УДК 338.48:338.49(477)

М.П. Бутко, Н.О. Алєшугіна

Розвиток мережі шляхів автомобільного сполучення та її роль у зміцненні туристичного потенціалу України

Розглянуто сучасний стан мережі автомобільних доріг, проаналізовано проблеми, що супроводжують її розвиток та відбиваються на процесах обслуговування туристів. На основі запропонованої методики обраховано середній бал зручності транспортної доступності туристичних об'єктів регіонів України, встановлено регіони, активізація використання туристичного потенціалу яких можлива за рахунок поліпшення транспортної доступності до їх архітектурно-історичних ресурсів. Запропоновано напрямки удосконалення транспортної інфраструктури, що сприятимуть зміцненню туристичного потенціалу України.

Ключові слова: туристичний потенціал, автомобільні шляхи, транспортні коридори, транспортна доступність.

Минає 10 років з того часу, як туризм проголошено пріоритетним напрямом розвитку української економіки. За цей час докладено чимало зусиль владних, наукових, бізнесових кіл для того, щоб вивести український турпродукт на якісно новий рівень конкурентоспроможності та залучити до його споживання якомога більше вітчизняних та іноземних туристів. Наразі Україні вдалося досягнути значних успіхів у збільшенні обсягу туристичних потоків і посісти сьоме місце за туристичними надходженнями у світі. Проте показники середніх надходжень від одного туриста значно відстають від показників країн, які приділяють розвиткові туризму значну увагу. Так, у США (світовий лідер за надходженнями від туризму) цей показник становить 1900 доларів, у Франції – 700, а в Україні – 200 [1]. Причини такого стану речей криються у популярності України у представників сусідніх країн, населення яких не схильне витрачати великих коштів на задоволення своїх туристичних потреб (Росія, Білорусь, Молдова, Польща, Словаччина, Угорщина, Румунія), їх швидше шопінговому, ніж культурному інтересі до нашої країни, а також короткочасності перебування іноземних туристів на нашій території. Тож наразі першочерговим тактичним завданням розвитку туризму в Україні є не лише утримати досягнуті позиції щодо кількості іноземних туристів, але й затримати їх на триваліший час в Україні та зробити так, щоб витрати їх зросли. Цієї мети можна досягнути за рахунок активізації використання власного туристичного потенціалу, залучення до туристичного обслуговування периферійних ділянок рекреаційного простору. Це завдання вимагає застосування комплексу заходів, у тому числі спрямованих на поліпшення транспортного сполучення. Адже транспорт та його інфраструктура є невід'ємною складовою туристичної сфери, а їх розвиток актуалізує використання наявного туристично-ресурсного потенціалу країни.

Характеристикою транспортного комплексу України та його оцінкою займалися дослідники: О. Бакаєв, І. Юхновський, Л. Чернюк, Б. Данилишин, Є. Пащенко, В. Ільчук, Ж. Дерій, Н. Іванова, О. Ярош та ін. Проте в науковій літературі транспорт майже не розглядається через призму розвитку туризму в країні.

Дана стаття присвячена розгляду мережі автодоріг України як частини її туристичного потенціалу. Автори розглядають шляхи автомобільного сполучення

© *М.П. Бутко, Н.О. Алєшугіна,* 2011.

України з позицій можливостей задіяння і забезпечення ефективного розвитку туризму, особливо міжнародного.

Автомобільний транспорт займає друге місце після авіаційного в міжнародних туристичних перевезеннях. Щорічно його послугами користується близько 40% туристів [1]. Проте у міжміському та приміському сполученні автомобільний транспорт беззаперечно є лідером [2]. Саме цим пояснюється той факт, що чимало дослідників та експертів пов'язують перспективи розвитку туризму з розбудовою сучасної мережі автомобільних шляхів. Для того, щоб проілюструвати роль розвиненої автомобільної мережі у розвитку туризму, порівняємо забезпеченість шляхами автомобільного сполучення України та деяких країн світу, в яких стабільно розвивається туризм (табл. 1), та обчислимо коефіцієнти кореляції та детермінації між групами показників розвитку автотранспортної мережі та туризму.

