почали вимагати від авіакомпаній повернути літаки в Європу.

Авіакомпанії, які базувалися в Україні і яких страхувальники змусили вивезти літаки перед війною, фактично повернули літаки й здали сертифікати, повністю зупинили свою операційну діяльність. У решти літаки залишаються в аеропортах і не можуть покинути територію України через закритий повітряний простір.

У молодої української авіакомпанії Bees Airline на той момент було всього чотири літаки Boeing 737-800, власниками яких є американські компанії San Сlemente Leasing LLC та Bank of Utah. Всі з них повернули за кордон, і таким чином авіакомпанія залишилася без жодного літака ще до початку повномасштабної війни. А у серпні 2022-го Державна авіаційна служба України анулювала Сертифікат експлуатанта Bees Airline.

Єдиний спосіб задіяти наявний флот і утримати на роботі працівників авіагалузі в умовах закритого неба – працювати за кордоном. Чи не єдині, хто зараз активно використовує цю можливість і виконує рейси – українська авіакомпанія SkyUp.

У березні 2022 року SkyUp запропонувала свої літаки Boeing-737 в "мокрий лізинг" іноземним авіакомпаніям за умови, що вони не будуть літати в Росію та Білорусь. З весни 2022-го SkyUp виконувала евакуаційні рейси – вивозила жінок та дітей в країни Європи, а назад везли гуманітарний вантаж. Оплати по цих рейсах вистачало лише на паливо, проліт над територіями, на обслуговування в аеропортах та зарплати працівникам.

Також компанія надіслала відкритого листа партнерам із пропозицією співпраці, і звернення отримало хорошу реакцію. Іноземні 31

компанії стали орендувати їхні літаки разом з екіпажом: SkyUp стала працювати під європейською регуляцією. Компанії вдалося зберегти штат працівників понад 1200 осіб. Втім, вони практично єдині, хто переорієнтувався на європейський авіаринок [29].

Попит на літаки після пандемії у світі збільшується. Росте і вартість лізингу, тому після війни флот стане дорожчим. Крім того, українські авіакомпанії зараз накопичують борги, беруть кредити. У перевізників залишиться боргове навантаження, і вони вже не зможуть бути такими ефективними, тому є висока ймовірність, що ринок буде дуже привабливий, і ми зможемо побачити нових гравців.

У світі є практика, коли держава субсидує авіакомпанії. Наприклад, США тривалий час субсидували польоти всередині країни, тож в Україні можна зробити так само, якщо буде дозволено літати у внутрішні аеропорти.

Може бути, що після деокупації наших земель Росія буде й далі нас обстрілювати ракетами. Тоді аеропорти для цивільної авіації не будуть відкриті, адже один базовий літак на кшталт Boeing 737 або Airbus А320 коштує близько ста мільйонів доларів.

Тому відкриття пасажирських аеропортів прямо залежить від можливості гарантування необхідного рівня безпеки польотів, що може бути досягнуто через міжнародні домовленості щодо створення безпечних повітряних коридорів та зон, як це було реалізовано із зерновими коридорами з портів.

Маємо зрозуміти, що ризики для польотів нікуди не зникнуть ще тривалий час. Нам необхідно буде виробляти стратегії роботи аеропортів в теперішніх умовах, як це зробили в аеропортах Ізраїлю або Іраку. Україна є дуже великою за географічними мірками європейською країною, тому зонування регіональної структури повітряного простору для такої великої країни є важливим кроком на цьому шляху. **2.3. SWOT-аналіз поточного стану транспортної системи України**

Оцінити сучасний стан транспортної системи України, виділити сильні та слабкі сторони, а також виявити можливості та загрози допоможе SWOT-аналіз.

1. Сильні сторони.

1.1. Географічне положення: Україна знаходиться на перетині транспортних маршрутів між Європою та Азією, що надає великий потенціал для транзитного та міжнародного транспорту.

1.2. Розвинена мережа транспортних шляхів: Україна має розвинену мережу автомобільних, залізничних, авіаційних і морських шляхів, що забезпечує зв'язок з різними регіонами та країнами.

1.3. Потенціал для інфраструктурного розвитку: Україна має можливості для модернізації та покращення інфраструктури, зокрема розширення та модернізація аеропортів, розвиток швидкісних залізниць та автомагістралей.

2. Слабкі сторони.

2.1. Недостатня інвестиційна привабливість: транспортна система України стикається з проблемою недостатнього притоку інвестицій для модернізації та покращення інфраструктури.

2.2. Недостатня координація між видами транспорту: існує необхідність в покращенні координації та інтеграції різних видів транспорту, щоб забезпечити зручність та ефективність пересування пасажирів та вантажів.

2.3. Недостатня розвиненість логістичних центрів: Україна має потенціал для розвитку логістичних центрів, але наразі ця сфера потребує додаткового розвитку та покращення інфраструктури для створення ефективних логістичних центрів.

2.4. Технічна та технологічна відсталість роботи пунктів пропуску на державному кордоні, обмеженість їх пропускної спроможності. 33

2.5. Відсутність єдиного на рівні Уряду центру з оперативного аналізу та вирішення проблемних питань транспортної логістики.

2.6. Різна з країнами ЄС нормативно-правова база, що регулює діяльність транспортної галузі та проведення контролюючих процедур при перетині державного кордону [25].

2.7. Низький рівень інклюзивності (доступності транспорту для людей з інвалідністю та інших маломобільних груп населення).

3. Можливості.

3.1. Залучення іноземних інвестицій: Україна може привернути іноземні інвестиції для розвитку транспортної інфраструктури, що сприятиме модернізації та покращенню роботи транспортної системи.

3.2. Розширення міжнародних зв'язків: Україна має можливість підвищити свою міжнародну привабливість як туристичного напрямку, шляхом покращення зв'язків з іншими країнами та розширення маршрутів.

3.3. Використання технологій: впровадження сучасних технологій у транспортну систему, таких як електронні квитки, мобільні додатки та системи онлайн-бронювання, може сприяти зручності та ефективності пересування туристів.

4. Загрози.

4.1. Постійне цілеспрямоване знищення об’єктів залізничної, авіаційної та аеронавігаційної, морської та внутрішньої водної, туристичної, дорожньої інфраструктури, необхідність їх відновлення.

4.2. Конкуренція з іншими країнами: інші країни можуть пропонувати схожі туристичні пропозиції та розвинену транспортну інфраструктуру, що створює конкуренцію для України.

4.3. Триваюча широкомасштабна військова агресія РФ проти України, відсутність об’єктивної інформації щодо обсягів руйнування транспортної інфраструктури.

