

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН**  
Кафедра міжнародного туризму та країнознавства

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ  
Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Дудник І.М.  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА**  
(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)

ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ «БАКАЛАВР»

на тему: **ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА ЗАКАРПАТСЬКОГО  
РЕГІОНУ ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ ТУРИЗМУ**

Виконавець: студент 414 групи Салмін Владислав Олексійович

Науковий керівник: доктор географічних наук, професор, завідувач кафедри  
**Дудник Іван Миколайович**

Нормоконтролер: \_\_\_\_\_ **Борисюк Оксана Анатоліївна**  
(підпис) (П.І.Б.)

КИЇВ 2021

# НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародного туризму та країнознавства

Спеціальність: 242 «Туризм»

ОПП: «Туризмознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ  
Завідувач кафедри

\_\_\_\_\_ Дудник І.М.  
« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 2021р.

## ЗАВДАННЯ НА ВИКОНАННЯ ДИПЛОМНОЇ РОБОТИ

**Салмін Владислав Олексійович**

(прізвище, ім'я, по батькові в родинному відмінку)

Тема дипломної роботи: «Транспортна система Закарпатського регіону як чинник розвитку туризму», затверджена наказом ректора № 688 /ст від «29» квітня 2021 р.

2. Термін виконання роботи: з «17» травня 2021 р. по «20» червня 2021 р.

3. Вихідні дані до роботи: дослідження має теоретичний і практичний характер, виконане на основі аналізу матеріалів періодичних видань, нормативно-правових актів, статистичних даних Головного управління статистики України та інформаційних ресурсів мережі Інтернет,

4. Зміст дипломної роботи:

РОЗДІЛ 1. Теоретико – методичні засади дослідження транспортної системи

РОЗДІЛ 2. Аналіз сучасного стану транспортної системи Закарпатської області

РОЗДІЛ 3. Проблеми та перспективи розвитку транспортної системи

Закарпатської області

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ДОДАТКИ

5. Перелік обов'язкового графічного (ілюстративного) матеріалу: Рис 1.1 Територіальні системи, Рис 1.2 Види транспортних турів, рис 1.3 Туристичні подорожі, Рис 2.1 Використання колективних засобів розміщення, Рис 2.2 Картосхема транспортного сполучення Закарпатської області, Рис 3.1 Графік пасажирообігу за 2020 та 2019 рік, Рис 3.2 Картосхема маршруту, Додаток А картосхема туризму в Закарпатті

#### 6. Календарний план-графік

№ з/п	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Проаналізувати літературні та інші джерела з проблеми дослідження.	29.04 - 02.05 2021 р.	Виконано
2.	Обґрунтувати об'єкт, предмет дослідження, сформулювати завдання і мету. Написати вступ.	03.05 - 07.05 2021 р.	Виконано
3.	Проаналізувати різноманітні джерела інформації щодо теоретичних основ розвитку транспортних систем. Написати перший розділ.	08.05 - 10.05 2021 р.	Виконано
4.	Проаналізувати сучасний стан транспортної системи Закарпаття. Написати другий розділ роботи.	11.05 - 15.05 2021 р.	Виконано
5.	Виявити основні проблеми та перспективи розвитку розвитку транспортної системи як чинника туризму регіону. Написати третій розділ роботи та висновки	16.05 - 22.05. 2021 р.	Виконано
6.	Узагальнити результати проведеного дослідження, сформулювати висновки	23.05 - 28.06 2021 р.	Виконано
7.	Підготувати доповідь на попередній захист, розробити демонстраційні матеріали.	29.05 - 01.06 2021 р.	Виконано

8.	Провести роботу над зауваженнями після попереднього захисту дипломної роботи.	02.06 - 06.06 2021 р.	Виконано
9.	Захист дипломної роботи.	14. 06. 2021 р.	

7. Дата видачі завдання: «29» квітня 2021 р.

Науковий керівник дипломної роботи \_\_\_\_\_ Дудник І.М.  
(підпис керівника) (П.І.Б.)

Завдання прийняв до виконання \_\_\_\_\_ Салмін В.О.  
(підпис випускника) (П.І.Б.)

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	9
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО - МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ .....	10
1.1. Сутність, структура та функції транспортної системи.....	10
1.2. Транспорт як чинник розвитку туризму .....	17
1.3. Методика та методи дослідження .....	21
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ .....	25
2.1. Структура та динаміка .....	25
2.2. Внутрішньорегіональні відмінності.....	29
2.3. Транспорт як чинник розвитку туризму в області .....	35
РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ.....	39
3.1. Проблеми транспортної системи та шляхи їх вирішення .....	39
3.2. Перспективи розвитку туризму .....	41
3.3. Оптимізація взаємодії транспортної та туристичної системи .....	45
ВИСНОВКИ .....	51
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	52
ДОДАТКИ .....	55

## РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Транспортна система Закарпатського регіону як чинник розвитку туризму»:

Ключові слова – туризм, автомобільні перевезення, транспортна система, повітряний транспорт, туристичне агентство, туристичний оператор.

**Об’єкт дослідження** – транспортна система Закарпаття

**Предмет дослідження** – вплив транспортної системи на розвиток туризму Закарпаття як чинник

**Мета дослідження** – визначити вплив транспортної системи Закарпаття на розвиток туризму в області

Результати дослідження – здійснено огляд джерельної бази дослідження, визначено роль транспортної системи в розвитку туризму Закарпатської області, охарактеризовано сучасний стан транспортної системи Закарпаття, проблеми та перспективи їх вирішення для покращення розвитку туризму.

**Методи дослідження** –, методи аналізу та синтезу, статистичний метод, компаративний метод, систематичного підходу, метод узагальнення та інші.

**Практичне значення одержаних результатів** – отримані результати можуть бути використані при подальшому дослідженні даної проблеми, а також при розробці наукових планів та програм та написанні навчальних посібників.

Рекомендації щодо використання результатів – матеріали дослідження можуть бути використані іншими навчальними закладами для подальшої теоретичної та емпіричної детермінації критеріїв ідентифікації транспортної системи як чинника розвитку туризму; напрацювання аналітико-статистичного матеріалу; викладачами університетів для розробки освітніх програм, методичних рекомендацій, електронних навчальних курсів, у науково-дослідній роботі докторантів, аспірантів, студентів.

Сфера застосування – наукова діяльність, навчальний процес, туристична діяльність.

Прогнозні припущення про розвиток об'єкту та предмету дослідження – здійснити аналіз статистичних даних пасажиробігу країни, порівняти дані з іншими регіонами, здійснити огляд транспортних систем різних областей

## **СПИСОК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ**

ТТС – Територіальна транспортна система

ТС – Транспортна система

ЄС – Європейський союз

СНД – Співдружність Незалежних Держав

ЗОКП – Закарпатське обласне комунальне підприємство

АТП – Автотранспортне підприємство

ТОВ – Товариство з обмеженою відповідальністю



## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** Транспорт є досить важливою галуззю, яка має вплив на суспільство, його розвиток та умови життя людей, а також на екологічний стан. Дослідження транспортної системи Закарпаття є важливою темою, адже туристична інфраструктура включає в себе транспорт. Область межує з чотирма країнами, що робить цю тему більш актуальною хоча б за рахунок того, що вона є ланкою між Україною та цими країнами і це грає велику роль в туризмі.

**Мета** – визначити вплив транспортної системи Закарпаття на розвиток туризму в області

### **Завдання**

1. З'ясувати теоретико-методичні засади дослідження впливу транспортної системи регіону на туризм
2. Виявити стан розвитку транспортної системи Закарпаття
3. Визначити проблеми транспортної системи Закарпаття та як вони впливають на розвиток туризму в країні
4. Виявити перспективні напрямки розвитку та можливі покращення транспортної системи Закарпаття
5. Визначити, що саме робить транспортну систему Закарпаття чинником розвитку туризму

**Об'єкт** – транспортна система Закарпаття

**Предмет** – вплив транспортної системи на розвиток туризму Закарпаття як чинник

### **Методи дослідження**

1. Метод теоретичного аналізу — акцентування і розгляд окремих сторін, ознак, атрибутів, властивостей педагогічних явищ. Аналізуючи окремі факти,

групуєчи, систематизуючи їх, ми виявляємо в них загальне й особливе, установлюємо загальний принцип чи правило.

2. Метод узагальнення - процес встановлення загальних властивостей і ознак предметів.
3. Метод системного підходу - сукупність загальнонаукових методологічних принципів (вимог), в основі яких лежить розгляд об'єктів як сис

# РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ

## 1.1. Сутність, структура та функції транспортної системи

Транспорт (від лат. *transporto* - переносу, переміщую, перевозжу).

Транспортна система включає сукупність шляхів сполучення, засобів перевезення, управління та зв'язку, а також комплекс технічних споруд та пристроїв, що здатні забезпечити їх функціонування. Сукупність різних видів транспорту, що знаходиться у взаємній залежності та взаємодії під час здійснення перевезень, являє собою транспортну систему.

До сфери матеріального виробництва належить транспорт і є його четвертою галуззю (після видобувної, обробної індустрії та сільського господарства) і продовжує виробничий процес, доставляючи продукти від місця виробництва до місця споживання. Продукцією транспорту є сам процес переміщення, який здійснюється за допомогою транспортних засобів як у сфері виробництва, так і у сфері обігу.

Він впливає на розвиток господарства і як на споживача металу, енергії, деревини, гуми, інших продуктів. На нього припадає значна частина основних виробничих фондів та промислово-виробничого персоналу.

Специфіка транспорту, як галузі господарства, полягає в тому, що він сам не виробляє продукцію, а приймає участь у її створенні, забезпечує виробництво сировиною, матеріалами, обладнанням і перевозить готові вироби споживачу. Транспортні витрати включаються до собівартості продукції.

Створення умов для формування загальнодержавного й місцевих ринків робить транспорт є важливою складовою частиною ринкової інфраструктури. Значення транспорту для будь-якої країни, що займає велику територію, дуже велике. Він відіграє в державі важливу економічну та оборонну роль.

Транспортні системи країн Європи, Північної Америки, Найбільш розвинутими є, де зосереджено понад половину залізничних колій, рухомого складу, автомобільних шляхів, автопарку тощо. У цих країнах досягнуто високого технічного рівня розвитку транспорту: великі швидкості, регулярність сполучення, відносна дешевизна, масові перевезення вантажів та пасажирів, відносна безпека, постійне оновлення засобів транспорту.

Серед країн з значним рівнем розвитку транспорту вирізняються Японія, Республіка Корея, Тайвань, нафтодобувні країни Перської затоки. Швидкими темпами розвивається транспорт Китаю.

#### Структура транспортної системи

Обговорюючи структуру транспортної системи то також варто зазначити територіальну структуру

Територіальна структура, як сукупність територіально-просторових відношень між елементами (компонентами, підсистемами) і системи.

