



УДК 338.4:911.3

Яворська В.В.,
доктор географічних наук, професор, професор кафедри
економічної та соціальної географії і туризму
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова

Коломієць К.В.,
кандидат географічних наук, старший викладач кафедри економічної
та соціальної географії і туризму
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова

Сич В.А.,
кандидат географічних наук, доцент,
доцент кафедри економічної та соціальної географії і туризму
Одеський національний університет імені І.І. Мечникова

ВПЛИВ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРІВ НА РОЗВИТОК ТУРИЗМУ РЕГІОНУ УКРАЇНСЬКОГО ПРИЧОРНОМОР'Я

У статті розглядається сучасний стан транспортної інфраструктури регіону Українського Причорномор'я як складової частини його туристичного потенціалу. Охарактеризовано основні міжнародні транспортні магістралі, які проходять у регіоні. Визначено, що Приморська смуга, в якій зосереджені основні туристичні об'єкти, знаходиться в зоні економічного тяжіння міжнародного автомобільного транспортного коридору країн організації Чорноморського економічного співтовариства, а отже, має величезний потенціал для розвитку міжнародного туризму.

Ключові слова: туристична інфраструктура, міжнародні транспортні коридори, туристично-інформаційні центри, регіон Українського Причорномор'я.

В статье рассматривается современное состояние транспортной инфраструктуры региона Украинского Причерноморья как составляющей его туристического потенциала. Охарактеризованы основные международные транспортные магистрали, которые проходят в регионе. Определено, что Приморская полоса, в которой сосредоточены основные туристические объекты, находится в зоне экономического притяжения международного автомобильного транспортного коридора стран организации Черноморского экономического сообщества, а следовательно, имеет огромный потенциал для развития международного туризма.

Ключевые слова: туристическая инфраструктура, международные транспортные коридоры, туристско-информационные центры, регион Украинского Причерноморья.

Yavorska V.V., Kolomiyets K.V., Sych V.A. INFLUENCE OF INTERNATIONAL TRANSPORT CORRIDORS ON THE DEVELOPMENT OF TOURISM IN THE UKRAINIAN BLACK SEA REGION

The article considers the current state of the transport infrastructure of the Ukrainian Black Sea region as an integral part of its tourist potential. The main international transport highways that run in the region are described. It was determined that the Coastal Zone, where are concentrated the main tourist sites, located in the area of economic gravity of the international transport corridors of countries of the Black Sea Economic Community, and therefore has great potential for the development of international tourism. The features of a network of international transport corridors objects of tourist infrastructure are analysed.

Key words: tourist infrastructure, international transport corridors, tourist information centers, the Ukrainian Black Sea region.

Постановка проблеми. Значний рівень розвитку туризму у світі на сьогодні досягнуто завдяки виникненню різних видів транспорту та їх повсюдного використання, а також оцінці

переваг кожного із сучасних видів транспортних засобів. Для організації туристичної діяльності в Україні вплив транспортних факторів має особливе значення. З одного боку, висока

вартість авіап перевезення, нерозвиненість берегової інфраструктури та відсутність комфортабельного пасажирського флоту водного транспорту, важкодоступність до туристичних ресурсів залізничним транспортом стримують розвиток в'їзного та внутрішнього туризму, а з іншого, – наявність транспортних зв'язків з прикордонними країнами сприяє розвитку міжнародних поїздок.

Транспортна інфраструктура України не відповідає сучасним тенденціям розвитку міжнародного туризму, про що свідчить недостатність пристосування до задоволення попиту подорожуючих як за кількісними, так і за якісними параметрами [1; 8]. Отже, інтеграція України в міжнародні транспортні коридори має підвищити її транзитний потенціал, що призведе до економічної вигоди (в тому числі і за рахунок доходів від туризму), а також суттєво підвищить економічне зростання та конкурентоспроможність на європейській арені як України в цілому, зокрема і регіону Українського Причорномор'я (УП).

