

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

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ  
Завідувач випускової кафедри  
\_\_\_\_\_ Дудник І.М.

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2022 р.

**ДИПЛОМНА РОБОТА**  
**(ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА)**

ЗДОБУВАЧА ВИЩОЇ ОСВІТИ ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ БАКАЛАВРА ЗА  
СПЕЦІАЛЬНІСТЮ 242 «ТУРИЗМ» на тему:

**Транспортна система Великобританії як**  
**чинник розвитку туризму**

Виконавець: здобувач вищої освіти 4 курсу, групи Т-413, **Пашали Анастасія**  
**Миколаївна**

Науковий керівник: завідувач кафедри, професор **Дудник Іван**  
**Миколайович**

Нормоконтролер: \_\_\_\_\_  
(підпис)

**Борисюк Оксана Анатоліївна**

НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

Факультет міжнародних відносин

Кафедра міжнародного туризму та країнознавства

Спеціальність: 242 «Туризм»

ОПП: «Туризмознавство»

ЗАТВЕРДЖУЮ

Завідувач кафедри

Дудник І.М.

«\_\_\_» \_\_\_\_\_ 2022 р.

**ЗАВДАННЯ**

**На виконання дипломної роботи**

**Пашали Анастасії Миколаївни**

(П.І.Б. випускника)

1. Тема роботи «Транспортна система Великобританії як чинник розвитку туризму» затверджена наказом ректора № 400 /ст. від «19» квітня 2022 р.

2. Термін виконання роботи: з «16» травня 2022 р. по «19» червня 2022 р.

3. Вихідні дані роботи: при написанні дипломної роботи у якості джерельної бази використовувалися нормативно-правові документи, зокрема, дані офіційної статистики Великої Британії, статті зі спеціалізованих періодичних видань, в яких досліджено та проаналізовано дані розвитку та функціонування транспортної системи Великобританії та мережу Інтернет.

4. Зміст пояснювальної записки:

РОЗДІЛ 1. Науково-методичні засади дослідження впливу транспортних систем на розвиток туризму

РОЗДІЛ 2. Структурно-динамічні характеристики транспортної системи Великої Британії

РОЗДІЛ 3. Оцінка впливу транспортної системи на розвиток туризму

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ДОДАТКИ

5. Перелік обов'язкового ілюстративного матеріалу: Рис. 1.1. Графічне зображення структури, Рис. 1.2. Модель системи, Рис. 1.3. Схема транспортної системи, Рис. 1.4. Методи аналізу впливу ТС на туризм за диференційованих показників, Рис. 2.1. Карта аеропортів Великобританії, Рис. 2.2. Довгостроковий динамічний ряд пасажирських поїздок залізничним транспортом, Табл. 2.1. 5 найбільш використовуваних станцій у Великобританії на 2020-21 рік, Табл. 2.2. 10 найбільш використовуваних станцій у Великобританії та за межами Лондона на 2020-21, Рис. 2.3. Станції, що закрилися та відкрилися у 2020-2021 роках у Великобританії, Рис. 2.4. Відсоткове співвідношення доріг за класами у Великобританії на 2021 рік, Рис. 2.5. Графічне зображення типів доріг та управління ними у Великобританії, Рис. 2.6. Частка довжини автомобільних доріг за територіями та типами доріг у Великобританії у 2021 році, Рис. 2.7. Адміністративно- територіальний поділ Великобританії, Рис. 3.1. Фінансування транспортної інфраструктури та фінансової моделі, які використовуються у Великій Британії, Рис. 3.2. Зміни цін на транспорт у Великобританії з травня 2011 до квітня 2021 року за типом транспорту та порівняно з прожитковим рівнем життя.

#### 6. Календарний план-графік

№ з/п	Завдання	Термін виконання	Відмітка про виконання
1.	Проаналізувати літературні та інші джерела з проблеми дослідження.	02.05 - 06.05 2022 р.	Виконано
2.	Обґрунтувати об'єкт, предмет дослідження, сформулювати завдання і мету. Написати вступ.	07.05 – 08.05 2022 р.	Виконано
3.	Проаналізувати різноманітні джерела інформації щодо теоретичних основ функціонування тематичних парків. Написати перший розділ.	09.05 - 15.05 2022 р.	Виконано
4.	Розкрити роль тематичних парків для розвитку туризму у Франції. Написати другий розділ роботи.	16.05 - 25.05 2022 р.	Виконано

5.	Виявити основні проблеми та перспективи розвитку використання тематичних парків під час організації подорожі до Франції. Написати третій розділ роботи та висновки	26.05 - 31.05. 2022 р.	Виконано
6.	Узагальнити результати проведеного дослідження, сформулювати висновки	01.06 - 05.06 2022 р.	Виконано
7.	Підготувати доповідь на попередній захист, розробити демонстраційні матеріали.	06.06 - 09.06 2022 р.	Виконано
8.	Провести роботу над зауваженнями після попереднього захисту дипломної роботи.	10.06 - 12.06. 2022 р.	Виконано
9.	Захист дипломної роботи.	15. 06. 2022 р.	

7. Дата видачі завдання: «02» травня 2022 р.

Керівник дипломної роботи: \_\_\_\_\_ Дудник І.М.  
(підпис керівника)

Завдання прийняла до виконання: \_\_\_\_\_ Пашали А.М.  
(підпис випускника)

## РЕФЕРАТ

Пояснювальна записка до дипломної роботи «Транспортна система Великобританії як чинник розвитку туризму»: 91 сторінка, 14 рисунків, 3 таблиці та 69 використаних літературних джерел та 4 додатки.

