



Рис. 1. Стратегічні цілі розвитку туризму у регіонах України

Важливу роль при цьому повинна відігравати держава, яка попри декларування пріоритету туризму, має здійснювати цілеспрямовану державну підтримку галузі.

Для формування стабільного ринку тур послуг важливо підвищувати якість послуг, що надаються суб'єктами туристичної діяльності, забезпечувати відповідність їх якості і ціни, посилити просування національного турпродукту на ринку туристичних послуг. Тільки ефективне використання туристичного потенціалу та належна реалізація тур послуг сприятиме перетворенню України у туристичну державу. При цьому ще необхідно припинити воєнні дії, які є гальмуючим чинником туристичної діяльності в країні.

УДК 911.3:30/33:338.47(477.81)

ТРАНСПОРТНА СКЛАДОВА ФОРМУВАННЯ ТРАНЗИТНОГО ПОТЕНЦІАЛУ ТА КОНКУРЕНТОСПРОМОЖНОСТІ РІВНЕНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Л. О. Маковецька

maklora@ukr.net

*Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки,
м. Луцьк, Україна*

Я. С. Сосницька

yaroslavavni@mail.ru

*Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки,
м. Луцьк, Україна*

Надійне транспортне забезпечення й ефективне транспортне обслуговування є однією з обов'язкових умов успішного функціонування та комплексного розвитку економіки регіону та важлива умова інтеграції у світове господарство.

Виявлення факторів, які створюють для Рівненської області сильні конкурентні переваги та через залучення додаткових інвестицій сприяють розміщенню на її території нових підприємств, розвитку наукового та людського потенціалу – важливе завдання наукового та прикладного характеру. До невирішеної частини загальної проблеми конкурентоспроможності Рівненської області слід віднести виділення найбільш впливових факторів, а також виявлення тих, які не мають видимих ознак, але є суттєвими у забезпеченні розвитку регіону з метою їх врахування при формуванні відповідної регіональної політики.

Стратегічна та економічна важливість транспортної системи Рівненської області та її сучасний прогресивний розвиток визначають рівень, напрямки розвитку, як загальнодержавної так і регіональної транспортної системи.

Рівненська область має добре розвинену транспортну мережу, яка є частиною транспортної системи країни й забезпечує як внутрірегіональні, внутрідержавні, так і міжнародні й транзитні перевезення.

Транспортна система Рівненської області – це зовнішні відносини, зокрема, просторові функції, які зводяться до об'єднання територій в єдине ціле, здійснення зв'язку з іншими регіонами країни та зарубіжними державами, що реалізує перевагу України як транзитної держави [1].

Однією з основних конкурентних позицій Рівненської області є транспортне сполучення у напрямку Україна – Польща, яке дозволяє забезпечити не тільки взаємні зв'язки держав Європи, зокрема, через

найкоротший шлях сполучення між промисловорозвиненими та постсоціалістичними країнами Європи та СНД.

Транспортний комплекс включає автомобільний, залізничний, повітряний транспорт та міський електротранспорт. Вартість основних виробничих фондів підприємств транспортного комплексу становить 9,4% від загальної вартості виробничого потенціалу області.

Значну роль в мережі автодоріг України відіграє територія Рівненщини, яка розташована на північному заході України. Довжина автомобільних доріг загального користування складає 5057,8 км, з яких 4979 км – з твердим покриттям. Дороги державного значення – 2000,9 км, дороги місцевого значення – 3076,5 км. Сільські автодороги складають 821 км (16% від загальної довжини автодоріг), з них 658,2 км – це бруківка або чорне чи біле шосе [2].

Транзитний потенціал території також формують міжнародні транспортні коридори: Критський транспортний коридор № 3 (Краківець – Львів – Рівне – Житомир – Київ); Критський транспортний коридор № 5 (Косини – Чоп – Стрий – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ); Європа – Азія (Краківець – Львів – Рівне – Житомир – Київ – Полтава – Харків – Дебальцеве – Ізварине); Балтійське море – Чорне море (Ягодин – Ковель – Луцьк – Тернопіль – Хмельницький – Вінниця – Умань – порти Чорного моря). Крім міжнародних транспортних коридорів особливо важливими є магістральні дороги: М 06 Е40 (Львів – Рівне – Житомир – Київ), як складова транспортного коридору Європа – Азія та Критського транспортного коридору № 3; М07 Е373 (Київ – Ковель – Ягодин); М19 Е85 (Доманове – Ковель – Чернівці – Мамалига), як складова транспортного коридору Балтійське море – Чорне море; національна автомобільна дорога Н22 (Устилуг – Луцьк – Рівне). Важливе значення має автошлях регіонального значення Р05 Городище – Старокостянтинів, що проходить Рівненською і Хмельницькою областями через Дубровицю, Сарни, Костопіль, Рівне, Здолбунів, Острог, Нетішин, Славуту, Шепетівку і на кордоні переходить у Білоруський Р88 та Р76 (КПП «Прикладники» – Зарічне – Дубровиця). Дороги місцевого значення побудовані в основному у 1960 – 1980 роках і лише 26% з них мають капітальний тип покриття.