Найпростішою формою є лінійна структура, яка може характеризувати початковий стан розвитку системи з недостатньо інтенсивними та підпорядкованими територіальними відношеннями.

Наступною формою є деревоподібна форма, яка виступає у дихотомічному, хрестоподібному та радіально-променевому видах.

Більш розвинені форми пов'язані з виникненням циклів, кільцевих структур. До них належать полігональні, радіально-монокільцеві та прямокутні форми. див рис 1.1

Територіальна транспортна система (ТТС), є одним з типових різновидів територіальних систем. Вона являє собою поєднання на цілісній території шляхів сполучення і технічних засобів транспорту та об'єднує всі види транспорту для здійснення транспортних зв'язків з метою забезпечення умов розвитку соціально-економічної системи. Таке узагальнене визначення ТТС вказує, принаймі, на дві суттєві її особливості. По-перше, ТТС є органічною складовою

частиною (підсистемою) суспільно-географічної системи, в якій вона безпосередньо здійснює просторові матеріальноречовинні зв'язки. Ця обставина підкреслює надзвичайно важливу роль Територіальна транспортна система в забезпеченні цілісності певної регіональної соціально-економічної системи (області, економічного району). По-друге, Територіальна транспортна система має складну внутрішню структуру, специфічну організацію та функціональну зорієнтованість.

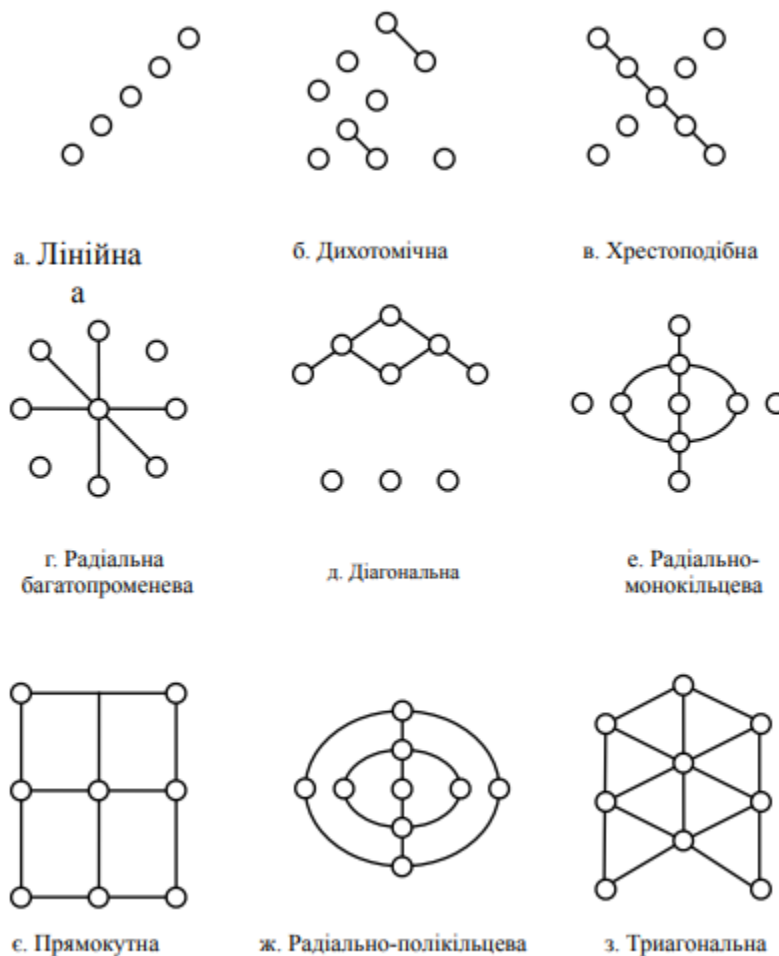


Рис. 1.1. Територіальні системи

Транспортна система об'єднує автомобільний, залізничний, морський, річковий, авіаційний та трубопровідний види транспорту. Одним з головних

системо утворюючих елементів транспортної системи є шляхи сполучення, що являють собою середовище, в якому або по якому рухається транспортний засіб.

Під шляхами сполучення розуміють ґрунтові та шосейні автомобільні дороги, залізничні колії та водні шляхи, повітряні лінії, монорельсові та канатні дороги тощо. Сукупність шляхів сполучення усіх видів транспорту складає транспортну мережу.

До засобів перевезення відносять рухомий склад різних видів транспорту – локомотиви, вагони, морські та річкові судна, літаки, автобуси, автомобілі тощо.

Для ефективної експлуатації транспортних засобів та шляхів сполучення потрібні засоби управління, зв'язку, служби перевезення, а також локомотивні й вагонні депо, гаражі, ангари, автобази, станції технічної допомоги, вокзали, аеропорти тощо.

Матеріальною основою ТТС є транспортна мережа - сукупність шляхів сполучення, що зв'язують населені пункти країни чи окремого регіону. В техніко-економічному відношенні транспортна мережа є одним із найважливіших елементів кожного виду транспорту, що характеризує рівень потенційної транспортної забезпеченості держави або окремого її регіону.

Обсяг та ефективність транспортної системи визначають - щільність мережі, її конфігурація, пропускна і провізна здатність спеціалізованих напрямків визначають значною мірою обсяг та ефективність транспортної роботи. Формування транспортної мережі, її видова структура, щільність шляхів сполучення як загалом, так і окремих видів транспорту, проходження основних магістралей визначаються галузевою структурою господарства, його виробничою спеціалізацією, територіальною організацією, густотою населених пунктів, особливостями історичного розвитку, природними умовами, а також економіко-географічним положенням території країни або її регіонів.

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).

Лінійними елементами є шляхи сполучення, а транспортні пункти та вузли – точкові (дискретні) елементи. Точкові та дискретні елементи формують транспортну мережу, яка виступає в якості просторового каркасу транспортної системи. Саме в такому сенсі транспортна мережа відіграє роль одного з найголовніших системоутворюючих чинників та одночасно є важливою матеріальною складовою системи. Цілісність транспортної системи великою мірою забезпечується в результаті здійснення просторово-територіальних переміщень вантажів і людей (транспортних потоків) між елементами системи (підприємствами, пунктами, вузлами).

Виділяють 2 типи структурних елементів ТТС: лінійні та точкові. Лінійні елементи являють собою власне шляхи сполучення (залізниці, автодороги, судноплавні річки, трубопроводи).

Точкові елементи – це транспортні пункти і транспортні вузли.

До транспортних пунктів відносяться залізничні станції, річкові пристані, морські і річкові порти, автобусні станції, аеропорти.

Транспортний вузол – являється місцем перетину, дотику або розгалуження шляхів сполучення декількох різних або однакових видів транспорту, що дає можливість здійснювати транспортні зв'язки принаймні в трьох напрямках. За значенням та функціями транспортні вузли поділяють на інтегральні та галузеві вузли.

Галузеві транспортні вузли утворюються в місці перетину шляхів одного виду транспорту, найпоширенішими серед них є залізничні, автотранспортні, авіаційні. Залізничні вузли являють собою перетин не менше трьох залізничних напрямів і мають у своєму складі, зазвичай, більше ніж одну залізничну станцію. Автотранспортний вузол – місце перетину принаймні трьох напрямів магістральних автомобільних шляхів національного чи міжнародного значення.

Інтегральні вузли утворюються в результаті взаємодії різних видів транспорту. Вони можуть бути двокомпонентними (поєднуються два види транспорту: залізнично-автомобільні, автомобільно-річкові, залізнично-морські) або полікомпонентними (поєднуються кілька видів транспорту: залізнично-автомобільно-морські, авіаційно-залізнично-автомобільні).

#### Функції транспортної системи

1. Соціально-політична функція транспорту виявляються в його здатності здійснювати обмін матеріальними й духовними цінностями між районами, містами, територіями і цим сприяє їх об'єднанню в єдину державу. Транспорт забезпечує вантажні, побутові і туристичні поїздки, а також медичне обслуговування людей, полегшує фізичну працю.

2. Культурна функція - важливе культурне значення транспорту, перш за все, полягає в тому, що він забезпечує спілкування між континентами, країнами, містами й людьми, та сприяє задоволенню їх естетичних потреб і культурному обміну.

3. Оборонна функція - у всі часи транспорт розглядався як один із важливих факторів забезпечення обороноздатності держави. Його функціями є перекидання військ і озброєнь, забезпечення об'єктів тилу і військового виробництва. Він є також важливою частиною багатьох видів військової зброї.

4. Історична - історія розвитку транспорту невіддільна від історії людського суспільства. Причиною цього є те, що без переміщення знарядь та предметів праці й самої людини неможливі ні виробництво споживання, ні яка-небудь інша цілеспрямована діяльність.

#### Типи транспортних систем світу:

- Північноамериканський тип. Особливостями розвитку є високий рівень розвиненості всіх видів транспорту.



- Європейський тип. Найгустіша у світі транспортна мережа. Пасажирські перевезення — залізничний транспорт; вантажні — автомобільний транспорт.

- Євразійський тип (країни СНД, Монголія). Відмінними рисами є недостатній розвиток автошляхів та низька їх якість.

- Азійський тип (усі країни Азії, крім Японії та «далекосхідних тигрів»). Основну роботу виконують залізниці. На Близькому Сході найрозвинутішим є автотранспорт, у приморських районах Південно-Східної Азії — каботажне судноплавство

- Транспорт України представлений автомобільним , залізничним , повітряним , водним (морським, річковим і озерним) і трубопровідним , у населених пунктах та у міжміському сполученні діє громадський транспорт пасажирських перевезень. Особливо розвинена інфраструктура залізничного і водного транспорту. Головним видом пасажирських і вантажних перевезень виступає автомобільний. Площа країни дорівнює 603 550 км<sup>2</sup> (46-те місце у світі).

## **1.2. Транспорт як чинник розвитку туризму**

Одним із головних чинників туризму є транспорт, тому що транспортна система є складовою в туристичній інфраструктурі.

Транспорт використовується для переміщенні людини з однієї країни в іншу, при переміщенні людей то місця їх відпочинку та об'єктів, які вони хочуть відвідати.

Транспортний тур – це подорож організованої групи туристів або туристів-індивідуалів за розробленим маршрутом з використанням певного різновиду транспорту.

Використання транспортних турів у туризмі широко відомо і вони поділяються на наступні див рис. 1.2.