**Об'єкт дослідження** – транспортна система Великої Британії;

**Предмет дослідження** – Вплив транспортної системи на розвиток туризму.

**Мета дослідження** – оцінити вплив транспортної системи Великої Британії на розвиток туризму.

Для досягнення поставленої мети необхідно вирішити наступні **завдання**:

- Проаналізувати підходи до визначення системи з позицій туризмознавства;
- Визначити структурні елементи транспортної системи і її організації;
- Визначити вплив структури та організації транспортних систем на розвиток туризму;
- Дослідити наявні методи оцінювання впливу транспортних систем на розвиток туризму;
- Проаналізувати структурно-динамічні характеристики транспортної системи Великої Британії;
- Оцінити вплив галузевих транспортних підсистем на розвиток туризму у Великобританії;
- Визначити перспективи взаємодії транспортної та туристичної систем Великої Британії.

**Методи дослідження.** Були використані такі методи: методи порівняння та аналізу, узагальнення - для розкриття сутності системи та транспортної системи; метод графічного представлення – для наочності результатів дослідження; експертних оцінок – для визначення внеску основних показників транспортної системи на туризм.

Інформаційними джерелами при написанні дипломної роботи були досліджені праці вітчизняних та зарубіжних вчених, статистичні дані, Інтернет-ресурси британських національних сайтів туризму та статистики – VisitBritain, Department for Transport, Department for Transport Statistics та ін.

Наукова новизна роботи полягає у аналізі та узагальненні найновіших статистичних, теоретичних та практичних даних офіційних іноземних джерел 2018- 2021 років написання, дослідженні національної транспортної системи Великої Британії, її підсистем та компонентів, особливостей, проблем та перспектив розвитку.

СИСТЕМА, ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА, НАЦІОНАЛЬНИЙ ТУРИЗМ,  
ТЕНДЕНЦІЇ, ПЕРСПЕКТИВИ

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b> .....	8
<b>РОЗДІЛ 1. НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ НА РОЗВИТОК ТУРИЗМУ</b>	
1.1 Підходи до визначення транспортної системи з позицій туризмознавства.....	11
1.2 Вплив структури та організації транспортних систем на розвиток туризму.....	19
1.3 Методи оцінювання впливу транспортних систем на розвиток туризму.....	27
<b>РОЗДІЛ 2. СТРУКТУРНО-ДИНАМІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ</b>	
2.1 Інтегральні характеристики.....	34
2.2 Галузеві транспортні підсистеми	
2.2.1. Повітряний транспорт.....	38
2.2.2. Водний транспорт.....	45
2.2.3. Залізничний транспорт.....	49
2.2.4. Автомобільний транспорт.....	54
2.3. Елементи територіальної структури транспортної системи Великобританії.....	61
<b>РОЗДІЛ 3. ОЦІНКА ВПЛИВУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ НА РОЗВИТОК ТУРИЗМУ</b>	
3.1 Структурно-динамічні параметри національної туристичної системи Великобританії.....	66
3.2 Вплив галузевих транспортних підсистем на розвиток туризму.	69
3.3 Проблеми та перспективи взаємодії транспортних та туристичних систем Великобританії: досвід для України.....	72
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	79
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	81
<b>ДОДАТКИ</b> .....	89





## ВСТУП

Рівень розвитку транспортної системи держави – одна з найважливіших ознак її технологічного прогресу й цивілізованості. Потреба у високорозвиненій транспортній системі ще більш підсилюється при інтеграції в європейську і світову економіку, і тому стає базисом для ефективного входження будь-якої країни у світове співтовариство й посідання в ньому місця, що відповідає рівню високорозвиненої держави.

Вплив транспортного чинника залежить рівня розвитку транспортної системи. Чим розвиненіша транспортна мережа, чим більше функціонує ефективних транспортних засобів, тим сприятливіше транспортне розташування будь-якого об'єкта території (міста, промислового підприємства). Недостатній розвиток транспортної системи може обмежувати можливості формування та розвитку господарств на окремих територіях.

Якщо брати до уваги транспортні системи, то їх формалізоване дослідження, удосконалення термінології та класифікаційного інструментарію – це шлях до планомірного поглиблення і цілковитого упорядкування знань про транспорт в широкому системному сенсі, що має стати основою для пошуку надійних засобів підвищення економічної активності людства. Але на цьому шляху існує проблема: досі немає однозначного та несуперечливого тлумачення поняття «транспортна система». Це буде показано у першому розділі дипломної роботи, для розуміння різних підходів щодо транспортної системи та оцінки її впливу на економіку та, власне, туристичну складову країни.

Важливим при дослідженні транспортної системи Великобританії також є те, що основною якісною характеристикою транспорту є доступність, яка має бути забезпечена по всьому ланцюгу туристичних послуг, зв'язки між туристичними об'єктами, послугами повинні бути добре вивірені та злагоджені. Влучним буде також виділення того факту, яку роль та яке місце посідає транспорт серед туристичних складових. Адже елементами ланцюга

туристичних послуг є система управління у сфері туризму; інформація для туристів і реклама, міське середовище та загальна інфраструктура; транспорт і транспортні термінали; засоби тимчасового проживання і т. д.

Тож актуальність цієї теми зумовлена тим, що транспорт є основою формування внутрішнього та міжнародного ринків, забезпечуючи розвиток нормальної ринкової економіки. Він поряд з іншими інфраструктурними галузями забезпечує базові умови життєдіяльності суспільства і є важливим інструментом досягнення соціальних, економічних, зовнішньополітичних та інших цілей.

Метою дипломної роботи є оцінка впливу транспортної системи на розвиток туризму за допомоги використання при роботі під час дослідження різних методів цієї оцінки.