У рамках реалізації обласної цільової програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу здійснено масштабну реконструкцію відрізків автомобільних магістралей М06 та М07, побудовано дві транспортні

розв'язки в обхід м. Рівне. Проведено ремонт автомобільної дороги місцевого значення Дубровиця – Переброди – Рокитне [2].

Перевезення пасажирів і вантажів здійснюється спеціалізованими автопідприємствами та великою кількістю приватних перевізників. В області удосконалюється мережа приміських та міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутів загального користування. Автобусна маршрутна мережа області нараховує 90 міських, 452 приміські та 68 міжміських маршрутів. Для обслуговування внутрішньообласних маршрутів задіяні 952 одиниці транспортних засобів. Регулярним автобусним сполученням охоплено 98,3% сіл, що є одним із кращих показників серед регіонів держави.

Розвинена мережа автостанцій. В м. Рівне функціонує: Автовокзал КТ «Рівне-ПАС», (щодня відправляє близько 600 рейсів) та автостанція «Чайка» (пропускна здатність 290 рейсів за добу), ТзОВ «Управляюча компанія «Рівне спецбудінвест» та пункт відправлення автобусів «Залізничний» філії «Рівне автотранссервіс». Автостанції існують у всіх районах області[8].

Розвиток транспорту залучає до свого обслуговування периферійні ділянки придорожнього простору[4]. Забезпеченість автозаправними станціями на ділянках міжнародного та державного значення варіює від однієї до трьох на проміжку 25 км. Найменша концентрація АЗС спостерігається на ділянці Рокитне – Сарни автошляху Е373, а найбільше АЗС – на ділянці Дубно – Шепетин автодороги Е85. Найбільше закладів громадського харчування – на ділянці Рівне – Дубно автошляху Е40 (в середньому через кожних 5,4 км), а найменше – знову ж на ділянці Рокитне – Сарни автошляху Е373 (жодного).

Готельних закладів найбільше на ділянці Рівне – Острог і найменше – на ділянці Рокитне – Сарни автошляху Е373, де вони взагалі відсутні. Приведений матеріал свідчить про необхідність розбудови транспортної інфраструктури саме автошляху Е373. Крім того, вздовж нього розгалужена значна кількість рекреаційних штучних та природних комплексів, наприклад, Осницьке водосховище, біля якого бажано облаштувати готельно-ресторанний комплекс.

Пункти технічного обслуговування автотранспорту здебільшого розташовані в населених пунктах, найчастіше – в обласних та районних центрах.

Щодо залізничного транспорту, то мережа колій є не настільки щільною у порівнянні з автошляхами. Залізничний транспорт

забезпечує вантажні та пасажирські перевезення у дальньому сполученні. Експлуатаційна довжина залізничних колій у межах Рівненської області становить 351,3 км., з них електрифіковані 120,9 км (34,4% від загальної довжини). Вузлові станції Рівне, Здолбунів і Сарни обслуговують численні залізничні магістралі, що перетинають територію області [3].

В області функціонує обласне комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Рівне», що є складним авіатехнічним комплексом, призначеним для приймання, обслуговування та відправлення повітряних суден, забезпечення пасажирських та вантажних авіаційних перевезень. Аеропорт розміщений у північно-західній частині України на перетині міжнародних повітряних та автомобільних шляхів, у безпосередній близькості до транспортної розв'язки Київ – Варшава – Чоп, поблизу двох залізничних вузлів. Серед усіх аеропортів на заході України ОКП «Міжнародний аеропорт Рівне» має найбільш вигідне географічне розташування. Займає територію площею 165 га. Має одну злітно-посадкову смугу довжиною 2626 м і завширшки 42 м, навантаження – 210 т. Пропускна спроможність: пасажиропотік – 500 пас/год, вантажопотік – 50 т/добу. Аеропорт має два головних перони для обслуговування комерційних літаків. Вони сукупно забезпечують 32 місця стоянки літаків зі штучним покриттям. Поблизу аеропорту проходять автомобільні дороги (зокрема Е-40), що дає можливість за лічені хвилини дістатись до залізничного вокзалу, автовокзалу та до центру міста [2]. На даний час аеропорт Рівне має статус міжнародного, що підтверджено відповідними сертифікатами, а також входить до переліку пунктів пропуску на митному кордоні підакцизних товарів. Враховуючи географічні та технічні дані, перспективою ОКП «Міжнародний аеропорт Рівне» є створення вантажного транспортного вузла з використанням усіх видів транспорту.