Загальна довжина автодоріг в Україні становить близько 170 тис. км, у тому числі з твердим покриттям – понад 97 %. На 1000 км^2 припадає близько 281 км автошляхів. Будучи більшою за площею від найбільших європейських країн Франції та Німеччини, Україна має, відповідно, у 5,6 та в 3,8 разу менше автомобільних доріг. Якщо ж брати до уваги їх щільність, то наша держава залишається далеко позаду.

За цим показником Україну випереджають не лише країни Західної Європи, але й наші східноєвропейські сусіди: Угорщина – 1715,8 км/тис. км^2, Польща – 1355,9, Словаччина – 893,1, Румунія – 834, Молдова – 374,7 [3]. Вищою щільність автодоріг є і в азійських країнах, які активно розвивають туризм: Туреччині – 547,7 км/тис. км^2, Малайзії – 299,3, Таїланді – 350,9.

Між показниками забезпеченості автомобільними дорогами та загальними показниками розвитку туризму є певний взаємозв'язок. Так, парний коефіцієнт кореляції між щільністю автодоріг та туристичними надходженнями становить

Таблиця 1

Порівняння показників забезпеченості автошляхами та розвитку туризму в деяких країнах світу *

Країна	Площа, тис. км^2	Довжина автошляхів, тис. км	Щільність автошляхів, км/тис. км^2	Кількість туристів, млн. осіб	Надходження від туризму, млрд. дол. США
Україна	603,7	169,4	280,6	25,4	5,8
Польща	312,6	424,0	1355,9	13,0	11,8
Угорщина	93,0	159,5	1717,8	8,8	6,0
Чехія	78,9	128,5	1628,8	6,6	7,7
Франція	551,6	951,5	1749,1	79,3	55,6
Німеччина	357,0	644,5	1805,3	24,9	40,0
Іспанія	307,6	681,2	1349,5	57,3	61,6
Італія	301,2	487,7	1618,7	42,7	45,7
Туреччина	779,4	426,9	547,7	25,0	22,0
Малайзія	329,7	98,7	299,3	22,1	15,3
Таїланд	513,1	180,0	350,9	14,6	17,7

* Складено за джерелом [3].

0,26, коефіцієнт детермінації – 6,7%. Ці самі показники між щільністю доріг та надходженнями від туризму дорівнюють 0,4 та 17,8%.

Завдяки рівнинному рельєфу територія України вкрита мережею автошляхів більш-менш рівномірно (табл. 2). Найбільшу довжину автодоріг мають Харківська, Вінницька, Дніпропетровська, Полтавська та Київська області. Найменшу – Чернівецька, Закарпатська та Івано-Франківська. Найвищою щільністю автодоріг вирізняються Львівська, Тернопільська, Вінницька, Чернівецька та Хмельницька області. Помітно меншими є ці показники в південних областях України, Луганській та Чернігівській областях.

Із загальної довжини автодоріг загального користування близько 5% припадає на міжнародні дороги, що входять до Європейської мережі, 2,8% – на націо-