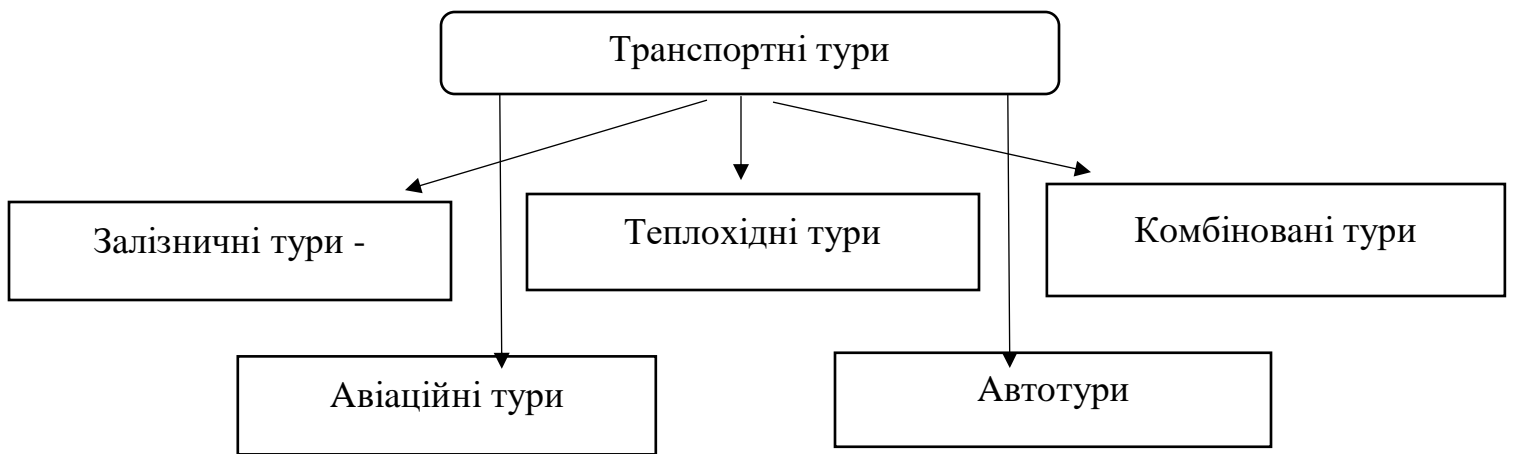


Рис. 1.2. Види транспортних турів

Залізничні тури – це подорожі організованих туристів із використанням залізничного транспорту.

Теплохідні тури – подорожі, організовані на морських або річкових теплоходах.

Комбіновані тури – це подорожі з використання декількох видів транспорту

Авіаційні тури – подорожі організованих туристів за розробленими маршрутами з використанням авіаційного транспорту

Автотури – подорожі туристів з використанням автобусів або автомобілів як основного засобу пересування

Транспорт широко застосовується в туризмі і поділяється за типом приналежності на:

- приватний транспорт турфірми – подорожі на транспорті, що належить туристичній компанії;
- орендований спеціальний транспорт – подорожі на транспорті, що належить транспортним організаціям і використовується туристичними фірмами на правах оренди. Морські та річкові теплоходи, спеціалізовані туристично-екскурсійні поїзди відносять до орендованого спеціального транспорту

- транспорт загального користування – тури на графіковому пасажирському транспорті, що використовується для перевезення груп туристів на правах пасажирів. Графікові поїзди, рейсові літаки пасажирських авіаліній, теплоходи та автобуси виступають в ролі транспорту загального користування;

- приватний транспорт туристів – спеціально розроблені індивідуальні або групові тури для автоаматорів із наданням послуг на шляху (проживання в автокемпінгах, харчування, екскурсії, дозвілля, авторемонт тощо).

Також існує класифікація туристичних подорожей з використанням транспортної системи на три групи див рис. 1.3

Транспорт став невід’ємною складовою туристичної сфери. За участю у задоволенні туристичних вимог транспортні засоби відносяться до первинних, вторинних і третинних підприємств рекреаційного комплексу:

- первинні – це транспортні підприємства, які беруть участь в обслуговуванні туристів (в залежності від використовуваних транспортних засобів виділяють автомобільний, автобусний, мотоциклетний, авіаційний, залізничний, велосипедний, водний на гребних судах, водний на моторних судах, кінний види туризму);

- вторинні - транспортні підприємства, які виконують внутрішні (міські) та зовнішні пасажироперевезення, але не спеціалізуються на перевезенні туристів;

- третинні - підприємства, які відносяться до обслуговування промисловості та сільськогосподарських виробництв і тим самим частково залучені в обслуговування туристів

## Поділ туристичних подорожей на три групи

За сезонністю	За побудовою траси маршруту	За тривалістю маршруту
<ul style="list-style-type: none"><li>• цілорічні – діють упродовж усього року;</li><li>• сезонні – зимові, літні, періоду міжсезоння;</li><li>• разові – здійснюються за разовим замовленням.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• лінійні – починаються в одному пункті та закінчуються в іншому;</li><li>• радіальні – передбачають переміщення у різних напрямках з одного пункту з поверненням до нього;</li><li>• кільцеві – починаються та закінчуються у тому ж пункті.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• короткострокові – прогулянкові подорожі тривалістю до 24 годин;</li><li>• подорожі вихідного дня (до 3 діб);</li><li>• тривалі (середні, довгі та дужетривалі).</li></ul>

Рис. 1.3 Туристичні подорожі

Взаємодія транспортного комплексу з туристичним взаємовигідна. 80 - 90% доходу від пасажирських перевезень на транспорті одержується від обслуговування туристів за даними Мінекономіки України . З іншого боку - завдяки транспорту до туристичного користування залучаються периферійні ділянки рекреаційного простору.

До умов, крім розвитку туристичної інфраструктури, можна віднести рівень розвитку транспорту, що складається з транспортної мережі, яка характеризується густотою та інженерно-технічними параметрами; транспортних засобів з їх технічними характеристиками (місткість, швидкість,

комфортність тощо); транспортної інфраструктури (аеропорти, вокзали та інші засоби, що забезпечують транспортну роботу, включаючи автоматизовані системи управління).

Важливою умовою формування як національного ринку туристичних послуг, так і його взаємодії на регіональному та світовому рівнях є транспортна складова з її потужністю руху, доступністю (як економічною - рівень цін, так і формальною - витрати часу на те, щоб дістатися до аеропорту чи вокзалу) є. Зазначені передумови створюють країні відносні переваги на ринках вищих рівнів, а наявність абсолютних переваг, забезпечена туристсько-рекреаційними природними і культурно-історичними ресурсами, наявним різноманіттям, стимулює туристичний внутрішній і зовнішній попит.

### **1.3. Методика та методи дослідження**

Методи дослідження транспортної системи будуть наступними:

1. Теоретичний аналіз — полягає в відокремленні і розгляді окремих сторін, ознак, особливостей, властивостей педагогічних явищ. Аналізуючи окремі факти, групуючи, систематизуючи їх, ми виявляємо в них загальне й особливе, встановлюємо загальний принцип чи правило.

2. Метод узагальнення - являється процесом встановлення загальних властивостей і ознак предметів.

3. Метод системного підходу - сукупність загальнонаукових методологічних принципів (вимог), в основі яких лежить обговорювання об'єктів як систем.

4. Балансовий метод – головне завдання цього методу заключається в дослідженні кількісних співвідношень між складовими частинами транспортної системи. Він дає змогу виявити (пояснити) певні залежності у взаємодії

компонентів, диспропорції їх взаємного функціонування та обґрунтувати напрями їх майбутнього розвитку.

Види балансових розрахунків:

- Загальносистемний баланс - показує кількісні співвідношення між підсистемами вихідного порядку транспортної системи за найбільш загальними показниками (параметрами), що спостерігаються на "виходах" цих підсистем і відображають їх загальносистемні функції. Такі баланси з певною мірою умовності можна розділити на компонентні (характеризують співвідношення між галузями транспорту) та територіальні (співвідношення між елементами територіальної структури: центри, вузли )

- Співвідношення між елементами галузевих ТТС відображають Територіально-компонентні баланси. Це можуть бути баланси поділу капіталовкладень, співвідношення між обсягами перевезень різними видами транспорту, між пасажиро- та вантажооборотом.

- Динамічні баланси в свою чергу характеризують співвідношення в темпах розвитку трериторій або галузей ТС.

5. Метод районування - полягає в поділі території на відносно цілісні частини за певними ознаками. Цей метод дозволяє сформулювати територіальну диференціацію процесів, встановити тенденції (залежності) в просторовочасовому розвитку елементів, обґрунтувати управлінські рішення (їх територіальний зміст). Транспортно-економічне, транспортно-галузеве та спеціальне транспортне районування доречно використовувати для дослідження транспортну.

- Застосування інтегрального районування проводиться з ціллю виявлення цілісних транспортних систем або їх поєднання в масштабах великих територій. Підніжжям для такого виділення мають бути найбільш загальні характеристики транспортних систем , враховуючи будову виробничої діяльності, ступінь розвитку соціальної сфери, природно-екологічні умови, адміністративні межі. На

основі виділення з допомогою цього підходу території (райони) виявляють собою територіальні підсистеми першого порядку в структурі відповідної суспільногеографічної системи.

- Вживання індустріального транспортного районування застосовується для виявлення та витлумачення територіальної диференціації в функціонуванні (розвитку) часткових компонентів (галузей) транспорту: залізничного, водного, автомобільного, повітряного

- Використовування спеціального транспортного районування застосовується для вивчення територіального вияву взаємодії двох або кількох крихітних складових (підгалузей) транспортної системи. Таке районування дає змогу виявити певні структурні та просторово-часові залежності між цими компонентами. Об'єктом такого районування можуть бути перевезення окремих видів вантажів, маятникові поїздки пасажирів, морські контейнерні перевезення тощо.

6. Потужний аналітичний та синтетичний потенціал є властивістю картографічного методу. Його зміст полягає в складанні карт, які допомагають вирішенню таких основних завдань:

- просторової ілюстрації досліджуваних подій і процесів;
- пізнання суті і механізмів поодиноких (часткових) процесів;
- виявлення та пізнання просторово-часових залежностей і закономірностей суспільно-географічних явищ;
- виявлення елементів територіальної структури та факторів їх формування;
- пізнання суті територіальних пропорцій та їх оптимізація;
- виявлення типових властивостей та специфічних деталей ТС;
- обґрунтування доцільного розвитку ТС в цілому та порівнених її складових в майбутньому

Картографічні макети відображують одночасно механізми процесів та їх результати, даючи змогу, таким чином, значно пригальмувати трудомісткість досліджень, збільшивши при цьому їх ефективність. Тому застосування картографічного методу є потрібним елементом всіх етапів дослідження транспортних систем.

Процедура застосування картографічного методу в загальних рисах має включати наступні операції:

- визначення цілей, які мають бути досягнуті в результаті картографічного моделювання, та відповідних правил до карт;
- складання перелічення карт, які б відображували головний зміст транспортної системи та аспекти її будови;
- виявлення тематики, змісту та показників кожної карти;
- підготовка інформаційних матеріалів та складання карт;
- розробка методичних прийомів використання картографічних макетів в наукових дослідженнях та практиці управління.