4.4. Несумісність залізничної інфраструктури України та країн ЄС. 34

4.5.Закриття повітряного простору України у зв’язку із введенням воєнного стану.

4.6. Недостатня інтеграція українських транспортних мереж до Європейської транспортної мережі TEN-T [25].

4.7. Відсутність туристичних потоків до України у зв’язку з небезпекою перебування в багатьох регіонах країни.

Отже, SWOT-аналіз транспортної системи України дозволив автору дійти висновку, що країна має величезний потенціал для розвитку транспорту і як наслідок для розвитку туризму, але лише за умови припинення бойових дій та безпеки пересування територією країни.

Шляхи відновлення транспортної інфраструктури та вдосконалення транспортної системи повинні включати інвестиції в інфраструктуру, покращення координації між видами транспорту, використання сучасних технологій, розвиток туристичної інфраструктури, залучення міжнародної підтримки, промоцію туристичного потенціалу, та посилення безпеки і комфорту туристів.

**ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2**

Цей розділ було присвячено характеристиці та проблемам транспортної системи України, яка розглядається з позицій можливостей забезпечення ефективного розвитку туризму, особливо міжнародного**.** Доведено, що минулий рік став найважчим випробуванням для українців за всю історію незалежності нашої держави: воєнний конфлікт серйозно вплинув на транспортну систему України і призвів до зниження пропускної здатності доріг, руйнування транспортної інфраструктури, обмежень у вантажних та пасажирських перевезеннях, а також до збільшення транспортних ризиків і непевності. Як результат, Україна сьогодні віднесена до групи найвищого ризику з точки зору безпеки польотів. 35

На сьогоднішній день транспортний сектор України - це значний і важливий сегмент для економіки країни, адже ефективна та злагоджена робота цілої транспортної системи являється рухомою силою для загального розвитку країни. Дослідження транспортної системи дозволили виявити потреби туристів у транспортних послугах, оцінити поточні можливості та в наступному розділі визначити шляхи поліпшення транспортної інфраструктури. **ШЛЯХИ ВІДНОВЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ТА ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ УКРАЇНИ**

**3.1. Шляхи відновлення транспортної системи України з урахуванням світового досвіду**

Міжнародний досвід розвитку транспортної системи після війни надає корисний контекст для розуміння можливих підходів та стратегій. Варто звернути увагу на деякі приклади інших країн, таких, як Німеччина, Японія, Південна Корея, Китай та деякі країни Скандинавії. Ці країни відбиралися як взірець з-за свого успіху у відновленні та розвитку транспортної системи (після воєнних конфліктів на їх територіях) завдяки цілеспрямованим інвестиціям у транспортну інфраструктуру, використанню інноваційних технологій, сприянню приватним інвестиціям та ефективному управлінню транспортними системами. Вони також зосередилися на розвитку мультимодальних підходів, що поєднують різні види транспорту для забезпечення зручності та швидкості пересування.

Важливим аспектом успіху цих країн є також сприяння інтернаціональній співпраці та обміну досвідом. Вони активно співпрацюють з міжнародними організаціями та іншими країнами, використовуючи передові практики та інновації для покращення своїх транспортних систем.

Загальна ідея полягає в тому, що Україна може взяти на увагу кращі практики інших країн, адаптувати їх до своєї унікальної ситуації та розробити комплексний план дій, спрямований на модернізацію та покращення транспортної системи.

Отже, Німеччина після Другої світової війни розпочала широкомасштабне відновлення та модернізацію своєї транспортної системи. Це включало відновлення автомобільних доріг, залізниць, мостів, аеропортів та портів. Країна також інвестувала у високошвидкісну залізничну систему та 37

розширила мережу автомагістралей. Це допомогло Німеччині стати однією з найрозвиненіших транспортних систем у Європі.

Японія після Другої світової війни зосередила зусилля на відновленні своєї залізничної мережі та розвитку високошвидкісних поїздів. Країна стала лідером у галузі швидкісних поїздів, а потяг Shinkansen став відомий своєю пунктуальністю, комфортом та безпекою, а також швидкістю до 320 км за годину. Японія також активно інвестувала у розвиток морських портів та автомобільних доріг, що сприяло покращенню доступності туристичних місць та забезпечило сталість транспортних зв'язків.

Південна Корея після Корейської війни також зосередилася на модернізації своєї транспортної системи. Країна побудувала нові автомагістралі та високошвидкісні залізничні лінії, що сприяло ефективному та швидкому переміщенню в межах країни.

Китай після завершення Культурної революції розпочав широкомасштабні інвестиції у розвиток транспортної системи. Країна здійснила значні зусилля для будівництва швидкісних залізниць, розвитку міського метро, розширення автомагістралей та модернізації аеропортів. Це дозволило Китаю стати світовим лідером у галузі швидкісного транспорту та забезпечити ефективне та зручне сполучення між регіонами країни.

Країни Скандинавії, такі як Норвегія та Швеція, після Другої світової війни активно інвестували у розвиток транспортної інфраструктури. Вони спрямували зусилля на розширення автомагістралей, модернізацію залізниць та розвиток морських портів. Крім того, вони активно використовували прогресивні технології та інновації, такі як електричні транспортні засоби та розумне управління трафіком, для забезпечення сталості та ефективності транспортної системи.

Ці приклади міжнародного досвіду показують, що після війни розвиток транспортної системи вимагає широкого спектру заходів, включаючи відновлення та модернізацію інфраструктури, інвестиції в нові 38

технології, забезпечення доступності та зручності переміщення та сприяння розвитку туризму та економіки країни.

Після війни розвиток транспортної системи України має велике значення для відновлення економіки та стабілізації ситуації у країні [30]. Таким чином вважаємо доцільним запропонувати та обґрунтувати декілька шляхів розвитку транспортної системи України після війни.

1. Інфраструктурні проекти.

Пріоритетними є відновлення та ремонт пошкоджених доріг, мостів, залізниць, аеропортів та портів. Інвестиції в інфраструктуру допоможуть поліпшити доступність та безпеку транспортування, забезпечити зручне сполучення між різними регіонами України та зовнішніми партнерами.

2. Модернізація транспортних засобів.

Важливо сприяти заміні застарілих транспортних засобів на більш сучасні, екологічно чисті та енергоефективні моделі. Це може охоплювати впровадження нових технологій, розвиток електромобільного транспорту, вдосконалення систем громадського транспорту тощо.

3. Розвиток мультимодального транспорту.

Створення і вдосконалення інтегрованих транспортних вузлів та мережі мультимодального транспорту дозволить забезпечити зручний та ефективний обмін пасажирами між різними видами транспорту (повітряним, залізничним, автомобільним, морським тощо).