Досягнення поставленої мети передбачає вирішення наступних завдань:

- Проаналізувати підходи до визначення системи з позицій туризмознавства;
- Визначити структурні елементи транспортної системи і її організації;
- Визначити вплив структури та організації транспортних систем на розвиток туризму;
- Дослідити наявні методи оцінювання впливу транспортних систем на розвиток туризму;
- Проаналізувати структурно-динамічні характеристики транспортної системи Великої Британії;
- Оцінити вплив галузевих транспортних підсистем на розвиток туризму у Великобританії;
- Визначити перспективи взаємодії транспортної та туристичної систем Великої Британії.

Об'єктом дослідження є транспортна система Великої Британії.

Предметом виступає вплив транспортної системи на розвиток туризму Великої Британії.

При написанні дипломної роботи були використані такі методи дослідження: методи порівняння та аналізу, узагальнення - для розкриття сутності системи та транспортної системи; метод графічного представлення – для наочності результатів дослідження; експертних оцінок – для визначення внеску основних показників транспортної системи на туризм; метод системного мислення - системоутворюючими визнано мотивований потік речей чи людей, що на об'їзди транспортного засобу стають вантажами чи пасажирами, а також логістичну інфраструктуру, що обслуговує процеси транспортування.

Наукова новизна роботи полягає у аналізі та узагальненні найновіших статистичних, теоретичних та практичних даних офіційних іноземних джерел 2018- 2021 років написання, дослідженні національної транспортної системи Великої Британії, її підсистем та компонентів, особливостей, проблем та перспектив розвитку.

# РОЗДІЛ 1. НАУКОВО-МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ДОСЛІДЖЕННЯ ВПЛИВУ ТРАНСПОРТНИХ СИСТЕМ НА РОЗВИТОК ТУРИЗМУ

## 1.1. Підходи до визначення транспортної системи з позицій туризмознавства

Поняття «система» було запроваджене Аристотелем (у перекладі з давньогрецької означає ціле, складене з частин), також він зазначив, що сума частин характеризується тим, що місце цих частин в системі не утворює відмінностей. Але там, де виникають такі різниці, має місце цілісність. Заради справедливості потрібно зауважити, що це поняття використовувалося і до Аристотеля. Лише спектр значень цього слова в грецькій мові досить широкий сам по собі: поєднання, організм, будова, спілка, організація. Така багатозначність поняття дозволяє визначити ним доволі широке коло різних явищ, які, на справді, мають дещо спільне. Увібравши у себе сутність таких важливих понять, як «організація», «порядок», «цілісність», система не зводиться у повній мірі ні до одного з них і, за словами А.М. Авер'янова, поняття «система» стало деякою мірою аксіоматичним [1].

«Система», як термін, доволі широко вживається як у науковій літературі так і повсякденному житті. Та як правило під цим терміном розуміють сукупність об'єктів, яку розглядають як єдине ціле. Саме в такому сенсі говорять про систему виробництва, систему управління економікою, торговельну систему, транспортну систему, обчислювальну систему, систему математичних рівнянь тощо.

Будь-який елемент можна розглядати як підсистему цілого, виділивши в ньому окремі частини і визначивши взаємодії цих частин.

Система (від давньогрецького) – це множина взаємопов'язаних елементів, відокремлена від середовища, що взаємодіє з ним, наче єдине ціле. Але в системному аналізі використовують різні підходи до визначення поняття «система».

Л. фон Берталанфі визначав систему як сукупність елементів, що знаходяться у визначених відношеннях один з одним і з середовищем [3].

За визначенням В.І. Вернадського. Система- це сукупність різних функціональних одиниць (біологічних, людських, інформаційних тощо), які тісно пов'язані із середовищем і слугують досягненню певної загальної мети шляхом певних дій над матеріалами. Енергією, біологічними явищами та керування ними [6].

Єдиний недолік даних визначень заключений у тому, що вони не дають можливості відрізнити конкретно систему від не системи, адже кожен об'єкт знаходиться в безпосередньому або опосередкованому зв'язку з іншими об'єктами матеріального світу. Наприклад, залежно від мети дослідження як система може бути взятий до розгляду певний вид організмів, або популяція, або навіть окремий індивід, або навіть його орган і так далі. Відношення об'єктів і системі повинні володіти визначеними властивостями та однорідністю відносин і зв'язок елементів. Але навіть обмеження зв'язків у системі не робить визначення системи досить чітким. Вчені дійшли до висновку, що систему потрібно обмежити певним ступенем відносин. Що дало б системі визначеності і дало б можливість розрізняти її в конкретних дослідженнях. Саме тому, як правило, дослідники відкидають визначену кількість сполучених змінних, залишаючи лиш підмножину тих зв'язків і відносин, що необхідні для конкретного дослідження.

Саме тому, буде також доцільним виділити визначення поняття системи В. М. Сагатовського. Система – це скінченна множина функціональних елементів і відношень між ними, які виокремлено із середовища відповідно до певної мети у межах визначеного часового інтервалу [22].

Згідно з Ю.І. Черняком система – це відображення у свідомості суб'єкта (це може бути дослідник чи спостерігач) властивостей об'єктів та їх відношень к вирішенні завдання дослідження, пізнання. Загалом можна сказати, що існує ще велика кількість інших визначень цього поняття, які використовуються залежно від контексту, галузі знань та цілей дослідження [29].