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематикою формування транспортної інфраструктури та її впливом на розвиток туристичної галузі займаються Б. Данилишин, Є. Пащенко, М. Бутко, О. Карась та ін. Автори розглядають різні види транспорту, їх сучасний стан, аналізують проблеми, що супроводжують їх розвиток, визначають напрямки вдосконалення транспортної інфраструктури, що сприятимуть зміцненню туристичного потенціалу України. Серед робіт, присвячених аналізу взаємозв'язку і взаємовпливу транспортної складової частини та туризму, з історичної точки зору заслуговує на увагу робота Н. Паньків. Процеси інтеграції України в міжнародну та європейську транспортно-логістичну мережу висвітлено в працях І. Смирнова.

Постановка завдання. Мета роботи полягає в аналізі транспортної інфраструктури регіону Українського Причорномор'я як складової частини його туристичного потенціалу.

Виклад основного матеріалу. Швидке зростання міждержавних економічних та культурних зв'язків, а також необхідність покращення та здешевлення міжнародного сполучення за рахунок підвищення узгодженості в розвитку та експлуатації взаємодіючих

ланцюжків транспортної інфраструктури різних країн поклали початок розбудові системи міжнародних транспортних коридорів (МТК), під якими розуміється система інституційних, технічних, технологічних та географічних елементів, що забезпечує значні перевезення вантажів на міжнародному рівні різними видами транспорту [3].

Сучасний стан розвитку туризму супроводжується широкими міжнародними торговельними, транспортними та інформаційними зв'язками. Особливим фактором розвитку туризму як в Україні, так і в регіоні УП стає розбудова міжнародних автомобільних транспортних коридорів. Міжнародна мережа транспортних коридорів визначена Деклараціями Першої (31.10.1991 р., Прага), Другої (14-16.03.1994 р., Крит) та Третьої (23-25.06.1997 р., Гельсінкі) Пан-Європейських конференцій з питань транспорту. Затверджені десять Пан-європейських міжнародних транспортних коридорів, які отримали назву «критські».

Одним із головних ресурсів УП, який є дійсно стратегічним, можна назвати вигідне географічне положення на перехресті провідних транспортних артерій з Європи в Азію, із Центральної та Північної Європи на Близький Схід. У межах регіону зосереджена берегова лінія Чорного моря – більше 1000 км, від державного кордону з Румунією до мису Турецький Вал на південному сході Перекопського заливу. Загальна площа регіону УП – 86360 км². Загальна чисельність населення УП у 2013 році складала 46 46841 чол.

Регіон має розгалужену транспортну систему. Експлуатаційна довжина магістралей залізничних колій загального користування в Херсонській області становить 452 км, в Миколаївській – 700 км, в Одеській – 1067,5 км. Мережа автомобільних доріг загального користування Миколаївської області становить 4792,4 км, в Херсонській області – 5002 км, в Одеській області – 8287 км [6]. Слід відзначити, що транспортні зв'язки між головними центрами – портовими містами значно слабші, ніж зв'язки кожного з них із глибинними «суходільними» містами. Так, залізничні магістралі Одеса – Подільськ – Вапнярка мають високу пропускну здатність і виділя-



ються дуже високими пасажиропотоками, на відміну від магістралей Одеса – Арциз – Рені та Одеса – Колосівка – Миколаїв, технічні характеристики яких набагато гірші, а пропускна здатність – невисока.

У структурі транспортної системи регіону УП функціонує 3 міжнародних аеропорти (Миколаїв, Одеса, Херсон), 11 морських торговельних портів, 3 річкових порти (Миколаївський, Херсонський та Новокаховський). Розташування регіону на берегах річки Дунай дає змогу підтримувати річкове сполучення з багатьма країнами Європи.

Із десяти Пан-європейських коридорів два проходять територією регіону УП, а саме: *Пан'європейський транспортний коридор №9* (Гельсінкі – Санкт-Петербург – Вітебськ – Київ – Одеса – Пловдив – Бухарест – Александрополіс); *міжнародний водний транспортний коридор № 7*, або, як його ще звать, Дунайський водний шлях, проходить через українські порти Ізмаїл і Рені.