4. Розширення міжнародних транспортних зв'язків.

Посилення співпраці з сусідніми країнами та розвиток транспортних коридорів, які забезпечують зв'язок України з Європою та іншими світовими регіонами, відкриє нові можливості для розвитку міжнародного туризму.

5. Електронізація та впровадження інформаційних технологій.

Використання сучасних інформаційно-комунікаційних технологій у транспортній системі сприятиме покращенню управління та координації руху, оптимізації маршрутів, покращенню безпеки та забезпеченню зручності для пасажирів. 39

6. Розвиток екологічно стійкого транспорту.

Важливим аспектом розвитку транспортної системи є зменшення впливу на довкілля. Пропаганда електромобільного транспорту, використання альтернативних видів палива та стимулювання зелених ініціатив у транспорті можуть сприяти екологічно стійкому розвитку.

7. Розширення туристичної інфраструктури.

Забезпечення зручного та привабливого туристичного середовища, розвиток готельної бази, ресторанного бізнесу, місць відпочинку та розваг допоможуть привернути більше міжнародних туристів та розширити туристичний потенціал України.

8. Залучення інвестицій.

Для успішного розвитку транспортної системи після війни важлива роль належить інвестиціям. Привабливість інвестиційного клімату та пошук іноземних інвесторів сприятимуть фінансуванню проектів з реконструкції, модернізації та розвитку транспортної інфраструктури.

Удосконалення організації пасажирських перевезень може в сутності сприяти покращенню надання туристичних послуг. Нижче наведемо шляхи покращення організації пасажирських перевезень з метою поліпшення туристичного обслуговування.

1. Розробка та впровадження інтегрованих маршрутів.

Співпраця між транспортними операторами та туристичними агентствами для створення інтегрованих маршрутів, які забезпечують зручність та легкість пересування для туристів. Це може включати поєднання різних видів транспорту (потяги, автобуси, літаки) та розробку пакетних пропозицій, що включають перевезення, проживання та екскурсії.

2. Поліпшення доступності.

Забезпечення зручного доступу до туристичних об'єктів шляхом покращення зв'язків транспорту. Це може включати розширення мережі автобусних та залізничних маршрутів до популярних туристичних місць, вдосконалення регіональної інфраструктури (особливо в селищах, віддалених 40

від обласних центрів) та забезпечення легкого доступу до транспортних вузлів.

3. Покращення якості послуг.

Забезпечення високої якості пасажирських перевезень, що включає комфортність, безпеку та надійність. Це може бути досягнуто шляхом модернізації транспортних засобів, надання відповідного навчання та підвищення кваліфікації персоналу, а також впровадження систем контролю якості та зворотного зв'язку від пасажирів.

4. Використання технологій.

Впровадження сучасних технологій в організацію пасажирських перевезень може суттєво покращити надання туристичних послуг, а саме:

- електронне бронювання (впровадження системи онлайн-бронювання та продажу квитків дозволить туристам зручно та швидко забронювати місце на транспорті без необхідності особистого візиту до каси або туристичного агентства);

- мобільні додатки (розробка мобільних додатків, які надають інформацію про графіки руху транспорту, розклади, маршрути та інші корисні дані, допоможе туристам планувати свої поїздки та перевезення більш ефективно;

- використання Інтернету речей (становлення датчиків та систем моніторингу у транспортних засобах дозволить збирати дані про стан обладнання, рух транспорту та пасажирський потік. Це дозволить операторам транспорту вчасно виявляти проблеми та покращувати ефективність перевезень);

- високошвидкісні та зручні транспортні засоби (впровадження високошвидкісних поїздів, зручних автобусів та комфортних літаків сприятиме збільшенню швидкості та комфорту подорожей туристів, що зробить їх більш привабливими для відвідування).

5. Розвиток інтермодального транспорту. 41

Співпраця між різними видами транспорту (потяги, автобуси, літаки) та створення зручних транспортних вузлів, де пасажири можуть зручно пересідати з одного виду транспорту на інший, сприятиме зменшенню часу та витрат на переміщення туристів. Інтермодальний транспорт дозволяє забезпечити безперебійне та ефективне пересування між різними транспортними видами, забезпечуючи зручність та швидкість переміщення. Створення зручних транспортних вузлів, де будуть забезпечені високоякісні пересадки, допоможе зменшити час очікування та забезпечить пасажирам комфортні умови під час пересадки.

Загалом, розвиток транспортної системи в контексті розвитку міжнародного туризму вимагає комплексного підходу та співпраці між різними галузями та стейкхолдерами. Це включає вдосконалення інфраструктури, розвиток і впровадження нових технологій, сприяння інтермодальному транспорту та забезпечення зручних транспортних вузлів. Ці заходи сприятимуть покращенню якості туристичних послуг, зменшенню часу та витрат на переміщення, а також збільшенню привабливості України як туристичної дестинації.

Ці шляхи розвитку транспортної системи України після війни спрямовані на покращення доступності, ефективності та сталості транспортування, що сприятиме економічному відновленню країни, підтримці розвитку міжнародного туризму та інтеграції вітчизняного транспортного комплексу до європейського.

На шляху до інтеграції вітчизняного транспортного комплексу до європейського Україні необхідно досягти високої економічної та екологічної ефективності функціонування транспортних систем.

Україна сьогодні має можливості перейняти європейський досвід удосконалення транспортного комплексу, оскільки його наближення до європейських стандартів буде доленосно впливати на швидкість та ефективність євроінтеграції. Тому порівняльна характеристика транспортної 42

системи України і Європейського Союзу надасть розуміння вектору інноваційного розвитку.

1. Інфраструктура.

Україна: транспортна інфраструктура України часто потребує ремонту та модернізації. Деякі ділянки доріг та залізниць потребують великих інвестицій для поліпшення стану та пропускної здатності.

ЄС: більшість країн ЄС мають добре розвинену транспортну інфраструктуру. Дороги, залізниці, аеропорти та порти зазвичай є сучасними та відповідають високим стандартам якості.

2. Громадський транспорт.

Україна: громадський транспорт в Україні, зокрема у великих містах, зазвичай пропонує широкий спектр послуг, таких як автобуси, тролейбуси, трамваї та метро. Однак, деякі міста стикаються з проблемами утримання та модернізації громадського транспорту.

ЄС: багато країн ЄС мають високорозвинену систему громадського транспорту. Метро, трамваї, автобуси та потяги забезпечують ефективне та зручне транспортування для жителів та туристів, а електронні системи квиткування дозволяють зручно користуватися різними видами громадського транспорту.

3. Міжнародні зв'язки.