Відтак дати визначення системи також можна через такі ознаки:

1. Системи мають структуру, яка визначається її частинами та певними процесами.
2. Системи є узагальненням дійсності.
3. Системи, як правило, функціонують однаково чи досить подібно одна до одної. Це включає входи і виходи матеріал, який при обробці спричиняє певну зміну.
4. Різні частини системи мають функціональні, а також структурні взаємозв'язки між собою.
5. Той факт, що між частинами існують функціональні зв'язки, свідчить про потік і передачу певного типу енергії та/або матерії.
6. Системи часто обмінюються енергією та матерією за межами визначених кордонів із зовнішнім середовищем та іншими системами, через різні процеси вводу та виводу.
7. Функціональні відносини можуть виникнути лише через наявність рушійної сили.

Частини, які складають систему, демонструють певний ступінь інтеграції, іншими словами, частини добре працюють разом [51].

Один з принципових вважається питання: чи будь-яка сукупність є системою? Частина вчених, а саме І.В. Блауберг, В.М. Садовський, Є.Г. Юдін, стверджують, що будь-яка система є сукупністю, але не кожна сукупність є системою. Вони наполягають на тому, що прості сукупності є неорганізованими та не володіють інтегративними властивостями, а саме тому, їм не притаманні істотні системні ознаки. Інші вчені, як наприклад, В.Г. Афанасьєв, О.Г. Спіркін, А.М. Авер'янов, стверджують, що всі сукупності є системами, тому що:

- 1) Неорганізовані сукупності складаються з елементів;
- 2) Елементи цих сукупностей певним чином пов'язані між собою (хоча зв'язки і мають зовнішній чи випадковий характер);
- 3) Зв'язки об'єднують елементи в певну форму;

4) Наявність зв'язків зумовлює певні, хоч і прості, закономірності просторового чи часового характеру;

5) Зв'язки зумовлюють певну форму впорядкованості, неорганізовані сукупності мають нижчу форму порядку та впорядкованості. Так як «порядок» - це певний процес, то у купі елементів можна визначити часовий порядок, тобто послідовність входження окремих елементів в дану сукупність [10, с.14].

Існує досить широкий список термінологічних визначень категорії «система». Автори колективного підручника «Системологія у транспорті» [23] наводять найпоширеніші:

- Система – цілісна взаємозалежна безліч об'єктів;
- Система – цілісна безліч об'єктів (елементів), пов'язаних між собою взаємними відносинами;
- Система – порядок (план, класифікація), за ким розташовується група понять для утворення єдиного цілого;
- Система – сукупність взаємозалежних, певним чином організованих і взаємодіючих елементів;
- Система – організована безліч структурних елементів, що взаємопов'язані і виконують певні функції;
- Система – комплекс. Вибірково залучених компонентів, у яких взаємодія і взаємини набувають характеру взаємоспрямування компонентів на одержання фіксованого корисного результату;
- Система – сукупність взаємозалежних елементів, відособлена від середовища і взаємодіюча з ним як ціле.

Аналіз даних підходів до визначення системи вказує на декілька суттєвих їх рис. По-перше, прагнення дати визначення в найбільш узагальненому, теоретично-абстрагованому рівні. По-друге, відобразити спрямованість системи на вирішення практичного (а саме, технічного, виробничого та управлінського) завдання, її певну цілісність та упорядкованість [11].

Варто також зазначити, що поняття «система» різниться від поняття «комплекс». Адже другий в перекладі з латині означає «зв'язок», «сполучення». У світі усе взаємозалежне, але лише взаємозв'язку для розуміння системності недостатньо, потрібно підкреслити специфіку взаємодії елементів сукупності. Комплексність є лише однією з граней системності.

Важливе значення для дослідження транспортної інфраструктури будь-якої країни має визначення на законодавчому, а також, на теоретичному рівні основних категорій, таких як «транспортна система» та її структурних елементів.

Насамперед важливим буде надати визначення поняттям «транспортна система» та «система транспорту», виділити їх основні складові, та виявити, чи є ці категорії тотожними.

Перші спроби дати визначення цим категоріям були зроблені ще радянськими вченими, але також були й спроби і в сучасних вчених.

В.К. Андрєєв вважає, що транспортну систему можна визначити як «взаємопов'язану організаційну структуру підприємств та організацій, які спеціалізовано займаються перевезенням вантажів та пасажирів (транспорт загального користування), а також самостійних підприємств та структурних ланок підприємств та виробничих об'єднань промисловості, будівництва та інших галузей народного господарства)» [2, с. 10].

Г.П. Савичев розглядає єдину транспортну систему як «сукупність різних видів громадського транспорту, які об'єднані єдиним державним плануванням, доволі однорідними функціями з забезпечення потреб економіки в перевезеннях, єдиним уніфікованим правовим регулюванням» [21, с. 15-16].

В.М. Кондратьєв дає власне визначення щодо транспортної системи і вказує, що це єдиний, заснований на використанні певного виду транспорту, господарський комплекс, створений для планомірного ведення транспортно-господарської діяльності та керівництво нею, що складається з наділених



господарською компетенцією та таких, що знаходяться у стійких зв'язках, ланках, одна з яких є центром системи та має майно і здатний діяти на основі господарського розрахунку [12, с. 237].

Н.Ф. Лопатіна дає таке визначення транспортній системі: як «сукупність усіх видів транспорту, що утворюють єдину транспортну систему, яка покликана здійснювати узагальнену та скоординовану транспортну діяльність та керівництво нею, яка складається з наділених господарською компетенцією та таких, що знаходяться у стійких господарських взаємовідносинах, ланок, що діють як господарські системи, які очолюються іншими органами господарського керівництва» [15, с. 14].

На думку Е.Ф. Демського, єдину транспортну систему становить сукупність внутрішньо узгоджених, взаємопов'язаних, соціально однорідних транспортних засобів, за допомогою яких забезпечуються організуючий і стабілізуючий вплив на виконання основних завдань у перевезеннях, що відображає їх структуру [27, с. 53].