Таблиця 2

Забезпеченість регіонів України автошляхами, 2010 р. *

	Довжина доріг, км	у т.ч. державного значення, з них			Частка доріг державного значення, %	Щільність доріг, км/1000 км^2	Частка доріг з твердим покриттям, %
		міжнародні	національні	регіональні			
Україна	169495	8221	4843	8034	12,4	280,8	97,8
АРК	6617	521	266	522	19,8	245,1	100,0
Вінницька	9523	365	0	423	8,3	359,4	94,2
Волинська	6204	321	190	242	12,1	307,1	92,7
Дніпропетровська	9148	417	444	79	10,3	286,8	99,9
Донецька	8086	326	339	0	8,2	305,1	99,2
Житомирська	8524	431	91	545	12,5	285,1	97,5
Закарпатська	3348	196	295	145	19,0	261,6	99,7
Запорізька	6980	393	104	200	10,0	256,6	97,7
Ів.-Франківська	4173	33	412	374	19,6	300,2	100,0
Київська	8555	428	249	795	17,2	296,0	99,8
Кіровоградська	6255	355	305	72	11,7	254,3	98,3
Луганська	5874	228	155	464	14,4	220,0	98,9
Львівська	8374	548	343	148	12,4	384,1	97,8
Миколаївська	4780	194	226	175	12,4	194,3	99,7
Одеська	8300	703	14	59	9,3	249,2	97,3
Полтавська	8876	377	159	355	10,0	308,2	100,0
Рівненська	5129	350	27	229	11,8	255,2	98,6
Сумська	7209	97	255	567	12,7	302,9	93,1
Тернопільська	5006	307	113	263	13,6	362,8	99,5
Харківська	9614	441	0	343	8,2	306,2	97,5
Херсонська	5023	399	0	305	14,0	176,2	99,3
Хмельницька	7169	149	197	499	11,8	348,0	99,3
Черкаська	6136	222	399	317	15,3	293,6	97,1
Чернівецька	2875	88	117	202	14,2	354,9	99,8
Чернігівська	7717	332	143	711	15,4	241,9	93,6

* Складено за джерелом [4].

нальні, 4,7% – на регіональні. Разом довжина доріг державного значення становить 21,1 тис. км. Саме вони відіграють важливу роль у розвитку в'їзного туризму, оскільки забезпечують міжнародні комунікації, з'єднують столицю з усіма обласними адміністративними центрами, а також забезпечують зв'язок зазначених доріг з основними міжнародними прикордонними пунктами пропуску автомобільного транспорту, міжнародними морськими та аеропортами, найважливішими об'єктами національного культурного надбання, курортними зонами, великими культурними центрами країни.

Територію України перетинають міжнародні автомагістралі Київ–Москва, Одеса–Київ–Санкт–Петербург, Москва–Харків–Сімферополь, Київ–Донецьк–Ростов, Київ–Львів – державні кордони з країнами Євросоюзу, Київ–Одеса–Кишинів. Головними внутрішньодержавними магістралями є Київ–Одеса, Київ–Львів, Київ–Дніпропетровськ–Сімферополь, Київ–Харків, Київ–Донецьк. Найбільшу протяжність автошляхів державного значення мають АР Крим, Івано-Франківська, Закарпатська, Київська та Чернігівська області.

В умовах високого транзитного потенціалу, яким володіє Україна, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції нашої держави в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів. Адже через її територію здійснюється транспортний зв'язок країн СНД з країнами Центральної та Південної Європи, Ближнього Сходу та Африки. Крім того, налагоджені комунікації західноєвропейських, Скандинавських та Балтійських країн з країнами Закавказзя, Центральної Азії, Далекого Сходу, Китаєм та Індією. У подальшому розвиткові і зміцненні цих зв'язків зацікавлені всі учасники транспортно-комунікативних процесів. У зв'язку з цим в Європі та Азії ведеться створення системи транспортних коридорів, в якій українські магістралі відіграють важливу роль. Територією України позначено проходження ділянок міжнародних транспортних коридорів, які співпадають з основними магістралями міждержавного та національного значення [6]. Це мають бути швидкісні магістралі міжнародного класу. Їх створення має суттєво поліпшити транспортне обслуговування, сприяти соціально-економічному розвитку прилеглих територій і, разом з тим, відіграти значну роль у подальшому розвитку туризму.

Проте наразі ці дороги не відповідають європейським стандартам за багатьма критеріями: зокрема, за швидкістю пересування, наявністю комплексних пунктів сервісного обслуговування, технічною та медичною допомогою, оснащеністю телекомунікаційними засобами.

Під час проектування дороги, в залежності від найбільшої перспективної годинної інтенсивності дорожнього руху, визначається її категорія. Дороги I і II категорій передбачають наявність чотирьох і більше смуг руху та пересування на високій швидкості. Їх технічні параметри найбільше відповідають сучасним європейським і світовим вимогам до автомагістралей і становлять всього 15,6 тис. км, тобто 9,2% загальної довжини (табл. 3). Найбільша частка таких доріг у Київській – 16,7%, Донецькій – 15,2%, Запорізькій – 13,7% і Луганській – 11,3% областях, а також в Автономній Республіці Крим – 14,6%. Гірше за всіх забезпечені сучасними дорогами I і II категорій Кіровоградська область – 4,0%, Чернігівська – 4,1%, Вінницька – 4,9%, Сумська – 5,0 % і Полтавська – 5,4%.