Україна: має певний рівень міжнародних залізничних та автобусних зв'язків з країнами Європи та іншими сусідніми країнами.

ЄС: Країни ЄС мають розгалужену та розвинену систему міжнародних транспортних зв'язків. Залізниця, автобуси та авіаційні перевезення забезпечують ефективний зв'язок між країнами ЄС та з'єднують різні регіони. Існують широкомасштабні проекти, такі як європейські швидкісні потяги та автомагістралі, які сприяють зручному та швидкому переміщенню між країнами.

4. Екологічна сталість. 43

Україна: в Україні впроваджуються проекти щодо покращення екологічної сталості транспортної системи. Наприклад, розглядаються плани щодо розвитку електричних залізниць та електроавтобусів. Однак, ці проекти потребують подальших інвестицій та реалізації для досягнення сталої та екологічно чистої транспортної системи.

ЄС: країни ЄС активно впроваджують екологічно сталий транспорт. Зростає використання електричних автомобілів, гібридних транспортних засобів та відновлюваної енергії у громадському транспорті. Існують також ініціативи з розвитку велосипедних та пішохідних маршрутів для зменшення використання автомобілів та покращення екологічної сталості.

5. Інтеграція та безпека.

Україна: інтеграція транспортних систем та їх координація в Україні потребують подальшого розвитку. Проблеми можуть виникати при взаємодії між різними видами транспорту та управлінні рухом в межах країни та при перетині кордону.

ЄС: країни ЄС активно працюють над інтеграцією своїх транспортних систем для забезпечення зручності та безпеки пасажирів. Існують єдиноєвропейські стандарти та норми, які сприяють злагодженості систем та полегшують переїзд через кордони. Крім того, надається велика увага безпеці в транспортній системі, включаючи заходи щодо запобігання аваріям, надання першої допомоги та безпеки пасажирів.

6. Інновації та цифрові технології

Україна: в Україні поступово впроваджуються цифрові технології в транспортну систему, такі як електронні квитки та онлайн-системи моніторингу руху транспорту. Однак, розвиток інновацій потребує додаткових зусиль та інвестицій для досягнення високого рівня технологічного прогресу.

ЄС: країни ЄС є лідерами у використанні інновацій та цифрових технологій у транспортній системі. Це включає сучасні системи квиткування, моніторинг руху транспорту, інтерактивні додатки для пасажирів та інші 44

рішення, що полегшують переміщення та забезпечують зручність користувачів.

**3.2. Діджиталізація в Україні на прикладі інноваційного досвіду удосконалення транспортних систем ЄС**

Розвиток транспортних систем та впровадження інноваційних технологій в Європейському Союзі спрямовані на досягнення Industry 4.0 - концепції промислового розвитку, що передбачає широке використання кіберфізичних систем (CPS) у сфері транспорту. Цей процес спрямований на створення "розумних" транспортних засобів та цифровізацію транспортних процесів для поліпшення ефективності та екологічної безпеки [30, с.212].

Однією з інноваційних перспектив розвитку є діджиталізація транспорту, яка базується на використанні електронного зору та технологій Big Data для контролю транспортних засобів і регулювання транспортних потоків.

Ще однією перевагою дiджиталiзацii є спрощення комунікації між людиною та транспортною системою. Вже сьогодні у пасажирів є можливість за допомогою девайсів отримувати дані про кількість вільних місць в найближчому транспортному засобі, а у перевізників є можливість отримувати інформацію про кількість пасажирів в режимі реального часу та направляти додаткові рейси туди, де вони необхідні.

Логістичні IT-системи також відіграють важливу роль у розвитку транспортних систем. Вони дозволяють швидко підібрати клієнта, розрахувати оптимальний маршрут і використовувати гібридні системи альтернативної логістики для забезпечення задоволення потреб клієнтів.

Інтелектуальні транспортні системи є ще однією перспективою розвитку. Ці системи забезпечують автоматизацію і оптимізацію руху транспортних засобів за допомогою передових технологій та детекторів. Впровадження "розумних" транспортних магістралей та інших 45

інтелектуальних рішень дозволяє досягти більшої ефективності управління транспортними потоками і забезпечити оптимальне використання інфраструктури. Наприклад, в Києві впроваджено систему гнучкого реверсу Road Zipper, яка дозволяє регулювати щільність руху транспортних потоків і зменшувати затори. Цей проект став успішним і має короткий період окупності.

Ведучі виробники автомобілів, такі як Audi, BMW, General Motors, Cadillac, Toyota, Continental, Mercedes-Benz, Volvo, Tesla Motors, активно працюють над впровадженням безпілотних систем у транспортні засоби. Зокрема, Mercedes-Benz і Daimler спільно працюють над розробкою самокерованого автобусу, результати якої вже були продемонстровані. Ринок штучного інтелекту оцінюється фахівцями у 2,5 мільярди доларів США.

Для діджиталізаціі та розвитку безпілотного транспорту важливим є підключення транспортних засобів до Інтернету речей. У такій глобальній "екосистемі" штучні системи взаємодіють одна з одною із навколишнім середовищем, частково або повністю без участі людини. Поняття "Connected Car" (підключений автомобіль) стає все поширенішим, що означає, що транспортний засіб підключений до інших автомобілів, пристроїв, мереж та сервісів, утворюючи велику інфраструктуру. Це дозволяє обмінюватися інформацією між підключеними автомобілями, смартфонами та іншими пристроями. Очікується, що ринок подібних систем зростатиме до 50 мільярдів доларів США протягом наступних 5 років.

Україна також має потенціал для впровадження діджиталізаціі та безпілотного транспорту. Активне використання цих інновацій може сприяти розвитку більш ефективної, безпечної та сталої транспортної системи в країні. Це вимагає створення сприятливого законодавчого середовища, розробки стандартів та нормативних актів, а також сприяння співпраці між державними органами, науково-дослідними установами, приватним сектором та міжнародними партнерами. 46

Впровадження діджиталізаціі та безпілотного транспорту в Україні може мати позитивний вплив на розвиток туризму, забезпечуючи зручний, безпечний та екологічно сталий транспорт для міжнародних туристів.

Крім того, ці інновації можуть позитивно вплинути на розвиток внутрішніх зв'язків, забезпечуючи швидке та зручне переміщення між різними регіонами країни. Це сприятиме розширенню туристичної інфраструктури та популяризації менш відомих, але привабливих туристичних напрямків.

Додатково, впровадження діджиталізаціі та безпілотного транспорту може покращити доступність до пам'яток культури, історичних місць та природних заповідників. Це створить унікальні можливості для туристів відвідати віддалені місця, які раніше було складно досягти.