А. Кублій та Н. Ващенко бачать та розглядають транспортну систему як сукупність засобів перевезення, шляхів сполучення, засобів управління та зв'язку, , технічні споруди що забезпечують їх роботу [5, с. 148].

Слід відзначити, що визначення поняття транспортної системи відсутнє як у «радянському», так і в сучасному українському законодавстві, адже воно не розкривається, хоча транспортна система й існує як економічна реальність та діє як комплексна економічна система, у рамках якої вирішуються проблеми взаємодії всіх видів транспорту [13, с. 26].

У законодавстві незалежної України, не зважаючи на це, визначені основні складові транспортної системи. Так, відповідно до ст.21 Закону України «Про транспорт» до Єдиної транспортної системи входять:

1. транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний та авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);
2. промисловий залізничний транспорт;

3. відомчий транспорт;
4. трубопровідний транспорт;
5. шляхи сполучення загального користування.

У ч. 2 ст. 21 вказаного Закону визначено основні завдання транспортної системи - «мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для укомплектування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України».

Кожний з указаних видів транспорту створює певну підсистему зі своєю структурою, яку формують такі елементи:

- підприємства залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту, які забезпечують господарську діяльність із надання послуг із перевезення пасажирів, вантажів, багажу; підприємства трубопровідного транспорту; підприємства промислового залізничного та відомчого транспорту;
- залізничні, морські, річкові, повітряні, автомобільні шляхи сполучення, трамвайні та тролейбусні колії та канатні дороги;
- засоби перевезення (рухомий склад залізничного, автомобільного та міського електротранспорту, судна, літаки, транспортні засоби підприємств, установ, організацій/ службові транспортні засоби);
- пасажирські вокзали, залізничні станції, автостанції, автовокзали, порти, пристані, аеродроми, аеропорти;
- землі транспорту, захисні та укріплюючі насадження та споруди, снігозахисні споруди, придорожні лісосмуги тощо;
- промислові, будівельні підприємства, підприємства промислового залізничного транспорту; судноремонтні, суднобудівні заводи; ремонтні заводи цивільної авіації; ремонтно-будівельні організації; ремонтно- експлуатаційні депо; заводи з ремонту рухомого складу і виготовлення запасних частин; підприємства зв'язку, споруди локомотивного, вагонного, колійного, вантажного, пасажирського енергетичного господарства і сигналізації;

система управління повітряним рухом, навігаційного господарства; водопостачання, каналізації; гідротехнічні споруди тощо;

- науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, навчальні заклади, технічні школи; заклади підготовки та перепідготовки кадрів, кваліфікаційно-експертні заклади;

- підприємства, установи та заклади соціально-культурної сфери (заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, дитячі дошкільні заклади); постачальницькі й торговельні підприємства; інші підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, що забезпечують діяльність і розвиток транспорту [12, с. 52].

Сукупність різних видів транспорту, що знаходиться у взаємній залежності та взаємодії під час здійснення перевезень, являє собою *транспортну систему*. Транспортна система об'єднує автомобільний, залізничний, морський, річковий, авіаційний та трубопровідний види транспорту. Одним з головних системоутворюючих елементів транспортної системи є *шляхи сполучення*, що являють собою середовище, в якому або по якому рухається транспортний засіб. 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). Шляхи сполучення є лінійними елементами транспортної системи, а транспортні пункти та вузли – точкові (дискретні) елементи. В своїй сукупності точкові та дискретні елементи утворюють 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 насамперед забезпечується в результаті здійснення просторово-територіальних переміщень вантажів та людей (транспортних потоків) між елементами системи (підприємствами, пунктами, вузлами). З позицій загальної теорії

систем ці переміщення класифікуються як зв'язки обміну між дискретними елементами системи, що здійснюються через та завдяки лінійним елементам. Для здійснення таких переміщень необхідно виконати певну низку дій та операцій. Таку сукупність дій і операцій, що забезпечують та безпосередньо здійснюють просторово- територіальні переміщення вантажів і пасажирів називають *транспортно- географічним процесом*.

Невід'ємною складовою транспортної системи є *територія*, що відіграє роль природної основи, на якій розташовуються шляхи сполучення та транспортні пункти і вузли, тому в географічному контексті таку систему доцільно називати територіальною транспортною системою.

Досить часто замість категорій транспорту та транспортної системи вживають категорію транспортної інфраструктури. Поняття транспортної інфраструктури з'явилося порівняно недавно. Такі галузі виробничої інфраструктури, як транспорт, зв'язок, електропередача є своєрідними каналами в просторовій організації території і створюють так звану комунікаційну підсистему. Отже, *транспортна інфраструктура* – це міжгалузевий комплекс усіх видів транспорту, що задовольняє потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів. З іншої позиції транспортну інфраструктуру визначають як сукупність діючих споруд, мережі сполучень всіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів.

## **1.2. Вплив структури та організації транспортних систем на розвиток туризму**

Кожна система характеризується певним складом і структурою.

Структура системи – це сукупність необхідних та достатніх для досягнення певних цілей відношень чи зв'язків між її компонентами (елементами). При цьому в складних системах структура відображає не всі елементи та зв'язки між ними, а лише найбільш істотні, що мало змінюються

при поточному функціонування системи і забезпечують існування системи та її основних властивостей. Структура характеризує організованість системи, стійку упорядкованість її елементів і зв'язків. Ці структурні зв'язки є відносно незалежними від елементів і можуть виступати як інваріант під час переходу від однієї системи до іншої, переносячи закономірності, виявлені та відбиті у структурі однієї з них, та на інші (рис. 1.1).

