

технології: студ. наук. конф., 20 квітня 2015 р. : матер. Конф. Одеса: ОНЕУ, 2015. С. 88-91.

13. Спориш О.А., Тягунова Н.М. Використання сучасних інформаційних технологій для просування туристичного продукту Полтавщини [Електронний ресурс]. Режим доступу: http://tourlib.net/statti_ukr/kravcov.htm

ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА В СИСТЕМІ РЕКРЕАЦІЙНО-ТУРИСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РІВНЕНЩИНИ

Яроменко О.В.

*ПВНЗ «Міжнародний економіко-гуманітарний університет імені
академіка Степана Дем'янчука», м. Рівне, Україна*

Yaromenko_ov@ukr.net

Розвиток транспорту актуалізує використання наявного рекреаційно-туристичного потенціалу України, оцінка якого потребує й урахування інфраструктурної складової. Постає необхідність у вивченні транспортної інфраструктури туризму як підсистеми туризму й транспорту, як провідника транспортних і туристичних послуг, як системи вирішення важливих завдань підприємництва на регіональному рівні. Тому аналіз транспортної інфраструктури Рівненської області в системі туристичного потенціалу є вагомим.

Для перевезення туристів під час подорожі використовуються різні види транспорту (авіаційний, автомобільний, залізничний, водний). Кожен з них має певні особливості щодо умов використання в туристських перевезеннях, що відображається на організаційних умовах туру та на якості турпродукту. Транспортні послуги є одними з основних видів послуг в туризмі і, відповідно, невід'ємною частиною туристичного продукту.

Рівень розвитку транспортної інфраструктури Рівненської області визначаємо як достатній. Територія забезпечена розвиненою мережею транспортних комунікацій, ділянки яких проходять за напрямками міжнародних європейських доріг, сприяють пропуску транзитних транспортних потоків через регіон. Територію області перетинають

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) [1].

Автомобільний вид транспорту як складова транспортної інфраструктури Рівненщини є найбільш популярним у перевезеннях пасажирів, незважаючи на певні незручності та високий рівень аварійності. Для використання наявного в регіоні транзитного потенціалу та диверсифікації розвитку в'їзного туризму надзвичайно важливе значення мають також територіальні та районні дороги, проте, у переважній своїй більшості, дороги не відповідають вимогам, як по технічному стану, так і по рівню облаштуваності.

Щодо мережевої забезпеченості автодорогами по території Рівненщини, то помітно меншими є показники щодо довжини автодоріг (у т. ч. з твердим покриттям) у порівняно з іншими областями. Найкраща транспортна доступність, щодо кількості рейсів транспортних засобів за добу, в напрямках Рівне-Сарни та Рівне-Корець. Вздовж названих автомобільних шляхів велика кількість історико-культурних туристичних об'єктів та значна кількість готельних закладів, що підвищує туристичну привабливість.

Залізничний транспорт Рівненської області забезпечує вантажні та пасажирські перевезення у дальньому сполученні. Експлуатаційна довжина залізничних колій у межах Рівненської області становить 605,8 км, з них електрифіковані 170 км, що складає 28,1 % загальної довжини [3]. Територією області проходять двоколіїні електрифіковані залізничні лінії з інтенсивним рухом поїздів: Чоп – Львів – Рівне. Кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом має «стрибокподібний характер» та тенденцію до зменшення, особливо за останні п'ять років. Практика свідчить, що залізницею користуються туристи, що подорожують на відстань від 500 до 1000 км. Тобто в зону впливу туристичного обміну з досліджуваного регіону потрапляють

Балтійські країни, Польща, Чехія, Словаччина. Більшість з них – країни, з якими до війни в Україні вівся активний туристичний обмін [1].

До 2020 р. на території Рівненської області функціонувала найдовша в Європі вузькоколійна залізниця «Антонівка-Зарічне» загальною довжиною 105,8 км, що проходила територією колишніх Володимирецького і Заріченського районів. Вузькоколійка мала велике туристичне та господарське значення. Саме згідно з Стратегією розвитку транспорту в Рівненській області до 2022 р. було передбачено реалізацію проєкту у сфері туризму «Поліський трамвай». Передбачалося створення нових об'єктів туристичної інфраструктури. Це сприяло би підвищенню попиту на послуги залізниці. Було започатковано етно-тур-фест «Бурштиновий шлях», який сприяв популяризації вузькоколійки, створенню сприятливих умов для її функціонування, зокрема для залучення інвестицій у розвиток туристичного об'єкта та відповідної інфраструктури навколо нього. Проте, згідно з офіційними заявами «Укрзалізниці» збитки «Поліської вузькоколійки» склали за 2020 р. 16 млн грн., її отримання визнали нерентабельним [2].