Найбільшу протяжність у всіх областях, окрім Київської, Закарпатської та Чернівецької, мають дороги IV категорії. За середньозваженим показником категорійності лідерами є економічно розвинені Київська, Донецька, Запорізька,

Таблиця 3

Характеристика категорійності автодоріг з твердим покриттям за регіонами, 2010 р. *

	Розподілення доріг з твердим покриттям за категоріями, км					Середньозважене значення категорійності	Частка доріг державного значення IV та V категорій,%
	I	II	III	IV	V		
Україна	**2616**	**12945**	**29112**	**105958**	**15189**	**3,71**	**5,9**
АРК	42	924	1008	3691	952	3,72	15,0
Вінницька	96	370	1810	6284	410	3,73	1,0
Волинська	48	498	1016	3813	374	3,69	2,8
Дніпропетровська	277	676	1061	7003	124	3,66	0,5
Донецька	247	979	1248	5234	313	3,55	0,0
Житомирська	232	446	1308	4515	1810	3,87	2,7
Закарпатська	18	322	632	799	1567	4,07	11,0
Запорізька	34	922	1032	4705	124	3,58	0,0
Ів.-Франківська	32	359	535	1910	1337	4,00	22,1
Київська	402	1024	3407	3234	469	3,27	9,1
Кіровоградська	0	253	1142	4028	726	3,85	2,3
Луганська	73	614	1189	3387	544	3,64	4,3
Львівська	46	926	1502	5048	671	3,66	2,1
Миколаївська	51	469	692	3554	0	3,63	2,4
Одеська	218	572	820	6080	386	3,72	5,3
Полтавська	110	369	1013	7367	16	3,77	4,7
Рівненська	110	224	473	3822	429	3,84	3,0
Сумська	4	355	1188	4877	286	3,76	2,8
Тернопільська	20	463	926	2306	1267	3,87	0,1
Харківська	181	504	1585	6602	500	3,72	0,0
Херсонська	39	367	1064	3519	0	3,62	1,6
Хмельницька	41	440	1885	3974	781	3,70	2,5
Черкаська	151	464	1250	3576	517	3,65	8,7
Чернівецька	18	215	342	933	1361	4,19	13,3
Чернігівська	126	190	984	5697	225	3,79	17,1

* Складено за джерелом [4].

а також Херсонська та Миколаївська області. Натомість в областях, розташованих на заході нашої держави, що володіють значним історико-культурним потенціалом (Чернівецька, Закарпатська, Івано-Франківська), переважають дороги низьких категорій. В ряді областей є ділянки доріг державного значення, побудовані за технічними характеристиками доріг IV та V категорій, які передбачають наявність двох або навіть однієї смуг руху та ширину проїжджої частини 6-4,5 м, більш круті кути поворотів, ніж у доріг вищих категорій [5]. Це не відповідає міжнародним стандартам. Найбільшими ці показники є в тих областях,

які володіють значним туристично-ресурсним потенціалом: Івано-Франківській, Чернігівській, Чернівецькій, Закарпатській та АР Крим.

Українські швидкісні дороги облаштовані лише 613 майданчиками стоянок і відпочинку, 91 криницею з питною водою та 304 туалетами [2]. Цього дуже мало для організації комфортних перевезень пасажирів автомобільним транспортом на далекі відстані.