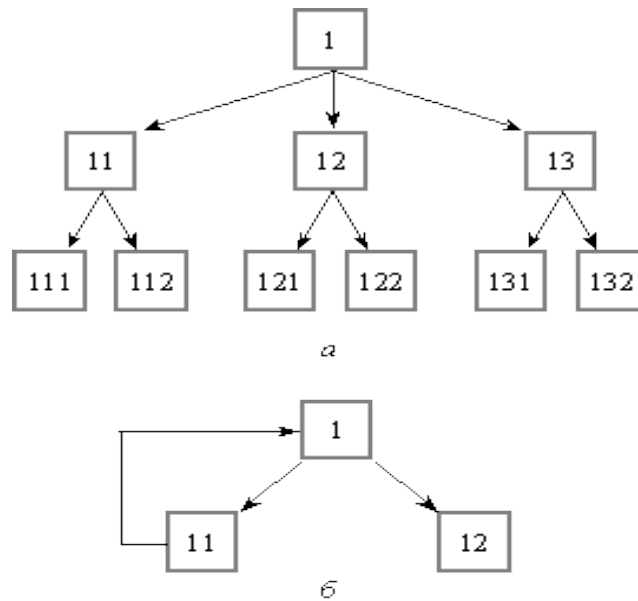


Рис. 1.1. Графічне зображення структури

Де: а – без зворотного зв'язку; б – із зворотним зв'язком.

Джерело: [3]

Пропоную для розгляду деяку систему S (рис. 1.2).

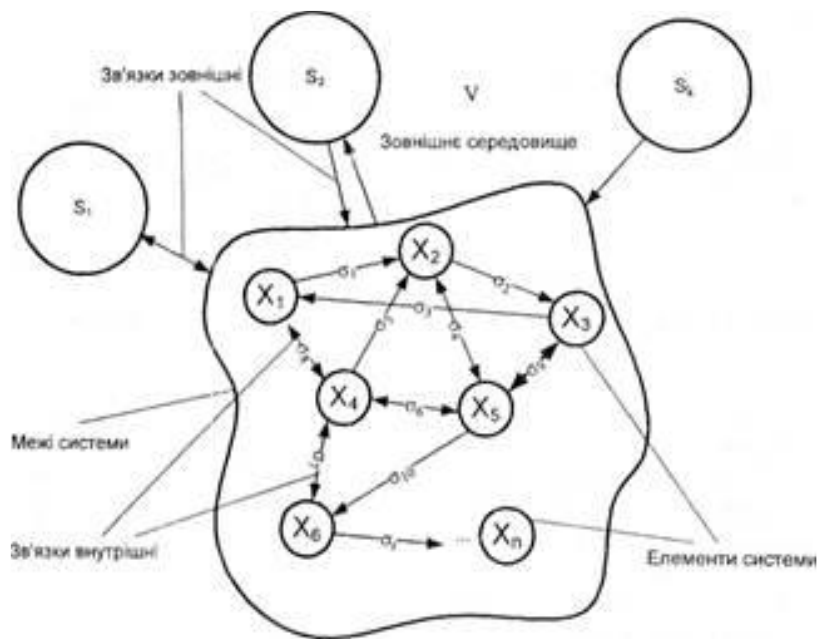


Рис. 1.2. Модель системи

Джерело: [3]

Як вже було виявлено, залежно від мети дослідження застосовують різні підходи до тлумачення терміну «система», які відрізняються за рівнем абстракції. Можна також обмежитися даними визначеннями:

Під системою  $S$  розуміємо множину взаємопов'язаних, взаємозалежних елементів будь-якої природи, які поєднані за деякими системоутворними ознаками, утворюють єдине ціле та підпорядковані певній спільній меті.

Зовнішнє середовище  $V$  – це все те, що не увійшло до системи.

Входи та виходи системи. Вхід системи – це канали, за допомогою яких зовнішнє середовище  $V$  впливає на систему  $S$ . Через входи із зовнішнього середовища до системи надходять речовина чи енергія або інформація.

Вихід системи – це канали впливу системи  $S$  на зовнішнє середовище. Результати процесів перетворення входу надходять до зовнішнього середовища через «вихід».

Елементи системи та підсистеми. Елементи системи – це неподільна частина, що має деяку самостійність стосовно всієї системи. Неподільність елементів відносна: її потрібно розуміти як недоцільність у межах розглянутої

моделі даної системи враховувати внутрішню структуру окремих складових останньої.

Структура систем. Функціонування системи як єдиного цілого забезпечується зв'язками між її елементами. У техніці ці зв'язки формуються під час проектування, в економічних системах зв'язки можуть організовуватися у плановому порядку чи стихійно під впливом ринкових механізмів.

Регіональна і локальна інфраструктури, створені для потреб певного регіону, сполучені разом з магістральною, і всі три разом утворюють галузеві (залізничного, автомобільного, річкового, повітряного видів транспорту) та територіальні (регіональні, локальні, місцеві) підсистеми суспільно-географічної системи. Тобто, перелічені вище види транспортної інфраструктури необхідно і доцільно розглядати як дрібніші об'єкти транспортної географії. До таких конкретизованих *об'єктів транспортної географії* слід віднести наступні:

- Транспортне підприємство, як один з первинних транспортної діяльності;
- Транспортна магістраль, як один з первинних елементів транспортної діяльності;
- Транспортний пункт;
- Транспортний центр;
- Транспортний вузол;
- Галузева транспортна система;
- Інтегральна транспортна система;
- Транспортно-географічний район;
- Національна транспортна система;
- Міжнародна (макрорегіональна) транспортна система;
- Світова (глобальна) транспортна система.