Найкраща ситуація, щодо наявних закладів готельного типу та проходження залізничних шляхів на території Рівненщини уздовж напрямку Сарни-Костопіль-Рівне-Дубно. Названі міста є важливими історико-культурними центрами. Високою є туристична атрактивність Рівного та Дубна, саме у цьому напрямку зберігається й найкраще інфраструктурне забезпечення закладами готельного типу та залізничних шляхів. Сприятлива ситуація у напрямку Рівне-Клевань, тут є заклади розміщення туристів для ночівлі туристів, окрім того Клевань відомий як туристичний центр Рівненщини.

Хорошим є залізничне покриття до Радивилова, туристична привабливість якого зростає за рахунок етнопарку «Ладомирія» (площею 8,5 га) - арт-простору представленого у вигляді 4-х локацій: музей під відкритим небом, проєкт «Майстерня Етнобрендів», ткацька майстерня «Серпанок» та музей автентичного костюма. Проте, готельних закладів у місті недостатньо, враховуючи хорошу транспортну доступність та туристичну привабливість.

Аеропорт м. Рівного має статус міжнародного, що підтверджено відповідними сертифікатами. Географічне розташування аеропорту є

вигідним. Адже він розміщений у північно-західній частині України на перетині міжнародних повітряних та автомобільних шляхів, у безпосередній близькості до транспортної розв'язки, що сполучає Київ – Варшаву – Чоп та поблизу двох залізничних вузлів.

З аеропорту м. Рівне здійснювалися польоти в Туреччину та Єгипет, що значно підвищило туристичний імідж регіону. Проводилася робота з авіакомпаніями, в тому числі з міжнародними, щодо запровадження регулярних рейсів до м. Люблін (Республіка Польща). Враховуючи географічні та технічні дані у післявоєнний період є усі перспективи створення ОКП «Міжнародний аеропорт Рівне» транспортного вузла з використанням усіх видів транспорту [2].

Гості міста Рівне, серед яких туристи, дуже часто користуються послугами тролейбусів, перевагою є не лише дешевий квиток, а й «відкритість» для туристів історико-культурних й сакрально-архітектурних об'єктів, панорами міста.

За 2020 р. усіма видами транспорту у Рівненській області перевезено 66 млн. пасажирів, у т. ч. автомобільним (48,3 млн. осіб), залізничним (1,3 млн. осіб), тролейбусним (6,4 млн. пасажирів) [1]. Явним лідером, у перевезенні пасажирів, в тому числі туристів, лідирує автомобільний вид транспорту.

Результативним як для сфери транспорту, так для індустрії туризму було би створення вздовж транспортних коридорів, а особливо в місцях перетину магістралей та поблизу великих населених пунктів, обслуговуючих комплексів, котрі б надавали готельно-ресторанні та культурно-розважальні послуги, забезпечували ремонт, технічне обслуговування транспортних засобів тощо.

Скорочення як виїзних, так і в'їзних туристичних потоків в Україні, в Рівненській області зокрема, пов'язано, в першу чергу, з наступними чинниками – пандемією COVID-2019 та війною росії в Україні. Військові дії, транспортна недоступність, недостатня мобільність жителів, низький рівень розвитку транспорту тощо. З 24 лютого 2022 р. галузь туризму в Україні знаходиться практично у стані стагнації.

Розвиток інфраструктури, зокрема, послуг транспорту, зв'язку тощо, потребують розв'язання, є одними із вагомих при вирішенні територіальних і соціально-економічних завдань, які пов'язані з розташуванням закладів розміщення туристів, пошуками шляхів

збалансування міжгалузевих інтересів, вирішенням питань розміщення курортного, житлового, соціального, інженерно-транспортного, комунального та інших видів будівництва, відтворення культурно-історичної спадщини, охорони та збагачення природного середовища інше.

Система транспортних мереж Рівненщини має яскраво виражений транзитний характер. Велика кількість територій, забезпечених різноманітними рекреаційними ресурсами, має хорошу транспортну доступність для туристів та екскурсантів. 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. Активне залучення різних видів транспорту до туристичного обслуговування дозволить ефективно розвивати різноманітні сфери та види туристичного бізнесу, диверсифікувати спектр надаваних туристичних послуг.

Список використаних джерел

1. Рівненська обласна державна адміністрація. Транспорт. URL: <https://www.rv.gov.ua/transport> (дата доступу: 15.10.2022).
2. Стратегія розвитку Рівненської області на період до 2027 року. Департамент економічного розвитку і торгівлі адміністрації. Рівне. 160 с.
3. Ярошенко О.В., Колесник М.С. Автомобільна транспортна інфраструктура у структурі туристичної індустрії регіону (на прикладі Рівненської області). VI Міжнародна науково-практична конференція «Modern research in world science». 4-6.09.2022 р. Львів, Україна. С.303–309.