Роль швидкісних автомагістралей в розвитку туризму неоднозначна. З одного боку, вони забезпечують швидкий та зручний доїзд до місць призначення, а їх якість, в основному, відповідає європейським вимогам. З іншого боку, несприятлива екологічна ситуація на пожвавлених магістралях, пов'язана з забрудненням повітря, ґрунту, значним рівнем шуму, підвищена небезпека перебування в таких місцях, пролягання магістралей за межами населених пунктів не мають нічого спільного з організацією багатьох видів туризму, в яких цінуються чисте повітря, тиша, мальовничі пейзажі, культурно-історичні пам'ятки. В Італії ця проблема вирішується наступним чином: в країні розбудована мережа платних швидкісних автострад, які проходять повз населені пункти. Туристи, що подорожують транзитом і прагнуть швидше дістатися місця призначення, обирають їх. Платні автостради обов'язково дублюються безкоштовними дорогами, пропускна спроможність та швидкість пересування якими вдвічі нижча, але які перетинають населені пункти та дають змогу ближче ознайомитися з особливостями різних регіонів.

Для використання наявного в Україні транзитного потенціалу та диверсифікації розвитку в'їзного туризму надзвичайно важливе значення мають також територіальні, обласні та районні дороги. Їх довжина становить, відповідно, 26,9 тис. км (15,8% довжини усіх автодоріг України), 52,1 тис. км (30,7%) та 69,5 тис. км (41,0% українських автодоріг) [4]. Вони переважно не відповідають сучасним вимогам як за технічним станом, так і за рівнем облаштованості.

Найпоширенішим типом дорожнього покриття у світі є асфальтобетон. Така його популярність пояснюється високими експлуатаційно-технічними характеристиками. В Україні найбільшу частку мають чорні шосе – 43,0%, а частка асфальтобетонних доріг у загальній протяжності доріг з твердим покриттям становить 35,5%. (рис. 1).

Крім того, 33% доріг державного значення не відповідають вимогам за міцністю, а 49% – за рівністю [6].

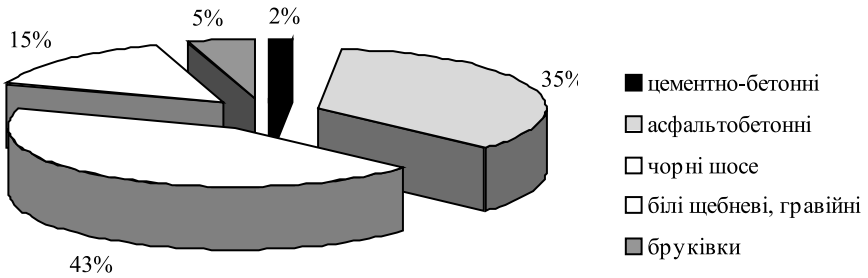

Рис. 1. Структура автомобільних доріг з твердим покриттям за типами покриття

У першу чергу така ситуація пояснюється браком коштів, що виділяються на будівництво, ремонт та утримання автодоріг. За підрахунками Уряду, в Україні на утримання 1 км^2 автодороги витрачається 5 тис. дол. США, тоді як в сусідній Росії – 12,2, а в країнах Євросоюзу – в десятки разів більше [6].

Для розвитку туризму має значення не лише якість доріг, але й транспортна доступність населених пунктів та місць, що мають визначні рекреаційні ресурси. В межах даної роботи здійснено спробу визначити та порівняти середній бал зручності автотранспортної доступності архітектурно-історичних туристичних атракцій регіонів України. Критерієм для присвоєння певної кількості балів було розташування населених пунктів, що мають архітектурно-історичні туристичні ресурси, щодо автострад державного та місцевого значення. До числа таких населених пунктів ввійшли ті, що мають найвизначніші архітектурно-історичні ресурси, обрані з числа туристичних дестинацій, описаних у путівнику «Вся Україна» [7]. Довжина доїзду до населених пунктів від найближчої дороги державного значення обраховувалася за допомогою програмного середовища «Карта України» ДНВП «Картографія» та ТОВ «Глобальні цифрові картографічні моделі». Бал, що присвоювався кожному з населених пунктів, визначався за такою шкалою (табл. 4).

Середній бал зручності транспортної доступності визначався як середнє арифметичне суми балів, що отримали населені пункти регіону.

На прикладі Чернігівської області проілюструємо застосування запропонованої методики.

1. Визначаємо місцеположення обраних населених пунктів щодо автодоріг (рис. 2).