Перелічені тут конкретні об'єкти та багато інших дрібніших об'єктів, взаємодіючи між собою, певною мірою утворюють транспортну систему,

типову схему структури якої К.Ф.Коценко запропонувала розглядати наступним чином: (рис.1.3).

На розвиток транспорту на певній території впливають такі групи чинників:

*Рівень 1. Загальноекономічні чинники.*

Дана група чинників визначає наступні характеристики: характер територіального поділу праці та структури виробництва; рівень економічного і соціального розвитку регіону/території по відношенню до досягнутого в країні; особливість господарського механізму, що регулює відносини між виробництвом і транспортом;

*Рівень 2. Галузево-економічні чинники, що відображають наступні показники:* зміна обсягу і структури перевезень; вдосконалення експлуатаційної діяльності; управління та координацію роботи різних видів транспорту і організацію перевізного процесу; оптимізацію вантажно- і пасажиропотоків; фактори, пов'язані з науково-технічним прогресом на транспорті, впровадженням нових, вдосконалених засобів рухомого складу, машин і обладнання; механізацію та автоматизацію виробничих процесів; вдосконалення транспортної мережі;

*Рівень 3. Адміністративно-територіальні чинники, що характеризують:* особливості транспортно-економічних зв'язків в регіоні; рівень спеціалізації виробництва, систему розселення; розміщення соціально-економічних об'єктів на даній території; природно-кліматичні умови і характер їх взаємодії з транспортом; рівень забруднення території тощо;



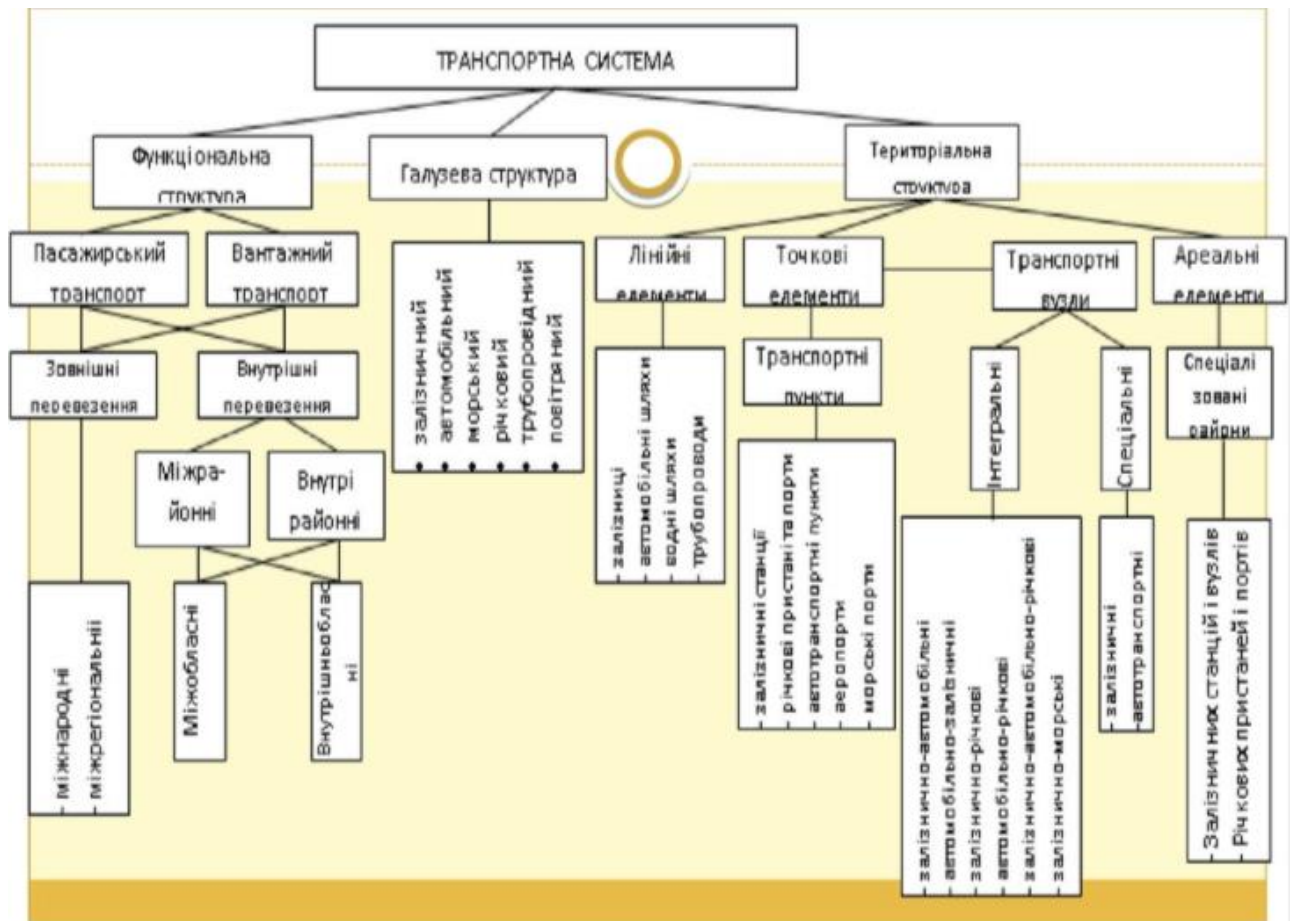


Рис. 1.3. Схема транспортної системи

Джерело: [29]

Для ефективного виконання функцій переміщення в складі транспортних систем існують наступні елементи:

- а) транспортні мережі (комунікації);
- б) рухомий склад для транспортування;
- в) транспортні вузли (вокзали, вантажно-розвантажувальні системи і склади) для обслуговування пасажирів, передачі і зберігання вантажів;
- г) засоби обслуговування клієнтів;
- д) системи управління транспортом;
- е) підприємства та засоби для технічної експлуатації засобів транспорту та інші елементи інфраструктури.