### **Висновок до 1 розділу**

Отже, теоретико-методичні засади впливу транспортної системи на туризм відображають тісну взаємодію транспорту та туристичної інфраструктури і показує важливість і складність використання транспорту в туризмі. Транспорт є дуже важливим чинником розвитку туризму в регіоні, відкриваючи нові можливості для створення турів і сполучення транспортних шляхів між туристичними дестинаціями.



## РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СУЧАСНОГО СТАНУ ТРАНСПОРНОЇ СИСТЕМИ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ

### 2.1. Структура та динаміка

Транспортна мережа Закарпатської області включає усі види сухопутного транспорту. Протяжність автомобільних доріг загального користування в області становить 3338,0 км, у тому числі 1100,4 км – автодоріг державного та 2237,6 – місцевого значення. Мережа доріг загального користування з твердим покриттям в області складає 3338,0 км, із них лише 340 км є дорогами I та II категорії. Максимальний вплив на розподіл даного показника мають природні умови, зокрема, крутизна схилів і відносні висоти. Так, найвищим показником щільності автомобільних доріг характеризується територія Березівського (0,44 км/км<sup>2</sup>), Мукачівського (0,41 км/км<sup>2</sup>) районів, що розміщені у межах Закарпатської рівнини, а найнижчим - Рахівський (0,12 км/км<sup>2</sup>) район, який знаходиться в центрі Українських Карпат. У гірських районах дороги в основному прокладені вздовж русел по терасах і високих заплавах річок.

Перевезення пасажирів на маршрутах загального користування здійснюють 146 перевізників. Маршрутна мережа внутрішньообласного автобусного сполучення загального користування складається із 458 маршрутів, з яких 88 – міжміські та 370 – приміські. Для забезпечення перевезення пасажирів щодня на маршрутах області використовується понад 700 транспортних засобів.

На території області в галузі залізничного транспорту працюють 27 державних підрозділів Львівської залізниці. Залізничним транспортом області, який забезпечує внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки, виконується 83,9% загально обласного обсягу вантажних та 28,3% – пасажирських перевезень.

Закарпатська область розташована на південному заході України. На півночі межує з Львівською, на сході з Івано-Франківською областями України, на півдні з Румунією, на південному заході з Угорщиною, на заході зі Словаччиною, на північному заході з Польщею. Загалом за географічним розташуванням і наявністю кордонів з чотирма країнами ЄС. Закарпатська область займає виключно важливе геостратегічне і геополітичне положення як для України, так і для Європи, особливо – для країн Східної, Центральної та Південно-Східної Європи, у т.ч. й тих, що не мають безпосереднього кордону з Україною. Транспортні послуги займають 28,3% експорту послуг області, а в структурі імпорту – 48,6% загальнообласного обсягу.

Значне зменшення перевезень пасажирів транспортом загального користування зумовлено припиненням відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 11 березня 2020 року № 211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2»

Загальна регіональна залізнична мережа зв'язує область з Угорщиною, Румунією та Словаччиною і, відповідно, з західноєвропейськими країнами. Область, також, має три виходи на загальнодержавні залізничні мережі через Карпатські перевали. Експлуатаційна довжина залізничних колій становить 598 км, з яких 43,5% з електровозною тягою. Водночас, їх щільність становила на 1 тис. км<sup>2</sup> території області 46,7 км, що вище ніж усього по Україні (36,3 км) та серед областей західного регіону (крім Львівської та Чернівецької)

На сьогоднішній день прикордонна інфраструктура на території Закарпатської області включає 19 пунктів пропуску, 18 з яких розташовані на державному кордоні з суміжними країнами (Угорщиною, Словаччиною, Румунією) та 1 пункт пропуску для повітряного сполучення, розташованого в міжнародному аеропорту, «Ужгород».

Пункти пропуску. На українському кордоні в межах Закарпатської області діє 19 пунктів переходу, у тому числі:

- 10 автомобільних пунктів пропуску («Ужгород», «Малий Березний», «Тиса», «Дружба», «Дзвінкове», «Косино», «Лужанка», «Вилок», «Дяково», «Солотвино»);
- 7 залізничних пунктів пропуску («Страж», «Павлово», «Чоп – пасажирська станція», «Саловка», «Ділове», «Дяково», «Тересва»);
- 2 пішохідні пункти пропуску («Хижа», «Селменці»);
- 1 повітряний пункт пропуску («Ужгород-аеропорт»).

Закарпатська область відзначається своїм високим транзитним потенціалом, зокрема через неї проходять важливі міжнародні транспортні коридори. Найпотужнішою автомагістраллю області міжнародного значення є 140 км. ділянки автодороги Чоп-Київ (транспортний коридор №5 «Трієст — Любляна – Будапешт – Братислава – Ужгород – Львів»). Також є автодорога регіонального значення Мукачево – Рогатин довжиною 207,5 км.

Таблиця 2.1

Вантажні перевезення

Вид транспорту	Вантажообіг		Перевезено вантажів	
	Млн.ткм	у % до січня 2020 року	Тис. т.	у % до січня 2020 року
Транспорт	418.7	94.7	450.9	133.6
автомобільний	242.9	90.1	402.9	138.2
водний	-	-	-	-
авіаційний	-	-	-	-

Джерело: [23]

## Пасажи́рські перевезення

Вид транспорту	Пасажи́рообіг		Перевезено пасажирів	
	Млн. пас км.	у % до січня 2020 року	Тис.	у % до січня 2020 року
Транспорт	311.1	65.8	1554.3	55.2
автомобільний	30.6	49.2	1425.0	53.2
водний	-	-	-	-
авіаційний	-	-	-	-
трамвайний	-	-	-	-
метрополітенівський	-	-	-	-
тролейбусний	-	-	-	-

Джерело: [24]

Значне зменшення перевезень пасажирів транспортом загального користування зумовлено припиненням відповідно до вимог постанови Кабінету Міністрів України від 11 березня 2020 року № 211 «Про запобігання поширенню на території України гострої респіраторної хвороби COVID-19, спричиненої коронавірусом SARS-CoV-2» з 18 березня до 1 червня 2020 року регулярних та нерегулярних перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міському, приміському, міжміському внутрішньообласному і міжобласному сполученні, та перевезення пасажирів залізничним транспортом в усіх видах внутрішнього сполучення (приміському, міському, регіональному та дальньому). Пільгові перевезення пасажирів, які відповідно до законодавства користуються такими правами, забезпечують автомобільні перевізники, які здійснюють перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

Авіап перевезення в області здійснюються ЗОКП "Міжнародний аеропорт "Ужгород". Цивільний аеропорт має пропускну здатність – 1500 пасажирів на добу. З нього регулярно виконуються рейси на Київ, Будапешт та інші напрямки. У м. Мукачево розташований недіючий колишній військовий аеродром, який успішно може бути використаний для цивільних цілей. Через територію Закарпаття проходять транс'європейські експортні магістралі (газо-, нафто- і продуктопроводи) загальною протяжністю 1700 км, а також високовольтна лінія "Мир".

Протягом 2020 року з аеропорту «Ужгород» було відправлено 123 повітряних суден, що виконували чартерні рейси, з яких переважно повітряні судна авіації загального призначення (малотоннажні) та відправлено 350 пасажирів. Виконання чартерних авіарейсів в аеропорту «Ужгород» також припинялося на період карантинних обмежень.

Динаміка перевезень є негативною у порівнянні з попередніми роками.

У Закарпатті є «старі» дороги місцевого значення, які постраждали від часу, природних стихійних лих, особливо від паводків (1998, 2002 рр.).

До таких доріг відносяться дороги Тячівського, Міжгірського, Перечинського і Великоберезнянського районів. Переважно вони є ґрунтовими, але мають фрагменти бруківки. Вони проходять по гірських хребтах, міжгірських улоговинах, долинах річок, територіях з мальовничими краєвидами та великою кількістю цікавих туристично-рекреаційних об'єктів, тому є перспективними для розвитку і прокладання туристичних маршрутів.

## **2.2. Внутрішньорегіональні відмінності**

Закарпаття розташоване на крайньому південному заході України, є географічним центром Європи. Має різноманітний рельєф та кліматичні умови. Закарпаття – єдина область України, яка розташована за головними

Карпатськими хребтами. Це підсилює її транспортну віддаленість від решти території країни, зв'язок з якою можливий лише через перевали. Найбільше значення серед них мають Ужоцький (абсолютна висота 889 м), Верецький або Ворітський (839 м), Воловецький або Бескидський (1014 м), Торунський (930 м) разом з Вишківським (941 м) та Яблуницький, або Татарський (931 м)

Відстані до столиці України, до обласних центрів регіонів-сусідів та найближчих європейських столиць від обласного центру (м.Ужгород):

- до м.Київ – 788 км; до м.Львів – 265 км;
- до м.Івано-Франківськ – 295 км; до м.Чернівці – 435 км;
- до м.Кошице (Словаччина) – 97 км; до м.Ніредьгаза (Угорщина) – 95 км;
- до м. Сату Маре (Румунія) – 150 км; до м.Жешув (Польща) – 315 км.

Площа Закарпаття становить 12,8 тис. км<sup>2</sup> (2,1 % території України), його населення – 1258,1 тис осіб, що становить менше 3 % (на 1 січня 2019 року) від 7 населення країни. За даними Всеукраїнського перепису населення 2001 року понад 100 національностей проживає на території регіону. Більшість населення – українці (понад 80%).

Розташування території області переважно в гірській місцевості (близько 75% площі)

За адміністративно-територіальним поділом область включає 13 районів, 11 міст (у тому числі 5 обласного значення), 19 селищ міського типу, 578 сільських населених пунктів. Одночасно в умовах реформи децентралізації наразі в області заплановано створити 60 об'єднаних територіальних громад, які будуть об'єднані в 3 або 4 райони (вивчення питання децентралізації в умовах проходження добровільності об'єднань чітко невизначено). 214 населених пунктів області мають статус гірських. Середня щільність населення регіону складає 98,7 осіб на км<sup>2</sup>, найбільша ж щільність традиційно у містах Ужгород – 3607,5 осіб на км<sup>2</sup>, Мукачево – 3146,2 осіб на км<sup>2</sup>, Чоп – 1443,4 осіб на км<sup>2</sup>. Враховуючи географічні та природні особливості Великоберезнянський район

має найменшу щільність населення – всього 32,6 особи на км<sup>2</sup>, Воловецький – 44,4 особи на км<sup>2</sup>, Міжгірський – 40,0 осіб на км<sup>2</sup>.