МАУ (Ukraine International Airlines) — флагманська авіакомпанія і найбільший авіаперевізник України. Головний офіс компанії знаходиться в Києві, хаб — у міжнародному аеропорту «Бориспіль». Компанія здійснює пасажирські й вантажні авіаперевезення за основними напрямками Україна — Європа, США, Близький Схід, країни СНД, Азія.

Морський і річковий транспорт України

Водний транспорт України поділяється на дві підгалузі: морський та річковий транспорт.

**Морський транспорт**

Україна має сприятливі передумови для розвитку морського транспорту; на півдні її територію омивають води Чорного та Азовського морів, які практично не замерзають і з’єднуються з Середземним морем через протоку Босфор, Марму¬рове море і протоку Дарданелли. Загальна довжина морської бере¬гової лінії України понад 2000 км Регулярні морські перевезення Чорним й Азовським морями почалися наприкінці XVIII ст.

Вже в IV—VI ст. Чорне море було судноплавним. Київська Русь (X—XIII ст.) мала стабільні зв’язки з Візантією. Відомі морські по¬ходи київських князів на Константинополь. Після перемоги над Туреччиною у 80-х роках XVIII ст. і переходу до Російської імперії Північного Причорномор’я Приазов’я тут виникають порти — Херсон (1778), Севастополь (1788), Одеса (1794). У Миколаєві та Севастополі створено суднобудівні підприємства.

З 1978 р. діє одна з найбільших у світі паромна переправа між Іллічівськом і болгарським портом Варна протяжністю 435 км. Для поліпшення зв’язків України з Північним Кавказом споруджено залізнично-паромну переправу через Керченську протоку.

Найважливішими морськими портами є Одеса, Ізмаїл, Іллічівськ, Херсон, Миколаїв, Севастополь, Ялта, Феодосія, Керч та ін. Великі портові міста на берегах Азовського моря — Маріуполь, Бердянські тощо. Через порти Чорного й Азовського морів здійснюються зов¬нішньоекономічні зв’язки країни. Основними експортними ванта¬жами є кам’яне вугілля, залізна руда, кокс, чорні метали, ліс, цу¬кор, хімічні продукти тощо; імпортними — машини, устаткування мінерально-сировинні ресурси та ін.

Основу морського транспорту України становлять Чорноморське (ЧМП), Азовське (АМП) та Українсько-Дунайське (УДП) пароплавства, що володіють транспортним флотом сумарною вантажністю 5,2 млн. тонн і пасажирським флотом на 9,9 тисяч місць. На території України розташовані 18 портів, до них належать 175 перевантажувальних комплексів, 8 судноремонтних заводів. Із загального обсягу вивезення вантажів на частку мінеральних будівельних матеріалів припадає 20 %, руди — 10 %, зерна та продук¬тів помелу його — 14, нафти і нафтопродуктів — 3,5, вугілля — 5%.

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв’язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров’я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

До земель морського транспорту належать землі, надані в користування під:

морські порти з набережними, майданчиками, причалами, вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об’єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту;

гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові та культурно-побутові приміщення та інші споруди, що обслуговують морський транспорт.

До земель морського транспорту не належать території, насипані або намиті в акваторії за кошти портів.

Спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об’єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об’єктів погоджується з адміністрацією портів.

Зміна економічних пріоритетів у зовнішній торгівлі, розрив ко¬лишніх транспортно-економічних зв’язків призводять до перероз¬поділу вантажопотоків: у зв’язку із зменшенням видобутку нафти в Росії Необхідно забезпечити регулярне ввезення (до 40 млн. тонн на рік) сирої нафти з країн Близького Сходу або Південного Серед¬земномор’я. Знизяться обсяги ввезення цукру-сирцю з Куби і збільшиться надходження імпортного зерна й продуктів для Росії та інших країн СНД із США, Австралії, Аргентини. Збільшиться імпорт машин, устаткування, продуктів харчування з країн Західної Європи. (Серед нетрадиційних вантажопотоків можна виділити імпорт зрід¬женого газу (17 млрд. м3), експорт марганцевої руди, цементу (до Зі млн. т), сірки (2 млн. тонн), мазуту (до 20 млн. тонн). Для освоєння нових вантажопотоків необхідно поповнити флот спеціалізованими суд¬нами, а саме танкерами та газовозами.

Великі можливості має експорт транспортних послуг. Проте український флот досяг критичного віку і, якщо не буде оновлений, всього за 5—7 років його витіснять конкуренти.

Враховуючи нормативне описання флоту, потреба України (окрім танкерів та газовозів) становить 117 вантажних транспорт¬них суден вантажністю 1,1 млн. тонн і її пасажирських суден на тис. місць. У перспективі темпи оновлення флоту повинні зберегтися.

У рамках програми модернізації та розвитку виробничої бази України потрібно створити комплекси для приймання імпортних енергоносіїв, у тому числі реконструювати Одеську нафтогавань, модернізувати комплекси у портах Маріуполі, Миколаєві, збудувати екологічно чисті спеціалізовані комплекси в портах Іллічівську, Південному, Дніпро-Бузькому, берегову стаціонарну базу бункерування суден, закупити перевантажувальну техніку підвищеної вантажності для терміналів, що обслуговують 20-футові контейнери міжнародного стандарту.

При організації пасажирських перевезень морським транспортом основним є вдосконалення туристсько-експлуатаційних перевезень, підвищення якості обслуговування пасажирів на внутрішніх транспортних лініях, для чого потрібно поповнити флот швид¬кісними, комфортабельними суднами, поліпшити взаємодію із залізничним, автомобільним і повітряним транспортом.

Валютні надходження від пароплавства становлять щороку 800— 900 млн. дол. Однак сучасна система оподаткування зводить нані¬вець можливість самофінансування морського транспорту.

У структурі вантажних морських перевезень перева¬жають вантажі, які посідають чільне місце й у структурі експортно-імпортних поставок України: руди чорних і ко¬льорових металів, кам’яне вугілля, кокс, нафта і нафто¬продукти, мінерально-будівельні матеріали.

Каботажні перевезення (між портами однієї держави, портами різних морів) здійснюються на невелику відстань (в середньому не більше 130 — 150 км), частка їх у вантажообороті незначна. Експортно-імпортні перевезення ванта¬жів морським транспортом здійснюються в середньому на відстань до 8 тис. км. і більше, внаслідок чого їх частка у вантажообороті морського транспорту перевищує 96%. Най¬більшу кількість міжнародних перевезень забезпечують чорноморські порти Одеси, Іллічівська і Південного. На Одеський порт припадає більше 20% вантажообороту морського транспорту України. Основними вантажами є руди, нафта і нафтопродукти, будівельні матеріали, зерно, цукор, цитрусові та ін. Іллічівський порт розташований за 20 км. від Одеси, є дублером Одеського. Працює він на забезпечення експортних поставок.