Таблиця 4

Шкала оцінки розташування населених пунктів відносно різних типів доріг *

Розташування населеного пункту	Кількість балів
На перетині з міжнародним транспортним коридором	100
На перетині з дорогою національного значення	90
На перетині з дорогою регіонального значення. У межах 20-кілометрової доступності від міжнародного транспортного коридору	70
У межах 20-кілометрової доступності від дороги національного значення	60
У межах 20-кілометрової доступності від дороги регіонального значення. У межах 20-50-кілометрової доступності від міжнародного транспортного коридору	40
У межах 20-50-кілометрової доступності від дороги національного значення	30
У межах 20-50-кілометрової доступності від дороги регіонального значення. На відстані понад 50 км від міжнародного транспортного коридору	15
На відстані понад 50 км від дороги національного значення	10
На відстані понад 50 км від дороги регіонального значення	0

* Авторська розробка.

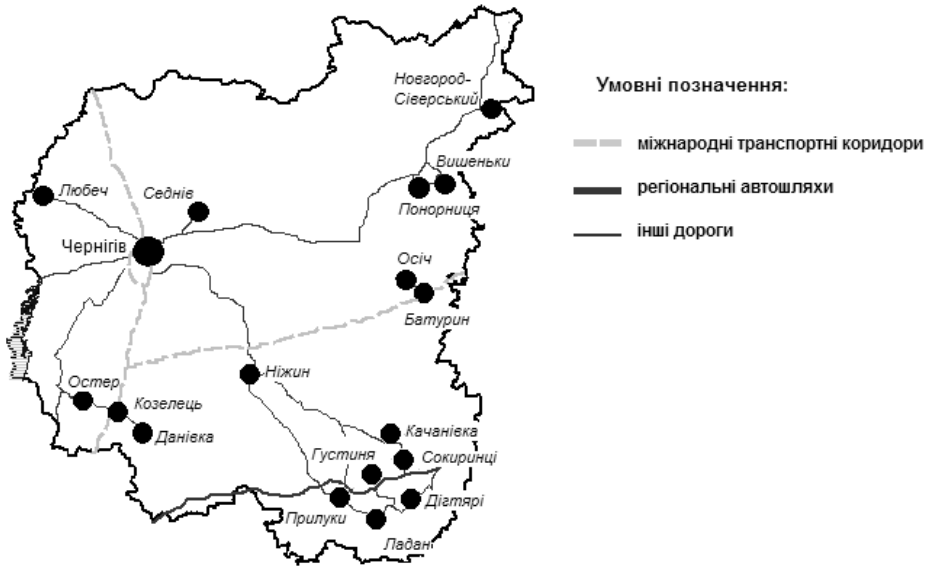

Рис. 2. Розташування населених пунктів Чернігівської області, що мають основні архітектурно-історичні атракції, щодо автошляхів державного значення

2. Обраховуємо відстань до найближчої дороги державного значення, результати записуємо в таблицю та відповідно до них присвоюємо певну кількість балів, знаходимо їх суму (табл. 5).

3. Визначаємо середній бал зручності автотранспортної доступності архітектурно-історичних дестинацій Чернігівської області – 56,2.

4. Аналогічно визначаємо середні бали зручності автотранспортної доступності архітектурно-історичних дестинацій інших регіонів України (табл. 6).

Значення показника зручності автотранспортної доступності регіонів України коливається від 40,3 у Черкаській області до 87,1 у АР Крим. Серед регіонів, які мають найзручнішу транспортну доступність, виділяються південні (АР Крим,

Таблиця 5

Визначення суми балів зручності автотранспортної доступності населених пунктів, забезпечених архітектурно-історичними туристичними ресурсами *

Розташування населеного пункту	Назва населеного пункту	Кількість балів
На перетині з міжнародним транспортним коридором	Чернігів, Козелець, Батурин	300
У межах 20-кілометрової доступності від міжнародного транспортного коридору	Остер, Данівка, Ніжин, Осіч	280
У межах 20-кілометрової доступності від дороги регіонального значення	Прилуки, Сокиринці, Дігтярі, Ладан, Качанівка	200
У межах 20-50- кілометрової доступності від міжнародного транспортного коридору	Седнів, Любеч, Вишеньки, Понорниця	160
На відстані понад 50 км від міжнародного транспортного коридору	Новгород-Сіверський	15
Всього		**955**

* Авторська розробка.