Важливим аспектом в питанні конкурентних позицій транспортної системи є наявність пунктів пропуску через державний кордон, які роблять діяльність транспорту більш економічно вигідним. В області функціонують 5 пунктів пропуску (контролю) автомобільного, залізничного та авіаційного сполучення через державний кордон України: 1) міжнародний пункт пропуску для залізничного сполучення на станції «Удрицьк»; 2) міжнародний пункт контролю для залізничного сполучення на станції «Сарни»; 3) міжнародний пункт пропуску для автомобільного сполучення

«Городище»; 4) міждержавний пункт пропуску для автомобільного сполучення «Прикладники»; 5) міжнародний пункт пропуску для повітряного сполучення «Рівне».

Міжнародний залізничний пункт пропуску «Удрицьк», Міждержавний автомобільний пункт пропуску «Прикладники» (працює за тимчасовою схемою з 1992 р.) та Міжнародний автомобільний пункт пропуску «Городище» (введений в експлуатацію за постійною схемою в 2001 р.) не відповідають вимогам, що ставляться до пунктів пропуску такої категорії [8].

Отже, основною конкурентною позицією транспортної системи Рівненської області є вдале транспортно-географічне положення, на перетині міжнародних транспортних магістралей. Розвиненість транспортної системи, близькість до кордону з Європейським Союзом (100 км) та до столиці України, м. Київ (250 км), наявність розвинутої автомобільної та залізничної мережі, а також міжнародного аеропорту, робить регіон конкурентним з точки зору нарощування обсягів міжнародних транспортних операцій. У поєднанні з тенденцією західних інвесторів розміщувати виробництва неподалік кордонів ЄС для скорочення транспортних витрат, такі фактори є важливою передумовою для одержання значного економічного ефекту. Однак, ці фактори дають регіону певні конкурентні переваги, але не означають, що ця територія сама собою «автоматично» перетвориться в потужний транспортно-логістичний центр мультимодального типу. Можливими напрямками для розвитку цієї сфери економічної діяльності можуть бути (неповний перелік): розробка науково-обґрунтованої транспортної політики щодо міжнародних транспортних коридорів; залучення вітчизняних і закордонних інвестицій на створення транспортної і логістичної інфраструктури; удосконалення регіональної нормативної (а за потреби – законодавчої) бази для впорядкування взаємин учасників доставки вантажів; створення у вузлах транспортної мережі мультимодальних термінальних комплексів багатопільового призначення, що працюють за принципом «DOOR TO DOOR», яка передбачає доставку товару від дверей до дверей.

Набуття Рівненської області статусу конкурентоспроможного регіону повинно починатися з підвищення рівня конкурентного середовища та комплексного використання факторів його формування. Найважливіший напрям транспортного положення є широтний «схід – захід». Значимим є також меридіональний напрям «північ – південь». Зважаючи на чітку тенденцію до зростання вантажо- та пасажиро-

потоків, розвиток територій навколо обласного центру, як так званого центру економічного тяжіння вже сьогодні зобов'язує вжити заходів для належного просторового планування територій, зонінгу та резервування ділянок біля основних магістралей для наступної їх реконструкції, будівництва нових шляхів, розв'язок та об'єктів дорожньої інфраструктури. Це питання є також важливим і з огляду на суттєвий транзитний потенціал Рівненської області. Ефективне розміщення і створення нових пересадочних і логістичних вузлів дозволить уникнути можливих проблем у майбутньому.

Список використаних джерел:

1. Інвестиційний паспорт Рівненської області. №15-17. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://www.investinrivne.org/public/files/investpassport_ua.pdf
2. Служба автомобільних доріг у Рівненській області [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.avtodor.rv.ua/>
3. Стан та перспективи розвитку інфраструктури регіонів України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.fes.kiev.ua/new/wb/media/infrASTRUKTURA.pdf>.
4. Статистичний щорічник Рівненської області за 2015 рік / за ред. В. Ю. Мороза. – Рівне: Головне управління статистики у Рівненській області, 2016. – С.315 – 320.
5. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у після кризовий період: аналіт. доп. / за заг. ред. Я. А. Жаліла. – К. : НІСД, 2012. – 112 с.
6. Стратегія розвитку Рівненської області на період до 2020 року. Затверджено рішенням обласної ради від 18 грудня 2014 року № 137/ № 33-39. [Електронний ресурс]. Режим доступу: <http://www.rv.gov.ua/sitenew/data/upload/photo/8/strategiya.pdf>
7. Тархов С. А. Эволюционная морфология транспортных сетей / С. А. Тархов. – Смоленск – М.: Универсум, 2005. – 382 с.
8. Транспорт і зв'язок Рівненщини 2015: Статистичний збірник / за ред. В. Ю. Мороза. – Рівне: Головне управління статистики у Рівненській області, 2016. – 45 с.

УДК 911.3

ДЕЯКІ АСПЕКТИ СУЧАСНОЇ ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ВОЛИНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

Л. О. Маковецька

maklora@ukr.net,

*Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки,
м. Луцьк, Україна*

О. С. Червінська

oschervinska@gmail.com

*Східноєвропейський національний університет імені Лесі Українки,
м. Луцьк, Україна*

Одним із рушійних чинників економічного зростання будь-якої країни є міжнародне її співробітництво. Активна зовнішньоекономічна