Порти Азовського пароплавства — Маріуполь, Бердянськ і Керч — спеціалізуються переважно на експорті залізної та марганцевої руд, чорних металів, кам’яного ву¬гілля, цементу.

Порти Українсько-Дунайського пароплавства — Рені, Ізмаїл, Кілія і Вилкове відіграють важливу роль в еконо¬мічних зв’язках з країнами Європи, особливо Дунайського басейну.

Через морські порти на експорт надходить кам’яне (коксівне) вугілля, кокс, залізна і марганцева руди, чорні метали, хімічні продукти, зокрема аміак, цемент, цукор, деякі види машин та інші товари. Україна імпортує ма¬шини та обладнання, мінерально-сировинні ресурси, зок¬рема боксити, фосфорити, продукцію сільського госпо¬дарства тощо. У перспективі важливе значення можуть мати нафта, нафтопродукти, зріджений газ. Але їх імпорт стане можливим після завершення будівництва нафто- і газотерміналів.

**Річковий транспорт**

Річковий транспорт, як і морський, має ряд переваг перед сухо¬путним. Зокрема, готові природні шляхи, використання течії води можливість одночасного транспортування великих вантажів і паса¬жирів. Утримання водних шляхів потребує набагато менших капітальних вкладень, до того й перевезення вантажів водним транс¬портом обходиться дешевше.

Річковий транспорт в Україні має давню історію. Це, по-перше, судноплавний Дніпро, який був у свій час найпрактичнішою південною частиною важливого шляху “із варяг у греки”, “варязький шлях”, що з’єднував Скандинавію з такими розвиненими у свій час країнами, як Стародавня Греція і Візантія. Цей шлях був голов¬ним для розвитку Київської Русі, зокрема для зміцнення її торго¬вих, культурних і релігійних зв’язків. Шлях проходив річками, суді на переміщувалися сушею волоком. На півночі він починався з Варязького (Балтійського) моря і далі йшов Невою через Ладозьке озеро, його притокою р. Волхов, Ільменським озером, його притокою р. Ловать аж до першого 30-кілометрового волоку між нею і притокою Двіни — р. Усв’ятою. Далі шлях продовжувався Двіною та Каспі, між якою і верхів’ям Дніпра судна перетягували сушею на відстані 80 км, і далі шлях продовжувався вже Дніпром до Руського (Чорного) моря.

Напади кочовиків на судна у степових районах і занепад Ві¬зантії призвели до того, що цей шлях з часом втратив своє колишнє значення. Після того як Північне Придніпров’я відійшло до Литви (XVI—XVIII ст.), частина дніпровського шляху служила для внутрішніх водних зв’язків, зокрема для перевезення лісу. Нижню частину Дніпра широко використовували запорожці для військо¬вих і господарських потреб.

Після будівництва в середині 30-х років Дніпрогесу і затоплен¬ня Дніпровських порогів встановилося наскрізне судноплавство на Дніпрі.

XVIII — перша половина XIX ст. — період інтенсивного будів¬ництва каналів у Європі з метою створення транспортних зв’язків між окремими річковими системами. У межах України в той час споруджуються канали для з’єднання басейну Дніпра з басейнами Німану, Вісли і Західної Двіни, тобто чорноморської транспортної артерії — Дніпра — з великими судноплавними річками, що впадають у Балтійське море, через їх верхів’я (чи притоку). У 1768 р. завершено будівництво Огінського каналу, який з’єднав притоку Німану р. Шару з притокою Прип’яті Ясельдою. Споруджено та¬кож і Березинський канал, який з’єднав невеликим судноплавним каналом притоку Дніпра Березину із Західною Двіною. У 1775 р. завершено прокладання Дніпровсько-Бузького (Королівського) Каналу, який з’єднав притоку Західного Бугу р. Муховець (басейн Балтійського моря) з притокою Прип’яті р. Пиною (басейн Чорного моря). Перші два канали функціонували недовго. Потяжну тра¬су Дніпровсько-Бузького каналу (приблизно від Бреста до Кобрина) на початку другої половини XIX ст. було реконструйовано. Цей канал функціонує і використовується (правда, обмежено) для зв’язків з Польщею.

Загальна довжина судноплавних річок в Україні становить 4,4 тис. км, у тому числі з освітлювальною і світловідбивною обстановкою З,9 тис. км. Найдовша внутрішня водна артерія — Дніпро (1200 км.).

Річковім транспорт України представлений міжгалузевим державним об’єднанням «Укррічфлот», яке реформувалося в акціонерну судноплавну компанію, що складається з Головного підприємства та 290 структурних одиниць.

Річковим транспортом України перевозяться вантажі Дніпром, Дунаєм, Чорним і Середземним морями із заходу у річкові порти Румунії, Німеччини, Угорщини, Австрії, а також морські порти Туреччини, Греції, Ізраїлю, Франції, Італії.

Для розвитку річкового транспорту необхідно застосувати великовантажні судна у внутрішніх перевезеннях масових вантажів; збільшити частку вантажів у пакетованому вигляді, контейнерах; розширити перевезення в ліхтеровозах; розвивати перевезення експортно-імпортних вантажів у суднах типу річка —море; пом’якшити чинники сезонної нерівномірності перевезень за рахунок продовження експлуатаційного періоду та організації цілорічної навігації на окремих ділянках; вивести з експлуатації фі¬зично й морально застарій судна та поповнити флот суднами нових типів; розширити обсяги перевезень буксирного флоту вантажопідйомністю 3900 т і більше; оснастити порти високопродуктивних перевантажувальними комплексами для навалочних вантажів, а також засобами малої механізації, що дасть змогу скоротити простої суден, вагонів та автомобілів для обробки, розвинути відомчі причали, оснастити їх сучасною перевантажувальною тех¬нікою.

Для освоєння намічених обсягів перевезень річковому транспор¬ту на перспективу потрібно 120 тис. т самохідного вантажного і 195 тис. т несамохідного тоннажу.

Для забезпечення стійкої роботи річкового транспорту треба реконструювати суднопіднімальні споруди Запорізького та Хер¬сонського судноремонтно-суднобудівного заводів, окремі об’єкти на Київському судноремонтно-суднобудівному заводі, Чернігівській і Дніпропетровській ремонтно-експлуатаційних базах флоту, три¬камерний судноплавний шлюз у Запоріжжі, збудувати Вилковську ремонтно-експлуатаційну базу флоту на Дунаї.