Схема планування території Закарпатської області передбачає розвиток оздоровчої галузі на території Тячівського району – смт Солотвино. Однак цей населений пункт через ситуацію зі станом Солотвинського солерудника наразі не може розглядатися як курорт, позаяк там необхідні заходи з усунення наслідків провалля, яке утворилося внаслідок інтенсивного видобутку солі шахтним методом. Одночасно в області розглядають можливість відновлення економічної активності на території колишньої алергологічної лікарні національного значення шляхом залучення інвестицій у цю проблемну територію. Потребують також свого визначення зі статусом території ур. Драгобрат (Рахівський район), Синяк (Мукачівський район), Косино (Берегівський район), Берегово, Свидовець (Тячівський і Рахівський район), Боржава (Свалявський, Міжгірський, Воловецький райони) тощо. Зважаючи на існування процедури з оголошення території курортною відповідно обласного та державного значення, органам місцевого самоврядування слід визначитися із таким статусом та провести відповідні дослідження, необхідні для підготовки відповідних клопотань про оголошення територій курортними. В області опрацьовується також питання формування мережі туристичних шляхів Закарпатської області, а також обґрунтування на таких шляхах джерел мінеральних вод.

Внутрішня торгівля є одним із ключових секторів економіки. Її частка у валовій доданій вартості області становить близько 12 відсотків. Торговельна діяльність є дуже поширеним видом діяльності, який обирають понад 80 % суб'єктів підприємницької діяльності області.

У регіоні наявна статистична інформація, яка збирається шляхом щомісячного опитування суб'єктів підприємницької діяльності щодо кількості туристів та середній чек, який залишає турист під час відпочинку на території Закарпатської області.

На сьогодні напрямок траси міжнародного транспортного коридору проходить по міжнародній дорозі М-06- Київ-Чоп, яка в межах області має ділянки технічних категорій: I – 18,5 км; II – 114,0 км.

Напрямки проходження мережі транспортних коридорів в межах Закарпатської області наступні:

1. Залізничний, що реконструюються: Критський №5: Чоп – Стрий – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ;

2. Автомобільні:

а) що реконструюються:

• Критський №5 з відгалуженням: Триєст – Любляна – Будапешт – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ, Сторожниця – Ужгород – Мукачеве.

Проходження по Україні:

• Косини – Чоп – Стрий – Львів – Рівне – Сарни – Мінськ;

б) що намічені до будівництва:

• Критський №5: Любляна – Будапешт – Київ  
Проходження по Україні: Косини – Івано-Франківськ – Тернопіль – Підгайці; Європа – Азія:

• Франкфурт – Краків – Львів – Дніпропетровськ – Алма-Ата  
Проходження по Україні: Косини – Івано-Франківськ – Тернопіль – Вінниця – Кіровоград – Дніпропетровськ – Донецьк – Ізварине.

За номенклатурою намітилась тенденція до зростання перевезень лісових вантажів, чорних металів, брухту чорних металів; разом з тим, спостерігається зменшення обсягів перевезень будівельних матеріалів, зерна і продуктів перемолу, нафти і нафтопродуктів.

Послугами автоперевізників користується понад 85% пасажирів, він забезпечує майже 90% пасажироперевезень в області. Перевезення пасажирів здійснюється приміськими, міжміськими, внутрішньообласними, міжобласними та міжнародними маршрутами. Для їх перевезень залучено 10 спеціалізованих автопідприємств (АТП) та 180 альтернативних перевізників. Відповідно із



статистичних даними найбільш розвинута система автоперевезень пасажирів у Іршавському, Мукачівському та Ужгородському райони, найменш розвинута система у Міжгірському, Перечинському та Рахівському районах.

Для забезпечення основних напрямків перевезень пасажирів на території області функціонує 17 автостанцій (рис. 1), вони обслуговують міжобласний напрямок – Київ, Луцьк, Львів, Івано-Франківськ, Чернівці, Підволочиськ, Коломия, Кам'янець Подільський, Одеса та міжнародний. Приміщення автостанцій забезпечені відповідною інфраструктурою, тут працюють квиткові каси, зали очікування, камери схову, громадські вбиральні, довідкові бюро, кімнати матері і дитини, кафе, кімнати для короткострокового відпочинку водіїв, аптечні кіоски. Вони забезпечують пасажирів оперативною інформацією про рух автотранспорту, зміни у розкладі руху, відміну або зняття рейсів, яка висвітлюється на стендових табло автостанцій та в мережі Internet.

Найбільші автостанції області є в містах Ужгород, Мукачево, Іршава, Хуст, Тячів.

Для перевезення вантажів і пасажирів на початку 20-х-30-х років ХХ століття в області почалося інтенсивне будівництво вузькоколійної залізниці – «лісової дороги», яка споруджувалася в долинах основних річок краю: Ужа, Латориці, Боронави, Тиси, Теремлі. Вузькоколійки використовувалися для перевезення деревини з важкодоступних районів і в тому числі використовувалися для перевезення пасажирів. Вони проходили гірськими лісовими масивами, поряд із купелями. Сьогодні значна частина магістралей вузькоколійки є зруйнованою, занедбаною і майже не використовується, за виключенням ділянки між станціями Іршава – Хмільник – Шаланки - Чорний Потік – Олейник - Виноградів. Перевезення пасажирів потягами вузькоколійки є нерегулярними, здійснюється під час фестивалів та на замовлення туристів.

Основними напрямками розвитку туристичної галузі в області є бальнеологічний, гірськолижний, сільський, пішохідний туризм. У краї є всі

умови для розвитку внутрішнього та міжнародного туризму, які набули популярності.

За інформацією управління туризму та курортів департаменту економічного розвитку і торгівлі облдержадміністрації, мережа оздоровчих, рекреаційних та туристичних об'єктів області нараховує 511 об'єктів, у т.ч.: оздоровчих – 23, рекреаційних – 126, туристичних – 362. В області одночасно можна розмістити близько 26000 осіб.

В області нараховується 56 діючих гірськолижних витягів, у т.ч.: бугельних – 40, крісельних – 8, якірних – 3, елеваторного типу – 2, мультиліфти – 3, ратраків – 26, пунктів прокату – 38.

На території області нараховується 25 туристично-інформаційних центрів, які надають інформацію щодо наявного туристично-рекреаційного потенціалу Закарпаття.

Картосхему туристичних дестинацій Закарпатської області див. додаток А

Протягом 2019р. послугами колективних засобів розміщування скористалися 102,4 тис. подорожуючих див. рис 2.1

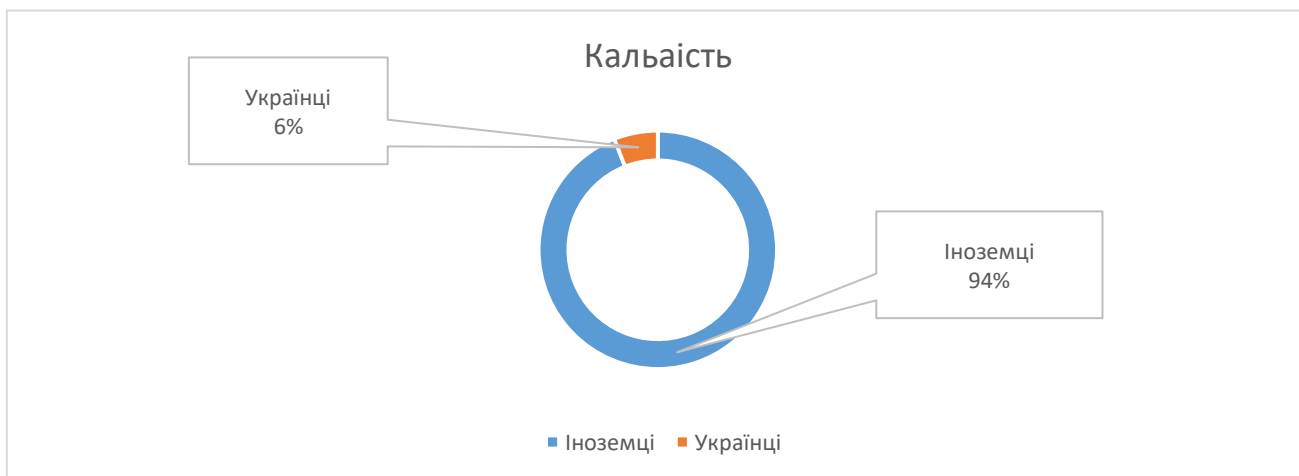


Рис. 2.1. Використання колективних засобів розміщування в Закарпатській області

Джерело:[25]

### **2.3. Транспорт як чинник розвитку туризму в області**

Для Закарпатської області, як одного з регіонів України, що має вигідне географічне положення та значний транзитний потенціал, особливої ваги набуває транспортна інфраструктура. Інфраструктура в туризмі є комплексом взаємопов'язаних структур і туристських ресурсів, спрямованих на створення загальних умов реалізації туризму і туристичного обслуговування.

Узагальнене визначення інфраструктури дає підставу зробити висновок, що транспорт і транспортна інфраструктура є складовими частинами туристичної індустрії та туристичної інфраструктури, а отже і інфраструктури туризму, інфраструктури транспорту та інфраструктури туристичних підприємств. Основою інфраструктури є транспорт, який є загальною умовою матеріального виробництва. Інфраструктура транспорту забезпечує перевезення вантажів і пасажирів, включає комунікації різних видів транспорту – залізниці, автомобільні дороги, внутрішні судноплавні шляхи, морські і повітряні шляхи сполучення, трубопроводи для перекачування нафти, нафтопродуктів і газу.

Транспортна інфраструктура є основою транспортного комплексу регіону, сприяє формуванню транспортної мережі і використовується для перевезення вантажів і пасажирів. Вона приймає участь у формуванні організаційної структури транспортного комплексу, забезпечуючи ефективне використання транспортних засобів.

Головним завданням транспортної інфраструктури в туристичному сервісі є створення комплексних умов для вільного пересування туристів та їх доступу до рекреаційних ресурсів і об'єктів.

Транспортну інфраструктуру можна розглядати і як самостійний суб'єкт туристичної діяльності, який надає туристично-екскурсійні послуги. За рахунок транспортної інфраструктури туризм тісно пов'язаний з транспортним

комплексом саме через процес організації перевезень і використання технічних засобів транспорту.

Транспортна інфраструктура туризму - це комплекс, який охоплює транспортні засоби, об'єкти, шляхи і маршрути, транспортні послуги, об'єкти сервісу і туризму на транспортних об'єктах і засобах, засоби інформації. Вона відіграє важливу роль в розвитку будь-якого регіону, тому що туристична галузь характеризується підвищеною видовою і просторовою динамічністю і потребує в своєму розвитку транспортного забезпечення.

Транспортна туристична інфраструктура охоплює весь транспортний комплекс, вирішує завдання розвитку інфраструктури транспорту і впливає на розвиток туристичної галузі.

Регіональну туристичну транспортну інфраструктуру можна розглядати як систему всіх видів транспорту з усіма їх складовими частинами та ланками, а також усіма іншими обслуговуючими частинами інфраструктури, що працюють у сфері переміщення пасажирів.