Також функціонують міжнародні поромні маршрути: залізнично-поромна переправа Поті/Батумі – Варна – Іллічівськ, яка є складовою частиною міжнародного транспортного коридору Європа – Кавказ – Азія (ТРАСЕКА) та Іллічівськ – Деріндже (Турція), автопоромна лінія Іллічівськ – Стамбул [3].

Через регіон УП проходять такі *міжнародні автомобільні транспортні коридори*: Євразійський із проходженням по регіону УП: Одеса – Миколаїв – Херсон – Джанкой – Керч; Організації Чорноморського економічного співробітництва (ОЧЕС) із проходженням по регіону УП: Рені – Ізмаїл – Одеса – Миколаїв – Херсон – Мелітополь – Бердянськ – Маріуполь – Новоазовськ; Балтійське море – Чорне море з проходженням по Україні: Ягодин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Умань – порти Чорного моря.

І хоча Україна за ступенем транзитності посідає перше місце в Європі – про це свідчить найвищий серед країн Європи транзитний рейтинг (3,75 балів – розрахунки британського інституту Rendell [8]), але використання транспортної інфраструктури незадовільне. Як правило, дороги не відповідають сучасним вимогам як за технічним станом, так і за рівнем облаштованості.

На даний час система внутрішніх водних шляхів України, а на території регіону УП протікають Дніпро і Дунай, використовуються фрагментарно і нескоординовано. Економіка річкових перевезень лишається низькою, але туристичний потенціал системи внутрішніх водних шляхів лишається високим. Його головною складовою є Дунайський МТК, що з'єднує Чорне море з Північним і Балтійським морями.

На жаль, і морські пасажирські перевезення скоротилися за останні 10 років з 11 млн. пасажирів до 0 млн. у 2014 році [6], і лише починаючи з 2015 року в акваторію Одеського морського торговельного порту протягом року здійснено 13 заходів іноземних круїзних лайнерів і обслуговано 6563 туристи. У 2015 році в рамках дунайських круїзів в українську частину дельти Дунаю було здійснено 34 заходи та обслуговано 5146 іноземних туристів. У 2015 році пасажиропотік у міжнародних пунктах пропуску через кордон у межах Одеської області склав 7,4 млн. осіб, що на 1,5 млн. осіб більше порівняно з 2014 роком, з них іноземців – 4,5 млн. осіб (+900,0 тис. осіб) [4].

Розбудова транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи визначено одним із пріоритетів розвитку транспортно-дорожнього комплексу України. 12 травня 2004 р. Постановою Кабінету Міністрів України було прийнято закон «Про затвердження Програми розбудови туристичної інфраструктури за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів та основних транспортних магістралей у 2004–2010 роках». Облаштування мережі міжнародних транспортних коридорів об'єктами туристичної інфраструктури було покладено на Державну туристичну адміністрацію України.

Створення підприємств туристичної інфраструктури насамперед має здійснюватися в зонах економічного тяжіння за напрямками національної мережі міжнародних транспортних коридорів. До зон економічного тяжіння належать території, що прилягають до транспортних магістралей орієнтовно в радіусі 50 км з усіма соціальними й історико-культурними об'єктами. Більш далеке поширення впливу автодорожнього МТК на території передбачає

Ю. Білоконь. Згідно з його працями розміри коридору можуть сягати 150-200 км, тобто це територія в радіусі 2-3-годинної транспортної досяжності [5]. Міжнародний транспортний коридор є не тільки інфраструктурною віссю, а й територією комплексного розвитку, на якій взаємодіють інфраструктура, демографічні, соціально-економічні процеси.