Основні водні артерії України — Дніпро з притоками Прип’ять і Десна, а також Дністер, Південний Буг. Як магістральні річкові шляхи використо¬вуються ділянки Дністровського лиману загальною про¬тяжністю понад ЗО км, гирло Дунаю довжиною 152 км, з них з морським устаткуванням — 140 км. Усі інші судно¬плавні річки — Десна (на північ від Чернігова), Стир, Го¬ринь, Дністер, Самара, Південний Буг, Сіверський До¬нець, Інгулець, Ворскла, Псьол, Орель — за транспортним використанням належать до малих річок, їх використову¬ють переважно для перевезення будівельних матеріалів, деякої продукції АПК, але суттєвої ролі у розміщенні про¬дуктивних сил вони не відіграють.

Річковий транспорт України системою каналів зв’яза¬ний з річками Білорусі та Польщі, що дає вихід у Балтій¬ське море. Основні вантажно-розвантажувальні роботи здійснюються в річкових портах Києва, Дніпропетровська, Запоріжжя, Дніпродзержинська, Кременчука, Черкас, Ні¬кополя, Чернігова, Херсона, Миколаїва, Рені, Ізмаїла, Кілії, Вилкова.

У структурі перевезень домінують мінеральні будівель¬ні матеріали (будівельний пісок і тверді кристалічні мате¬ріали), цемент, руда, метали і металобрухт, вугілля, про¬дукція АПК. Найбільший обсяг вантажних перевезень здійснюють Київська, Дніпропетровська, Запорізька і Херсонська області.

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв’язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров’я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

До земель річкового транспорту належать землі, надані в користування під:

порти, спеціалізовані причали, пристані і затони з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт;

пасажирські вокзали, павільйони і причали;

судноплавні канали, судноплавні, енергетичні та гідротехнічні споруди, службово-технічні будівлі;

берегоукріплювальні споруди і насадження;

спеціальні насадження для вирощування деревини, в тому числі ділової;

вузли зв’язку, радіоцентри і радіостанції;

будівлі, берегові навігаційні знаки та інші споруди для обслуговування водних шляхів, судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, майстерні, судноверфі, відстойно-ремонтні пункти, склади, матеріально-технічні бази, інженерні мережі, службові та культурно-побутові приміщення, інші об’єкти, що забезпечують роботу річкового транспорту.

Для робіт, пов’язаних із судноплавством і сплавом на внутрішніх водних шляхах, поза населеними пунктами виділяється у встановленому порядку берегова смуга. Землі берегової смуги не вилучаються у землекористувачів і використовуються відповідно до чинного законодавства України.

та розваг. За аналогією із залізницями на водному транспорті набули поширення морські та річкові подорожі — круїзи.

В умовах сьогодення в світі збільшується рухливість населення, економічні зв'язки набувають планетарного характеру і відкриваються нові напрямки для мандрівників.

Планета перетворюється на єдину систему і науковці виділяють кілька етапів перетворення:

– перший етап – XV-XVI століття, – розвиток мореплавання та великі географічні відкриття;

– другий етап – прогрес транспорту та зв'язку в XIX - XX столітті;

– третій етап – економічна, виробнича та інформаційна глобалізація.

Очікується, що четвертий етап стане етапом соціальної глобалізації.

На кожному з етапів роль транспорту була визначальною у формуванні різноманітних внутрішньодержавних та міжнародних зв'язків – торгівельних, культурних та економічних; в свою чергу розширення зв'язків призвело до збільшення контактів, поїздок з діловими, пізнавальними та розважальними цілями. Очевидно, що розвиток транспорту забезпечив розвиток туризму, у населення планети з'явився доступ до раніше невідомих частин світу і можливість пересуватися швидше і на більші відстані.

Глобалізація змінила обсяг та модель вантажних і пасажирських перевезень, а також збільшила вимоги до міжнародної та національних транспортних систем. Великі компанії розглядають всю планету як зону своєї діяльності, а значить їх співробітники та представники змушені частіше та швидше пересуватися у світовому просторі. Стрімко зростає кількість людей, для яких щоденні ділові поїздки та подорожі стають нормою повсякденного життя.

З'явилися спеціалізовані види туризму, які відрізняються за видом транспортних засобів, що використовуються: автобусні тури, морські та річкові круїзи, автоподорожі, залізничні тури, космічний туризм тощо. 12

Саме існування транспортних турів підтверджує зростаючий вплив транспорту на розвиток туристичних послуг. Зростає значення транспортної інфраструктури туризму в туристичній системі, і цей факт надає нам напрямок для подальшого дослідження.

Термін «інфраструктура» пройшов тривалий шлях розвитку. На по-чатку XX ст. під інфраструктурою розуміли комплекс споруд, які забезпе-чували дії збройних сил, а саме: склади, військові бази, полігони та ін. Пі-зніше, у 40-х роках поняття «інфраструктура» почали використовувати для групи галузей, котрі забезпечували функціонування промислового та сільськогосподарського виробництва. З 50-х років цей термін широко застосовують в економічній літературі. Під інфраструктурою стали ро-зуміти сукупність галузей і видів діяльності, які обслуговують і вироб-ничу, і невиробничу сфери економіки. У подальшому розвитку поняття «інфраструктура» все більше ува-ги вчені приділяють його поділу за сферами діяльності людини. Відповідно до Енциклопедії сучасної України, інфраструктура (ла-тинське словосполучення, що складається з понять «іпfrа» (під) та «sturtura» (будова, розташування)) – сукупність специфічних форм, ме-тодів і процесів, а також різноманітних споруд та комунікацій, що забез-печують загальні умови і нормальне функціонування економічної, соціа-льної, екологічної та інших галузей життєдіяльності суспільства, його ві-дтворення і розвиток. *Основне завдання інфраструктури* – сприяння ро-звиткові народного господарства, інтеграції виробництва, зростанню добробуту населення. Відповідно до призначення у суспільстві й економіці розрізняють виробничу та соціальну (також виділяють регіональну, інноваційну то-що) інфраструктуру. Такий умовний поділ пов’язаний з тим, що низка галузей і виробництв економіки обслуговують як потреби підприємств (організацій, установ, компаній), так і населення.

*До виробничої інфраструктури* належать підрозділи підприємств, які не беруть безпосередньої участі у створенні профільної продукції, але своєю діяльністю забезпечують необхідні умови для роботи основних виробничих цехів (допоміжні і обслуговуючі цехи, дільниці й господарс-тва, комунікаційні мережі, засоби збирання та оброблення інформації,

*Структуру туристичної ринкової інфраструктури можна предста-вити у вигляді трьох складових:*

─ інституційної,

─ інформаційної,

─ регламентуючої.