Важливу роль в розвитку туристичної галузі Закарпатської області відіграє транспортний комплекс, який є розвинутою системою транспортного сполучення між населеними пунктами, об'єктами господарського призначення та транспортного сполучення через державний кордон. Він є досить складною і розгалуженою системою і формується залізничним, автомобільним та авіаційним видами транспорту. Щодо водного транспорту, то в області є належні передумов для його розвитку, але він не відіграє важливої ролі в транспортному забезпеченні. Вигідне географічне розташування краю, забезпеченість туристично-рекреаційними ресурсами, розвинута туристична інфраструктура є вирішальними у системі обслуговування не тільки внутрішніх, транзитних, а й зовнішніх пасажиропотоків, що прямують з країн/у країни Західної Європи, Прибалтики, Росії, Беларусі.

Територію області перетинають залізничні та автомобільні траси міждержавного, державного та місцевого значення. Пасажирські перевезення всіх видів сполучення обслуговуються автомобільним, залізничним та авіаційним транспортом. Провідну роль у перевезеннях пасажирів відіграє автомобільний транспорт. Враховуючи складну орографічну будову регіону, нерівномірність розміщення населення та населених пунктів у гірських та на рівнинних територіях, рівень забезпеченості шляхами сполучення, цей вид транспорту є найбільш перспективним для соціально-економічного розвитку і для потреб туризму



Рис. 2.2. Картохема транспортного сполучення Закарпатської області

Важливу роль в розвитку туризму регіону відіграє залізничний транспорт, який забезпечує перевезення внутрішніх туристів та іноземців. Його інфраструктура є менш розвинутою, він забезпечує 15% пасажиропотоку.

Загальна довжина залізничних колій в області становить 1476 км. Основний напрямок пасажирських потоків на залізничному транспорті області припадає на лінії: Чоп – Батєво – Стрий, Чоп – Ужгород - Самбір, які приймають найбільші транзитні навантаження.

### **Висновок до 2 розділу**

Завдяки визначення структури та динаміці транспортної системи регіону та використання статистичних показників можна побачити, як збільшується або зменшується пасажирообіг у регіоні і за рахунок висновків сформувати певну стратегію розвитку, що може визначити стан розвитку транспортної системи Закарпаття. Цей розділ також відображає значимість транспорту у якості конкретного чиннику розвитку туризму з використанням прикладів та показників використання транспорту та засобів розміщення в регіоні.

## **РОЗДІЛ 3. ПРОБЛЕМИ ТА ПЕРСПЕКТИВИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ**

### **3.1. Проблеми транспортної системи та шляхи їх вирішення**

Одними з найважливіших проблем транспортної системи Закарпатської області є те, що у гірських районах дороги в основному прокладені вздовж русел по терасах і високих заплавах річок. У зв'язку з цим, існує небезпека руйнування та пошкодження транспортних мереж під час проходження паводків і повеней. Так, у басейні Чорної і Білої Тиси під час проходження паводку в 1998 році на трасі м. Мукачєво - Рогатин були зафіксовані розмиви земельного полотна автомобільних доріг на відтинку від 164 км до 191 км, у басейні Тересви на відтинку дороги між селами Бедевля – Калини - Усть-Чорна – від 32 км до 52 км

Також одією з проблем в залізничному транспорті Закарпаття є те, що і в закарпатців, і в туристів викликає переважно нарікання до залізничного транспорту, а саме:

- Недостатня кількість поїздів,
- невисокий рівень комфорту
- цінова політика,
- проблеми з квитками: їх мало і вони дорогі

Проблеми з автомобільними дорогами та їх пошкодження

Серед причин пошкодження та руйнування автомобільних доріг можна виділити дві основні групи: антропогенно зумовлені та природні.

До природних відносимо:

1. розмиви та руйнування транспортних магістралей у місцях різкої зміни гідродинамічної осі водного потоку у руслах річок, що призводить до інтенсивного розвитку бокової ерозії. Найчастіше ці процеси активно розвиваються на увігнутих ділянках русел;

2. чергування звужень долини і русел річок з їхніми розширеннями, які зумовлюють зменшення пропускної здатності русел в час паводків, зокрема, у місцях перетину річками гірських хребтів Карпат;

3. різке посилення руйнівного потенціалу головних річок у районах впадіння до основного русла допливів. Як правило, тут відбувається акумуляція матеріалу та підпір течії ріки. При цьому часто спостерігається зміщення головного русла ріки до протилежного берега;

4. випадання великої кількості опадів (до 300 мм за добу) та охоплення ними значних площ водозборів;

5. велика крутизна схилів та густе (1,3 – 3,5 км/км<sup>2</sup>) розчленування поверхні ерозійною і гідрографічною мережею, що є сприятливим чинником формування інтенсивного поверхневого стоку і розмивання поверхні схилів.

До антропогенно зумовлених причин належать:

1. підпір вод у місцях перетину транспортними магістралями постійних і тимчасових русел різнорангових річок. Ці явища виникають через неправильні розрахунки пропускної здатності підмостових проходів, стоківідвідних труб, каналів тощо;

2. засмічення русел органічним матеріалом (пливучими колодами, коренями дерев, гіллям, тощо, яке призводить до виникнення штучних загат, а відповідно і підпору течій або відведення води до одного з берегів та його розмиву;

3. відсутність догляду за станом русел річок, засмічення їх антропогенним матеріалом, формування штучних загат і підпорів води у річищах і на заплавах річок.

Проблема транспортного сполучення з туристичними об'єктами, адже є частини доріг, які ще потребують капітального ремонту, фінансування та інвестицій, яких надто мало чи практично нема взагалі.



Схема планування території Закарпатської області передбачає розвиток оздоровчої галузі на території Тячівського району - смт Солотвино. Однак цей населений пункт через ситуацію зі станом Солотвинського солерудника наразі не може розглядатися як курорт, позаяк там необхідні заходи з усунення наслідків провалля, яке утворилося внаслідок інтенсивного видобутку солі шахтним методом. Одночасно в області розглядають можливість відновлення економічної активності на території колишньої алергологічної лікарні національного значення шляхом залучення інвестицій у цю проблемну територію

Слід зазначити ще одну проблему вузького характеру, але яка впливає на стан доріг в області, а саме проблему на кпп «ТИСА» – «ЗАХОНЬ».

Місто Чоп – західна точка маршруту М-06, який прокладений через всю правобережну Україну і впирається у кордон з Угорщиною. Два КПП «Тиса» і «Захонь» знаходяться на берегах річки Чорна Тиса. Автомобільне сполучення організоване через два мости – один для легкового транспорту, інший – для вантажного. Перед в'їздом на міст стоять світлофори. Світлофор з угорської сторони регулюється у ручному режимі українською стороною. У бік угорської сторони – світлофор, який так само регулює угорська сторона. Ще один – дублюючий – світлофор стоїть у напрямку Угорщини. При з'їзді з мосту з боку угорської сторони транспорт ще раз зупиняють українські прикордонники для перевірки документів. Тобто проїхати міст без зупинки – нереально. Зрозуміло, що статичне навантаження на прогонову конструкцію та опори мосту, які побудовані ще у 1913 році, не передбачене. Через затримку транспорту руйнується дорожнє полотно та елементи мосту, наслідки – непередбачувані.

Але На замовлення Служби автомобільних доріг у Закарпатській області ТОВ «А+С Україна» розробило імітаційну мікромодель вирішення ситуації на мосту. Тож вже можна прикордонний пункт перевірки документів перенести вглиб території на 200 м і вимкнути дублюючий світлофор посередині мосту для пропуску транспорту, який вже виїхав на міст. Без значних капіталовкладень це

зменшити навантаження на міст та дозволить усунути скупчення та простій транспорту безпосередньо на мосту.

Статистика перевезення туристів за 2020 та 2019 рік показує, як зменшився пасажирообіг за ці роки див. Рис 3.1 Поясненням такого різкого зменшення туристичного потоку є нестабільна епідеміологічна ситуація в країні за рахунок карантину вірусу COVID - 19

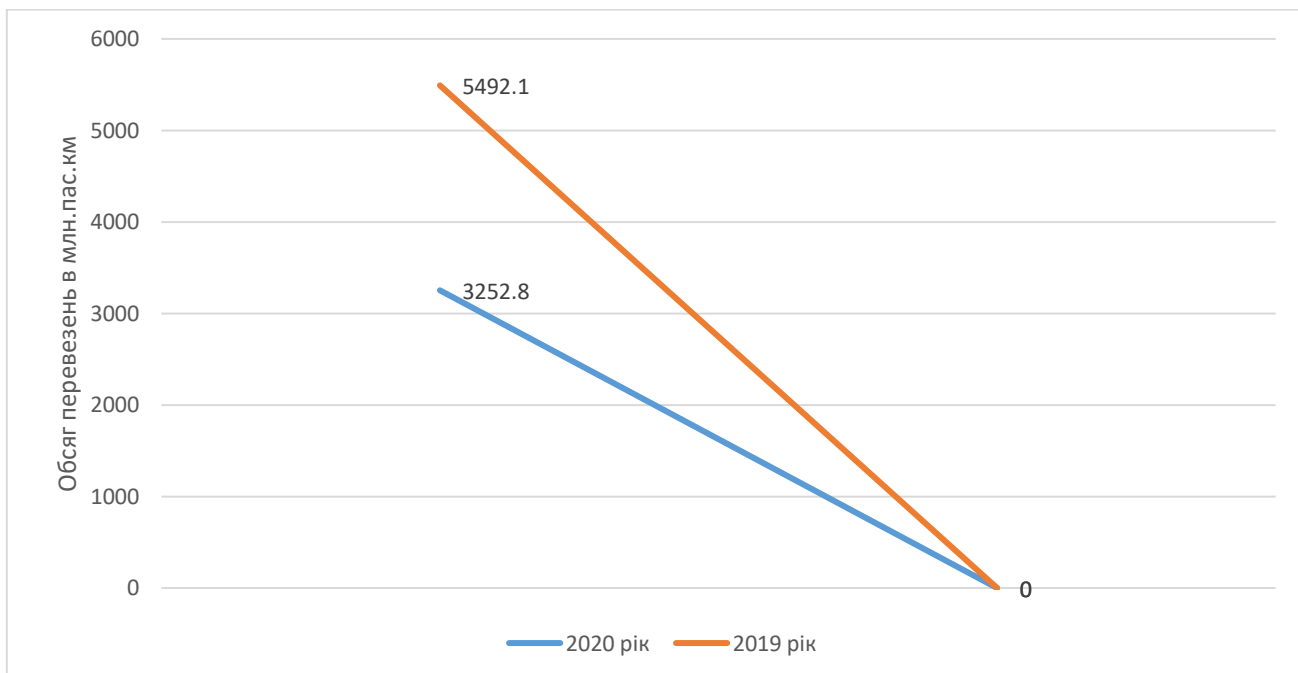


Рис. 3.1. Графік пасажирообігу за 2020 та 2019 рік

Джерело: [26]

### 3.2. Перспективи розвитку туризму

Згідно зі стратегією розвитку Закарпатської області до 2027 року, туризм є однією з провідних галузей, на яких Закарпаття буде фокусувати свою увагу при покращенні привабливості області. Закарпаття має великий туристичний потенціал, який використовується недостатньо. Зокрема, в області є можливості для розвитку термальних та мінеральних курортів, зеленого, еко- та

гастротуризму. Також у регіоні планують створити потужний гірськолижний кластер.