Якщо ми звернемося до Національного атласу України [2], то побачимо, що в регіоні УП автодорожній міжнародний транспортний коридор країн організації Чорноморського економічного співтовариства (ОЧЕС) пролягає уздовж всієї Приморської смуги. Якщо ми територіально віднесемо до Приморської смуги всі адміністративні райони, які мають вихід до Чорного та Азовського морів безпосередньо або через гирлові ділянки рік, то в цьому випадку площа Приморської смуги складає 32 118 км², або 32,7% від загальної площі регіону УП. Треба зауважити, що саме Приморська смуга на сьогодні найбільше приваблює туристів як історико-культурними, так і курортно-рекреаційними ресурсами, адже саме тут знаходяться такі туристичні центри, як Ізмаїл, Вилкове, Білгород-Дністровський, Одеса, Коблеве, Миколаїв, Херсон. За даними офіційного сайту Державного комітету статистики України, загальна кількість обслуговуваних туристів у регіоні УП становить більш як 237 тис. осіб, з яких майже 37,7 тис. – іноземці. Кількість екскурсантів перевищує 135 тис. осіб [7].

У 50-ти кілометровій зоні тяжіння автомагістралі ОЧЕС розташовані численні курортні містечка, з яких офіційний статус курортів мають 38 населених пунктів регіону УП. Найбільш відомі курорти – це Сергіївка, Кароліно-Бугаз, Коблеве, Очаків, Скадовськ, Генічеськ. При співставленні схеми транспортно-логістичної мережі з ескізною схемою регіональної екомережі (рис. 1) можна відмітити, що в регіоні УП у зоні впливу автошляхів міжнародного значення проходять також екокоридори міжнародного рівня: Чорноморсько-Азовський широтний, який є найважливішим природним коридором міжнародного значення України, Нижньодунайський широтний, Дніпровський меридіанний та Дністровський меридіанний, Галицько-Слобожан-

ський широтний, основними структурними елементами яких повинні стати об'єкти природно-заповідного фонду. Отже, налагоджена інфраструктура підвищує й стимулює як відвідування туристами місцевих курортів, так і розвиток екологічного та сільського туризму.

На сьогодні для того, щоби задовольнити потреби туристів, недостатньо мати розвинуту інфраструктуру на території курортів, потрібно також облаштування туристичною інфраструктурою національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Програмою передбачено будівництво малих (через 20-30 км), середніх (через 40-50 км) і великих (через 100 км) комплексів типу кластерних утворень (магазинчики, медпункти, автозаправки, автосервісні майстерні, стоянки, що охороняються, уздовж міжнародних автомагістралей).

Туристично-інформаційні центри (ТІЦ) є також важливими структурними елементами інфраструктури туристичної галузі. ТІЦ – це установа, що надає іноземним туристам та громадянам держави різну за змістом інформацію, починаючи з особливостей міста перебування та країни в цілому та закінчуючи наданням послуг з продажу авіа- та залізничних квитків, квитків в театри, кіно, екскурсійні тури, в т. ч. із пропозицією послуги прокату авто та багато іншого. Так, у регіоні функціонують два ТІЦ – туристичний інформаційний центр м. Одеса та муніципальний туристичний центр, по Одеській області їх нараховується ще 3: регіональний інформаційно-туристичний візит-центр «Дністер» у м. Біляєвка, ТІЦ «Затока» у смт Затока Білгород-Дністровського району та ТІЦ Дунайського біосферного заповідника у м. Вилкове, на Миколаївщині функціонує ТІЦ «Миколаївщина туристична» (м. Миколаїв), також у м. Херсон працює Херсонський туристично-інформаційний центр.

Міжнародний досвід створення та діяльності таких осередків демонструє реальне спрямування туристичних потоків у певний регіон та збільшення фінансових надходжень до місцевих бюджетів. Однак у регіоні УП відсутня єдина мережа туристично-інформаційних центрів. І тому, наприклад, рекреаційні об'єкти, які розташовані в 50 кілометровій зоні тяжіння МТК № 9 на відрізку Любашівка – Одеса залишаються в більшості випадків невідомими для



Рис. 1. Транспортно-логістична й екологічна мережі та курорти регіону УП

автотуристів. Хоча саме північні периферійні райони регіону УП, які тривалий час здебільшого виконували аграрні функції, переорієнтувалися на розвиток зеленого туризму. Інший приклад – відсутність інформаційного забезпечення щодо об'єктів етнічного туризму на відрізку автошляху ОЧЕС Одеса – Білгород-Дністровський – Рені. Як відомо, межиріччя Дунай-Дністер характеризується строкатою етнічною структурою населення, що історично склалася в цьому регіоні, і саме тут найбільш розвинутий етнічний туризм.