Таблиця 6

Середній бал зручності автотранспортної доступності архітектурно-історичних туристичних ресурсів регіонів України *

Регіон	Значення показника	Регіон	Значення показника	Регіон	Значення показника
АР Крим	87,1	Київська	65,3	Тернопільська	68,5
Вінницька	56,1	Кіровоградська	64,3	Харківська	70,4
Волинська	82,0	Луганська	65,5	Херсонська	74,0
Дніпропетровська	44,2	Львівська	73,6	Хмельницька	70,7
Донецька	66,4	Миколаївська	66,0	Черкаська	40,3
Житомирська	62,9	Одеська	75,0	Чернівецька	65,0
Закарпатська	67,7	Полтавська	52,9	Чернігівська	56,2
Запорізька	74,3	Рівненська	78,9		
Ів.-Франківська	55,7	Сумська	51,1		

* Авторська розробка.

Одеська, Херсонська) та північно-західні (Волинська, Рівненська та Львівська) області. Найменш зручну транспортну доступність до своїх архітектурно-історичних туристичних ресурсів мають центральні (Вінницька, Дніпропетровська, Черкаська) та північно-східні (Чернігівська, Полтавська, Сумська) регіони. Порівняння показників кількості історико-культурних пам'яток національного та місцевого значення в регіонах із середнім балом зручності автотранспортної доступності населених пунктів, де зосереджені основні архітектурно-історичні туристичні ресурси (табл. 7), виявляє можливості активізації наявного туристично-ресурсного потенціалу за рахунок розвитку транспортної інфраструктури в Дніпропетровській, Чернігівській, Черкаській, а також Житомирській, Кіровоградській та Полтавській областях.

Цей висновок підтверджує і кількість обслугованих у регіонах іноземних туристів (на жаль, вітчизняна статистика відображає кількість туристів, обслуговуваних турфірмами регіону, а не кількість туристів, котрі відпочивали в регіоні, тому більш наближені значення даних показників ймовірні лише щодо іноземних туристів), показники якої, як правило, вищі в регіонах, що мають більший бал автотранспортної доступності архітектурно-історичних туристичних ресурсів.

Автомобільний транспорт продовжує відігравати вагому роль у здійсненні міжміських, приміських та міжнародних перевезень туристів, а забезпеченість регіонів мережею шляхів автомобільного сполучення є одним з факторів, що сприяє активізації використання їх наявного туристично-ресурсного потенціалу. Наявність та стан автодоріг впливає на туристичну активність, а також на формування загального та туристичного іміджу нашої держави.

Українські шляхи автомобільного сполучення не відповідають європейським стандартам ані за кількісними, ані за якісними показниками. Проблема ускладнюється недостатнім фінансуванням, яке здійснюється за залишковим принципом і не дозволяє навіть утримувати наявні автодороги в належному стані.

Для зміцнення туристичного потенціалу країни, частиною якого є й транспорт, необхідно не тільки забезпечити належну якість шляхів автомобільного

Таблиця 7

Історико-культурний туристичний потенціал регіонів України та його використання

	Кількість історико-культурних пам'яток національного значення, од.	Кількість історико-культурних пам'яток місцевого значення, од.	Середній бал автотранспортної доступності	Кількість іноземних туристів, обслуговуваних турфірмами регіону, осіб
Крим	272	10443	87,1	141177
Вінницька	195	4061	56,1	1889
Волинська	223	1311	82	3357
Дніпропетровська	58	11409	44,2	4873
Донецька	26	3704	66,4	3137
Житомирська	80	7007	62,9	10
Закарпатська	152	1097	67,7	7761
Запорізька	17	8278	74,3	16606
Івано-Франківська	166	3778	55,7	2222
Київська	661	8264	65,3	258504
Кіровоградська	22	5530	64,3	541
Луганська	35	6502	65,5	163
Львівська	823	5446	73,6	9306
Миколаївська	43	5818	66	3415
Одеська	95	4340	75	29183
Полтавська	94	4561	52,9	718
Рівненська	126	3162	78,9	122
Сумська	156	2384	51,1	134
Тернопільська	185	4144	68,5	453
Харківська	102	12790	70,4	11089
Херсонська	66	5828	74	4356
Хмельницька	246	2786	70,7	1270
Черкаська	94	8949	40,3	441
Чернівецька	130	1571	65	5828
Чернігівська	213	9274	56,2	3300

* Складено за джерелом [8].