Завдяки достатньо розвиненій дорожньо-транспортній галузі щороку зростає надходження мото- та автотуристів, це дає можливість відвідати найвіддаленіші та найцікавіші визначні пам'ятки та місця цього краю

Туристичний потенціал області є дуже багатим, 8 замків, ч старовинні церкви, монастирі, храми, заповідники, такі як “Карпатський біосферний заповідник”, “Стужиця” та “Синевир”

Також в області налічується близько 50 родовищ мінеральної води , серед яких 38 мають промисловий інтерес(Ужгород, Сіль, Костріно, Лумшори, Солоні Млаки, Свалява, Карпати, Поляна, Плоске, Голубине, Неліпіно, Шаян, Вишково, Келечин, Сойми, Драгово, Александровка, Кобилецкая Поляна, Кваси, Пасика). Особливою популярністю користуються термальні води, температура яких сягає від + 18 до + 80°C . Центрами термальних купалень та перспективними напрямками для подальшого розвитку є Берегове, Косино і Велятино, а міста Мукачево і село Довге відомі своїми цілющими водами. Курортне містечко Берегове працює як влітку, так і взимку. У 1967 році тут було відкрито басейн з термальною водою, який і до сьогодні функціонує.

У перспективі залучення висококваліфікованих фахівців, котрі б володіли необхідним багажем знань у цій сфері є також пріоритетом для розвитку туристичної галузі.

Ще одним з перспективних напрямків розвитку туризму в Закарпатті є релігійний туризм.

В області діють 1640 релігійних організації 37 віросповідань, з яких: 1550 релігійних громад, 52 монастирі, 6 духовних навчальних закладів, 7 місіонерських товариств, 9 релігійних братств, 4 релігійні центри та 12 релігійних управлінь. Майже кожен монастир має свою святиню. Найбільш знаним із закарпатських православних святих є преподобний Олексій Карпаторуський.

Варто зазначити про унікальні «нерукотворні» хрести, які знаходили й досі знаходять сьогодні на Закарпатті. Факт їх виникнення не має однозначного пояснення у теологів. Остання така знахідка була у 2009 р. на Свалявщині. Хрест зберігається у православному соборі на площі Федорова в Мукачеві. Нерукотворні хрести представлені також в кількох храмах краю, зокрема, на Хустщині, такі речі завжди приваблюють паломників, що ще раз підтверджує релігійну перспективу розвитку. Таким чином, Закарпаття має всі можливі ресурси для розвитку релігійного туризму. Область має залізничне сполучення практично з усіма столицями Південної та Центральної Європи, що дозволить легко та вільно паломникам діставатись сакральних місць.

Ще один напрямок, який вже був зазначений вище – сільський туризм. Лідером європейського сільського туризму визнана Італія, що одержує щорічно прибуток від нього приблизно в розмірі 350 млн дол, що вже показує значимість сільського туризму. У Закарпатті нараховується 474 домогосподарства, які приймають туристів і надають їм відповідні послуги (проживання, харчування). У розрізі районів області найбільша кількість садиб наявна у Берегівському, Свалявському, Міжгірському районах (відповідно 79, 61 та 56 сільських садиб). У відсотках до всієї кількості садиб у Закарпатській області на Берегівський район припадає 16,7 %, Свалявський – 12,9 %, Міжгірський – 11,8 %. Якщо подивитись на розташування сільських садиб, можна зробити висновок, що

найбільша їх кількість сконцентрована в популярних туристичних курортах, які

спеціалізуються на різних видах туризму.

До основних передумов та причин, що роблять пріоритетним саме розвиток сільського туризму в Закарпатті, можна зарахувати такі:

- внаслідок розвитку сільського туризму незайняте або частково зайняте населення буде залучене в процес суспільного виробництва та надання туристичних послуг, через розширення кола самозайнятості;

- формуватиметься додатковий попит і вирішиться проблема збуту продукції підсобних господарств селян та інших галузей і сфер, що обслуговують туристів;
- розвиток сільського туризму дасть змогу вирішити наявні соціально-економічні проблеми села;
- наслідком розвитку туризму в селах буде розбудова місцевої інфраструктури (благоустрій сільських садиб, вулиць, клубів, магазинів, ринків та інших інфраструктурних елементів), підтримка в належному стані місцевих пам'яток історико-культурної спадщини.

Розвиток історичного туризму в області є також дуже перспективним напрямком, а саме наявність багатьох середньовічних замків, які нині діють як музеї. Якщо приділити увагу до стану замків, то можна побачити, що він дає змогу організовувати екскурсії на різну тематику.

Також слід зазначити, що розташування області дозволяє розробити потенціально єдиний інформаційний простір з різними закордонними туристичними операторами, що в свою чергу полегшить доступ іноземним туристам на український ринок, підвищить стандарти обслуговування і привабливість країни, використовуючи різні види транспортних послуг.

### **3.3. Оптимізація взаємодії транспортної та туристичної системи області**

Туристична галузь Закарпатської області не може існувати без розвинутої транспортної інфраструктури туризму, адже саме транспортні шляхи та транспорт в цілому забезпечують туриста можливістю дістатись до будь-якого місця у своєму маршруті. А маршрут туриста завжди будується по транспортним шляхам, визначається вигідність того чи іншого пересування, визначаються витрати на транспорт, продумується, як краще скоротити маршрут, щоб швидше

дістатись того чи іншого об'єкта. Саме тому оптимізація транспортної та туристичної системи є дуже важливим чинником розвитку туризму в регіоні. Також завдяки транспорту до обслуговування туристів залучаються периферійні ділянки рекреаційного простору.

Закарпаття вважається номером 1 в Україні з автостоп-туризму. Вважається що закарпатці найбільш лояльні в Україні до людей, які подорожують автостопом. Автомобільний туризм також є популярним в Закарпатті, а саме його різновид – сафарі. На Закарпатті така послуга надається в Тячівському та Рахівському районах довгострокове — найбільш екстремальний вид сафарі, де за кермом закритого або відкритого джипу можна подолати до 3000 км у тиждень.

Також в Закарпатті прокладено промарковані маршрути для квадроциклів: Ужгород-Воєводино, Боржавськими полонинами, квадро-послуги надаються в Перечинському, Міжгірському, Свалявському, Рахівському, Тячівському районах.

В Закарпатті діє понад п'ять десятків промаркованих веломаршрутів, два з яких міжнародні зі Словаччини та Угорщини. Приклад одного з веломаршрутів по Берегівському районі:

1. Берегово – Мужієво (руїни домініканського костелу XIV ст.) – Бене – Четфалва (готична церква XV- XVIII ст.) – Бене – Квасово (руїни Квасівського замку, садиба родини Погані) – Великі Береги (палац родини Берегі поч. XX ст, музей ткацтва, млин 1930-х рр., два живописні озера) – Берегуйфалу – Великі Береги – Кідьош (костел Івана Хрестителя і дерев'яна дзвіниця XIII -XIV ст., майстри-винороби) – Берегове.

2. Берегове – Велика Бакта (родинний маєток Очкаї (Готтесмана), поч. XIX ст.)- Геча (родинний маєток Койді, 1804р.) – Чома – Бадалово –Галабор – Вари (готичний костел XV ст., руїни Боржавського замку XI – XIVст.) – Боржава – Мужієво (руїни домініканського костелу XIV ст.) – Берегово.

3. Берегово – Дийда (живописне озеро штучного походження, залишки дерев'яно-земляного середньовічного замку) – Велика Бийгань – Косонь (термальні купальні, живописна заповідна гора) – Попово – Шом – Велика Бийгань – Балажер (палац ХХ ст.) – Яноші (музей вина, туристично-інформаційний центр з продажем місцевої харчової продукції) – Берегово.

4. Берегово – Яноші (музей вина, туристично-інформаційний центр з продажем місцевої харчової продукції) – Гут – Баркасово – Рафайново (великий лісовий масив) – Запсонь – Велика Бийгань – Дийда (живописне озеро штучного походження, залишки дерев'яно-земляного середньовічного замку) – Берегово.

5. Батьово (будівля старовинної школи ХVІІІ ст., палац Лоняї ХVІІІ ст.) – Свобода – Баді – Данилівка – Горонглаб – Гетен – Попово – Шом – Батрадь (родинний маєток Лоняї, поч. ХХ ст., дубовий парк) – Батьово.

Це показує, якою важливою транспортна інфраструктура є для туризму в Закарпатті. Також варто зазначити організацію транскордонних проєктів в Закарпатті, а саме:

- "Велокраїна" (в рамках програми транскордонного співробітництва Румунія – Молдова – Україна)

- проєкт "Зелені Полонини – зелена магістраль для розвитку туризму та співпраці;

- проєкт "Управління транскордонними дистанціями в Закарпатській області та Саболч-Сатмар-Березькому регіоні";

- "Гостинний дім" - Програма розвитку транскордонного багатокультурного екоагротуризму: туризм, обмін культурними цінностями, економічний розвиток;

- проєкт "Міст через українсько-словацький кордон";

- проєкт Програми добросусідства Польща – Білорусь – Україна за фінансової підтримки ЄС "Створення передумов для розвитку туристичної інфраструктури прикордонних територій на базі замкових комплексів"

Практика організації таких проектів дає змогу налагодити контакт з зарубіжними партнерами.

До не давніх пір, а саме до 2020 року діяла стратегія розвитку туризму Закарпаття, яка найкраще відображує взаємодію транспорту та туристичної галузі.

Завдання цієї програми були наступні пункти:

1. Формування цілісної системи туристичних шляхів області із сучасною інфраструктурою. Узгодження планів ремонту та будівництва доріг, у тому числі велодоріжок області, з програмою розвитку туризму в частині розвитку туристичної інфраструктури.

2. Координація залучення інвестицій в туристичну індустрію, у тому числі для будівництва об'єктів придорожного сервісу, а також колективних та індивідуальних засобів розміщення у районах і містах області.

3. Створення та відновлення розгалуженої системи туристичних маршрутів, їх обстеження, апробація, впровадження, інформаційний супровід та інфраструктурне забезпечення за напрямками туристичних маршрутів (маркування, встановлення вказівників). Поліпшення транспортно-логістичних можливостей області.