Очевидно, для повноцінного облаштування мережі міжнародних транспортних коридорів туристичною інфраструктурою доцільним є формування «туристичних коридорів» у межах зон тяжіння транспортних магістралей. У цих коридорах треба визначати перелік туристичних об'єктів: природних, архітектурних, історико-культурних та інших, які можуть становити значний інтерес для туристів. Облаштувати майданчики для стоянок туристично-екскурсійних автобусів, нові місця короткочасного відпочинку автотуристів та водіїв; встановити інформаційні щити про розташування пам'яток історії, культури, архітектури, місць відпочинку та дорожні знаки, які вказують відстань до них.

Практично у всіх країнах Європи створюються також національні мережі туристичних шляхів загального користування для активного туризму, які є складовими частинами європейської мережі туристичних коридорів (пішохідних – *European long-distance tracks* та велосипедних – *EuroVelo routes*). Вони повинні відповідати принципам та рекомендаціям міжнародних організацій у цій галузі, зокрема велосипедні – рекомендаціям Європейської Велосипедної Федерації (*ECF*), а пішохідні – Європейської Спільноти Мандрівників (*ERA*). Їхні концепції трансєвропейських туристичних шляхів практично ідентичні, тому можна говорити про уніфікацію вимог до навігаційної інфраструктури активного туризму. Національні

мережі є потужним каталізатором для розвитку в'їзного і внутрішнього туризму, засобом пізнання потенціалу власної країни.

Висновки. Регіон УП має досить розгалужену транспортну мережу, значну кількість транспортних засобів, але погано розвинену транспортну та туристичну інфраструктуру уздовж основних транспортних магістралей. Території зон впливу МТК містять різноманітні туристичні ресурси, які сьогодні маловідомі та слабо використовуються, тому формування транспортних коридорів сприятиме використанню цих ресурсів. А це, у свою чергу, спричинить економічний, соціальний та містобудівний розвиток територій зони впливу. Більш того, в умовах високого транзитного потенціалу, яким володіє наша країна, розвиток транспортної мережі міг би прискорити інтеграцію як регіону, так і країни до міжнародного економічного простору, а також сприяти збільшенню потоків іноземних туристів.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Карась О.С. Сучасний стан та тенденції розвитку транспортної галузі України в контексті розбудови туристичної інфраструктури / О.С. Карась // Схід. – 2012 – № 6 – С. 38–43.
2. Національний атлас України / Під ред. Руденка Л.Г. – Київ : Картографія, 2003 р. – 440 с.
3. Нефедова Н.Є. Транспортно-логістичні мережі та системи : навчальний посібник / Н.Є. Нефедова ; наук. ред.: О.Г. Топчів ; ОНУ ім. І.І. Мечникова . – Одеса : Бондаренко М.О., 2014 . – 159 с.
4. Програма розвитку туризму та курортів в Одеській області на 2017–2020 рр.
5. Територіальне планування в Україні: європейські засади та національний досвід / В.С.Куйбіда, Ю.М.Білоконь. – К. : Логос, 2009. – 108 с.
6. Транспорт і зв'язок України. Статистичний збірник, 2016 р. Державна служба статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua/>.
7. Туристична діяльність в Україні в 2016 р. Статистичний бюлетень. Державна служба статистики України. Київ, 2017 р. – 76 с.
8. Управління регіональним розвитком туризму: навч. посіб. / Д.М. Стеченко, І.В. Безуглий, Н.П. Турло, С.М. Мархонос ; за ред. Д.М. Стеченка. – К. : Знання, 2012. – 455 с.