сполучення, але й збільшувати їх кількість, покращуючи тим самим транспортну доступність населених пунктів, які мають туристичні ресурси. Яскравим прикладом тут є досвід Республіки Польща, котра впродовж всього транзитивного періоду активно займається облаштуванням автомобільних шляхів, особливо місцевого значення.

У процесі визначення зручності транспортної доступності окремих населених пунктів з найвизначнішими архітектурно-історичними ресурсами було з'ясовано, що більшість їх розміщена на шляху пролягання міжнародних коридорів, регіональних доріг, а також у межах 50-кілометрової доступності від міжнародних коридорів. Виявлено можливості зміцнення туристичного потенціалу Дніпропетровської, Чернігівської, Черкаської, а також Житомирської, Кіровоградської та Полтавської областей за рахунок будівництва нових магістралей, Івано-Франківської,

Чернівецької, Закарпатської, АР Крим та Чернігівської – за рахунок підвищення якості та технічних характеристик автодоріг.

Список використаних джерел

1. Tourism Highlights, 2009 Edition. – Режим доступу : www.unwto.org.
2. Туризм в Україні. – К. : Держкомстат України, 2008. – 216 с.
3. The World Factbook. – Режим доступу : http://www.cia.gov/library/publication/the-world-factbook.
4. Протяжність і характеристика автомобільних доріг загального користування на 1 січня 2010 року : Бюлетень Державної служби автомобільних доріг України «Укравтодор». – К., 2010 р. – 9 с.
5. Державні будівельні норми України. Споруди транспорту : [Автомобільні дороги ДБН В.2.3. – 4 – 20000] / Державний комітет будівництва, архітектури та житлової політики України. – К., 2000. – Режим доступу : http://budinfo.com.ua/dbn/115.htm.
6. Офіційний сайт Укравтодору. – Режим доступу : www. ukravtodor.gov.ua.
7. Івченко А. С. Вся Україна : [Путівник] / А. С. Івченко. – К. : ДНВП «Картографія», 2006. – 656 с.
8. Офіційний сайт Державної служби туризму та курортів України. – Режим доступу : www.tourism.gov.ua.

Бутко Н.П., Алешугина Н.А. Развитие сети путей автомобильного сообщения и ее роль в укреплении туристического потенциала Украины.

Рассматривается современное состояние сети автодорог, анализируются проблемы, сопровождающие ее развитие и отражающиеся на процессах обслуживания туристов. На основе предложенной методики рассчитан средний балл удобства транспортной доступности туристических объектов регионов Украины, определены регионы, активизация использования туристического потенциала которых возможна за счет улучшения транспортной доступности к их архитектурно-историческим ресурсам. Предложены направления усовершенствования транспортной инфраструктуры, которые будут содействовать укреплению туристического потенциала Украины.

Ключевые слова: туристический потенциал, автомобильные пути, транспортные коридоры, транспортная доступность.

Butko M.P., Aleshugina N.O. Development of Roads Network and its Role in Strengthening of Tourist Potential of Ukraine.

Current state of roads network is examined, problems accompanying its development having an effect on tourist service sphere are analyzed. On the basis of the offered methodology the average grade of tourist objects transport availability in the regions of Ukraine is calculated. The regions where tourist potential management can be activated through improvement of transport accessibility to their architectural and historical resources are defined. Directions of transport infrastructure improvement with a view to assist strengthening of tourist potential of Ukraine are offered.

Key words: tourist potential, roads, transport corridors, transport availability.

Надійшло 29.10.2010 р.