*Інституційну складову* становлять загальні інституції (транспорт, готелі, банки, страхові компанії, митниця, інвестиційні фонди тощо) і спеціалізовані інституції (туристичні фірми, рекламні підприємства, спе-ціалізовані страхові компанії, служби маркетингу тощо). *Інформаційна складова* містить такі елементи як:

─ розповсюдження інформації (Інтернет, засоби масової інформа-ції);

─ інформаційний та рекламний бізнес;

─ інформаційно-туристичний ресурс (необхідність створення об-разу романтичної подорожі, який би приваблював туристів, стимулював туристичну активність і ефективне використання туристичного потен-ціалу регіону).

*Регламентуюча складова* туристичної інфраструктури містить в собі нормативно-правові акти, що регулюють відносини в цій сфері жит-тєдіяльності суспільства. Правова регламентація розвитку туристичної інфраструктури здійснюється:

─ на державному рівні – Верховною Радою, Кабінетом Міністрів, Міністерством розвитку економіки, торгівлі та сільського господарства

─ на регіональному рівні – місцевими органами влади та самовря-дування.

Отже, у широкому розумінні *туристична інфраструктура* – це су-купність підприємств, установ і закладів, діяльність яких спрямована на задоволення потреб людей, котрі беруть участь в оздоровленні або від-починку, а також шляхів сполучення і транспорту та об’єктів розміщення туристів, що забезпечують умови стабільного функціонування. У свою чергу інфраструктура певною мірою формує туристичні ре-гіони, сприяє туристичній спеціалізації та профілю господарювання, адже завдяки наявності інфраструктурних зв’язків між окремими об’єктами визначають якість обслуговування на тій чи іншій території. Туристична інфраструктура обумовлена туристським споживан-ням, яке у вартісному вимірі складається із сукупності туристських ви-трат. А *основними туристськими витратами є*:

─ комплексні тури (пакет послуг);

─ послуги розміщення (короткотермінового проживання);

─ харчування та напої;

─ послуги пасажирського транспорту, екскурсійне обслуговування;

─ послуги перекладача;

─ організаційні послуги туроператора, турагента;

─ рекреаційні, культурні, розважальні, спортивні заходи;

─ придбання сувенірної продукції, фототоварів, відвідання магази-нів;

─ страхування;

─ інші (у т.ч. фінансові послуги, оренда транспортних засобів то-що).

Туризм безпосередньо або опосередковано, через туристське спо-живання, здійснює стимулюючий вплив на розвиток таких видів еконо-мічної діяльності, як транспорт, готелі та ресторани, роздрібна торгівля, харчова промисловість, будівництво, зв’язок, страхування, фінансове по-середництво, діяльність у сфері відпочинку і розваг, культури та спорту тощо; стимулює пожвавлення місцевої економіки та створення додатко-вих постійних та сезонних робочих місць. Туристське споживання актив-но підтримує існування та розвиток народних ремесел, національної ку-льтурної спадщини. Туристична інфраструктура охоплює: *– туристичні ресурси* – сукупність природних, історичних, культур-них, соціально-економічних та інших ресурсів відповідної території, які задовольняють різні потреби туриста; *– суб’єктів туристичної діяльності* – суб’єкти господарювання, що зареєстровані у встановленому чинним законодавством тієї чи іншої кра-їни порядку, і мають ліцензію або дозвіл на здійснення діяльності, пов’язаної із наданням туристичних послуг та внесені до Державного ре-єстру суб’єктів туристичної діяльності; такий суб’єкт туристичної діяль-ності як туроператор безпосередньо та регулярно здійснюють діяльність щодо створення турпродукту, реалізації та надання туристичних послуг, а також посередницьку діяльність із надання характерних і супутніх пос-луг. *– туристичну індустрію* – сукупність суб’єктів туристичної діяль-ності, організаційні структури підприємств харчування, транспорту, тор-гівлі, закладів культури, освіти, спорту тощо, які забезпечують надання послуг, виробництво та реалізацію товарів для задоволення потреб ту-ристів; *– туристичні послуги* – послуги щодо розміщення, харчування, ін-формаційно-рекламного обслуговування, а також послуги закладів куль-тури, спорту, побуту, розваг тощо, спрямовані на задоволення потреб ту-ристів; *– туристичний продукт* – попередньо розроблений комплекс, який поєднує такі послуги, що реалізуються або пропонуються до реалізації за єдиною ціною. Сюди входять: а) послуги перевезення; б) послуги проживання; в) інші туристичні послуги, не пов’язані із перевезенням і про-живанням. *Туристична інфраструктура виконує такі функції:*

─ забезпечення, функціонування та взаємодії суб’єктів туристи-чної сфери;

─ регулювання матеріальних, фінансових та інформаційних по-токів.

**1.2. Роль транспортної системи в сучасній туристичній галузі**

Транспортні послуги – один з основних видів послуг в туризмі. Туристичні подорожі здійснюються за допомогою різних видів транспорту. Важливим складовим елементом туристичної привабливості регіонів є ступінь розвитку транспортної інфраструктури, до якої відноситься розвиток магістралей регіонів та їх стан, міжнародні транспортні коридори, розвиток периферійних магістральних доріг та транспортна доступність популярних рекреаційних ресурсів [6, с.76].

Спираючись на загальновідоме поняття системи, як сукупності пов’язаних між собою складових елементів, можна з впевненістю стверджувати, що саме транспорт виступає основною складовою у державній транспортній системі. Не можна оминути увагою різновиди транспорту, які існують на сьогоднішній день. Існує багато підходів щодо класифікації різновидів транспорту, які пропонують поділяти транспорт на такі основні види, як транспорт рухомий людською силою та рухомий силою тварин, повітряний, рейковий, дорожній та водний тощо [7, с. 8].

Для проведення подальшої діагностики сучасного стану та особливостей розвитку транспортної системи України спочатку доцільно розглянути класифікацію видів транспорту, яка застосовується у міжнародній практиці. Так, у міжнародних рекомендаціях зі статистики туризму запропонована класифікація, яка розроблена UNWTO і традиційно використовується в статистиці туризму. Згідно з цією класифікацією усі види транспорту поділяються на три групи: повітряний, водний та сухопутний транспорт (рис.1.1). 13

На основі викладеної класифікації різновидів транспорту можливо визначити сутність поняття «транспортна система». Варто зазначити, що на сьогодні не існує єдиного підходу щодо змісту цього словосполучення. Більше того, у науковій літературі на сьогодні використовуються різні варіації поняття «транспортна система» (табл. 1.1).