4. Сприяння модернізації матеріальної бази туристичної індустрії, у тому числі через забезпечення доступних умов відвідування туристичних закладів для осіб із обмеженими фізичними можливостями.

5. Поліпшення руху туристичного транспорту в адміністративно-територіальних одиницях, облаштування спеціалізованих стоянок біля об'єктів туристичних відвідувань, встановлення двомовних туристичних знаків тощо, відповідно до державних стандартів.

6. Облаштування джерел мінеральних вод та територій, прилеглих до нерухомих пам'яток.

Транспортний тур (маршрут) по Закарпатській області



Пятиденний транспортний тур по Закарпатській області буде заключатись у відвіданні озера Синевир, екскурсій, різних замків, у купанні в термальних джерелах. Особливістю такої подорожі буде використання автобусу в якості засобу пересування, маршрут буде кільцевий, картосхему маршруту див. на рис 3.2.

1 день.

- Вийзд з Києва до міста Мукачево
- Прибуття до міста Мукачево, заселення у готель та відпочинок

(подоріж триває 9 годин)

2 день

- Оглядова транспортна екскурсія по місту Мукачево з використанням автобусу та гіда

- Запланована зупинка автобусу біля замка Паланок, для огляду та фото. (екскурсія до замку є включеною у вартість туру)

- Подальший огляд міста та повернення до готелю для відпочинку

3 день

- Відвідування та огляд пагорбу між горами Ловачка і Галиш, огляд краєвидів

- Переїзд до міста Берегово (1 година)

- Оглядова транспортна екскурсія по місту

- Запланована зупинка біля термальних джерел, задля відвідання

їх туристами

- Переїзд назад до міста Мукачево та відпочинок у готелі

4 день

- Поїздка до озера Синевир та оглядова екскурсія

- Підйом на гору Гімба та огляд пейзажів, серед яких присутній водоспад Шипіт
  - Повернення до автобусу та трансфер до початку маршруту м. Києва
- 5 день
- Прибуття до міста Києва

#### Особливості туру

1. Транспортний тур, широке використання автобусу та гіда при огляді різних місць
2. Ціна за тур (3990 грн)
3. Екскурсії та зупинки включені до вартості
4. Дистанція маршруту (1734 км.)

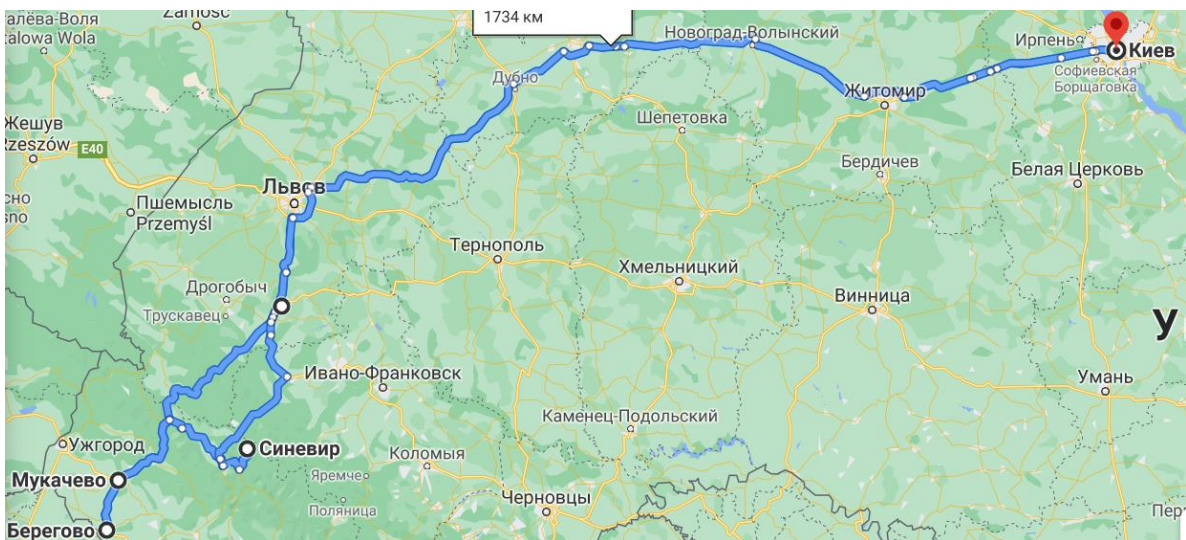


Рис. 3.2 Картосхема маршруту

### Висновки до розділу 3

Цей розділ відображає реальні проблеми транспортної системи області, перспективи розвитку та показує важливість усунення різних стримуючих факторів розвитку в транспортній системі Закарпаття задля розвитку туризму.

## ВИСНОВКИ

Отже, виявлення теоретичних особливостей транспортної системи області та її впливу на туризм, відкривають багато можливостей для дослідження Закарпаття з багатьох сторін, дозволяє побачити, що транспортна система є важливим сектором економіки і те, що вона обслуговує не тільки туристичну галузь, а практично усі галузі господарства і всі верстви населення. За результатами можна побачити, що вона сприяє якості життя населення та розвитку транспортно-економічних зав'язків. Саме теоретичний аспект визначає подальший вектор дослідження роботи і направляє на розглядання певного статистичного матеріалу, який в свою чергу показує вплив транспортної системи, як чинника туризму.

Визначення стану розвитку транспортної системи та забезпеченість області транспортним сполученням у ключі розвитку туризму дозволив зробити певне дослідження об'єму пасажирообігу та вантажних перевезень Закарпаття, що в свою чергу показало негативний результат у порівнянні з 2019 роком за рахунок нестабільної епідеміологічної ситуації. Дослідження детальної структури транспортної системи та зовнішніх факторів впливу на неї є дійсно ефективним для подальшого формування стратегії області у розвитку не тільки транспортної системи, але й туристичної інфраструктури загалом.

Систематичне дослідження впливу транспортної системи на туризм дозволить відобразити її значимість для країни та важливість її розвитку в економічному аспекті, рекомендаціями для вирішення поточних проблем є залучення більших державних інвестицій у покращення стану доріг та укріпленню схилів Закарпатті, створення спеціальних умов для уникання розмивання доріг і також сполучення багатьох шляхів з різними туристичними об'єктами.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ

4. Алисов Н.В., Хорев Б.С. Экономическая и социальная география мира (общий обзор): Учебник / Н. Алисов, Б. Хорев. – М.: Гардарики, 2003. – 704 с.
5. Биржаков М.Б., Никифоров В.И. Индустрия туризма: Перевозки / М.Б. Биржаков, В.И. Никифоров. – СПб.: Изд-ий дом Герда, 2007. – 528 с.
6. Бордун О.Ю. Транспортна інфраструктура Західноукраїнського прикордоння: економіко-географічне дослідження. – Дис. канд. геогр. н. – Львів, 2002. – 172 с.
7. Головне управління статистики у Закарпатській області. Режим доступу: <http://www.uz.ukrstat.gov.ua/>
8. Гудима Р.Р. Проблемні аспекти розвитку транспортної інфраструктури України / Гудима Р.Р. // Проблеми і перспективи розвитку національної економіки в умовах євроінтеграції та світової фінансово-економічної кризи.
9. Дудник І.М. Регіональна економіка: навч. посіб. / І.М. Дудник. – К.: ПП «ППНВ», 2007. – 158 с.
10. Дудник І.М. Територіальна організація послуг. Курс лекцій / І.Дудник. – Полтава: ПБ МНТУ, 2002. – 100 с.
11. Дудник І.М., Логвин М.М. Регіональна економіка. Навчальний посібник / І.Дудник. – К.: ПП „ППНВ”, 2007. – 158 с.
12. Іксарова Н. О. Транспортна інфраструктура як компонент економічної безпеки України/ Н. О Іксарова // Економічний простір. – 2010. - №36. – С.55
13. Корнева Д.А. Проблеми розвитку інфраструктури туризму [Електронний ресурс] / Д.А. Корнева. – Режим доступу: <http://www.nbuu.gov.ua/>
14. Котиков Ю.Г. Основы системного анализа транспортных систем. – СПб., 2001. – 264 с.
15. Кравченко В.С. Економічні проблеми розвитку транспорту України / В.С. Кравченко. – К.: 2010. – 67 с.

16. Осипова О.Я. Транспортное обслуживание туристов. Учебное пособие / О.Я. Осипова. - М.: Издательский центр «Академия», 2006. - 384 с.

17. Пікулик О.Б. Транспортне інфраструктурне забезпечення соціально-економічного розвитку Західного регіону України: автореф. дис. канд. екон. наук: 08.00.05 / О. Б. Пікулик; НАН України, Ін-т регіон. дослідж. – Л., 2009. – 20 с.

18. Повітряний кодекс України. Верховна Рада України; Кодекс України, Закон, Кодекс від 19.05.2011 № 3393-VI. Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/3393-17>

19. Про затвердження Державної цільової програми реформування залізничного транспорту на 2010-2019 роки. Кабінет Міністрів України; Постанова, Програма, Паспорт [...] від 16.12.2009 № 1390. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1390-2009-%D0%BF>

20. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки. Кабінет Міністрів України; Постанова, Концепція від 09.11.2000 № 1684. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF>

21. Про схвалення Концепції Державної цільової економічної програми розвитку автомобільного транспорту на [...]. Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Концепція від 03.08.2011 № 732-р. Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/732-2011-%D1%80>

22. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року Кабінет Міністрів України; Розпорядження, Стратегія від 20.10.2010 № 2174-р. Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80>

23. Реалізація потенціалу транспортної інфраструктури України, аналітична доповідь. Режим доступу: <http://www.niss.gov.ua/content/articles/files/transport-5a11e.pdf>

24. Ткаченко Н. Ю. Транспортна інфраструктура: сутність, функції та роль у забезпеченні економічних процесів/ Н. Ю. Ткаченко // Вісник ДонДУЕТ. Сер. Екон. науки. – 2006. – №4 (32). – С.56-61

25. Укравтодор – державне агентство автомобільних доріг України. Режим доступу: <http://www.ukravtodor.gov.ua/>
26. Статистика вантажних перевезень за 2020 рік URL: [http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/transp/2020/vantaz\\_2020.pdf](http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/transp/2020/vantaz_2020.pdf)
27. Статистика пасажирських перевезень за 2020 рік URL: [http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/transp/2020/pass\\_2020.pdf](http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/transp/2020/pass_2020.pdf)
28. Статистика використання колективних засобів розміщення URL: [http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/turism/zasob\\_rozm.pdf](http://www.uz.ukrstat.gov.ua/statinfo/turism/zasob_rozm.pdf)
29. Статистика пасажирообігу за 2020 та 2019 роки URL: <http://www.uz.ukrstat.gov.ua/news/2021/press/press0325.pdf>

# ДОДАТКИ

## Додаток А