Частина елементів транспортної системи регіону виконує основні функції - переміщення пасажирів і вантажів: транспортні мережі, транспортні

вузли та рухомий склад. Інші елементи забезпечують функціонування першої групи: підсистеми управління транспортом, обслуговування клієнтів, технічної експлуатації засобів транспорту [17, с. 86].

Окрім цього, до складу територіальної транспортної системи будь-якої країни зазвичай включають такі види транспорту: дорожні (легкові особисті засоби, громадський транспорт, вантажний транспорт); водні (річкові пасажирські, вантажні та технічні, морські); електро-рейкові (міські та магістральні); авіаційні, промислові (виробничі) та трубопровідні [4, с. 30].

Транспорт, який відповідно до чинного законодавства має здійснювати перевезення вантажів і пасажирів, незалежно від того, ким вони пред'явлені до перевезення, називають транспортом загального користування, він становить основу єдиної транспортної системи регіону, адже він представляє самостійну «транспортну промисловість», яка забезпечує основні потреби того чи іншого регіону в перевезеннях.

Транспорт незагального користування – відомчий (професійний) транспорт, що виконує перевезення лише для свого відомства (установи, організації) і не зобов'язаний виконувати замовлення всіх інших замовників.

Наступний важливий для транспортної системи елемент - транспортна мережа – це сукупність шляхів сполучення, що зв'язують населені пункти регіону. Даний елемент характеризує рівень потенційного транспортного обслуговування певної території і потужність транспорту, її складають залізничні й автомобільні дороги, морські та внутрішні водні шляхи, повітряні траси, магістральні трубопроводи. Для позначення шляхів сполучення, що зв'язують найважливіші міста і промислові центри регіону застосовують термін «магістральний транспорт».

Щодо наземного транспорту, то він має шлях, прокладений по поверхні землі. Під шлях і пристрій залізних і автомобільних доріг, каналів, трубопроводів, підвісних доріг і конвеєрів відводиться смуга місцевості (смуга відводу).

Водні шляхи - це шляхи сполучення морського і внутрішнього водного транспорту. Морські шляхи - це маршрути, за якими слідує судно, переважно природні, для них будуються причали, порти, іноді штучний фарватер або канали. Внутрішні водні шляхи - це внутрішні водні простори, використовувані для судноплавства і сплаву лісу. Вони можуть бути природні (внутрішні моря, озера і річки) і штучні (канали, штучні водосховища, шлюзовані річки).

Повітряні (аеро) траси призначені для виконання польотів повітряних суден, вони з'єднують повітряні простори аеродромів та обмежуються висотою і шириною; для зльоту і посадки літаків і вертольотів, аеродромно-технічного обслуговування польотів обладнуються аеропорти з необхідною інфраструктурою [4, с. 154].

Обов'язковим елементом транспортної мережі є початкові, кінцеві та проміжні пункти, де формуються, розформовується і переформує вантажні і пасажирські потоки, їх називають транспортні вузли. У транспортних вузлах вантажі готуються до відправки, формуються партії вантажів, відбувається передача вантажу перевізнику і від перевізника одержувачу, передача з одного виду транспорту на інший, короткочасне зберігання вантажів, розформування партій вантажу та інші технологічні операції.

З розвитком сервісу транспортних послуг розширюються й функції транспортних вузлів: вантажно-розвантажувальні пункти, які виконували роль прийому, формування партій вантажів, а також їх відправки до пунктів призначення, поступово трансформувалися в спеціальні термінали, де малі партії відправки трансформуються у великі, повнопартійні вантажі. Сьогодні термінали стали потужними об'єктами транспортної системи з комплексною механізацією вантажно-розвантажувальних і складських робіт за рахунок транспортно-експедиційних, митних, біржових, інформаційних та інших послуг. Транспортний вузол, який виконує весь перелік таких функцій тепер має назву «HUB» (з англ. – хаб, вузол). Європейські країни здобули неабиякий досвід у створенні та обслуговуванні хабів, адже перші такі вузли

(пасажирські) з'явилися ще в середині XIX століття, а прикладом служить вокзал King's Cross Central (Лондон), зведення якого датується 1853 р. Вокзал з'єднали з підземним переходом, який забезпечив пасажирів зручну пересадку з одного виду транспорту на інший, що з плином часу призвело до позиціонування даного об'єкту як єдиного великого комплексу та найбільшого транспортного вузла Великобританії [17, с. 402-404].

Перш за все, функціональне призначення транспорту полягає в забезпеченні переміщення вантажів і пасажирів в просторі і в часі. Саме тому для транспортної системи характерна сильна територіальна специфіка (через особливості просторового характеру розташування її об'єктів, тісного взаємозв'язку з територією, розміщенням виробництва і системою розселення території). Також, потужність транспортних потоків і щільність мережі характеризує рівень концентрації виробництва, ступінь освоєння території, а також його рівень економічного і соціального розвитку [26, с.300-302].

### **1.3. Методи оцінювання впливу транспортних систем на розвиток туризму**

Найбільш широкого застосування в оцінюванні транспортних систем на розвиток туризму набувають наступні методи: балансові, статистичні, картографічні, географо-математичні, виробничо-географічних циклів та районування (рис. 1.4).

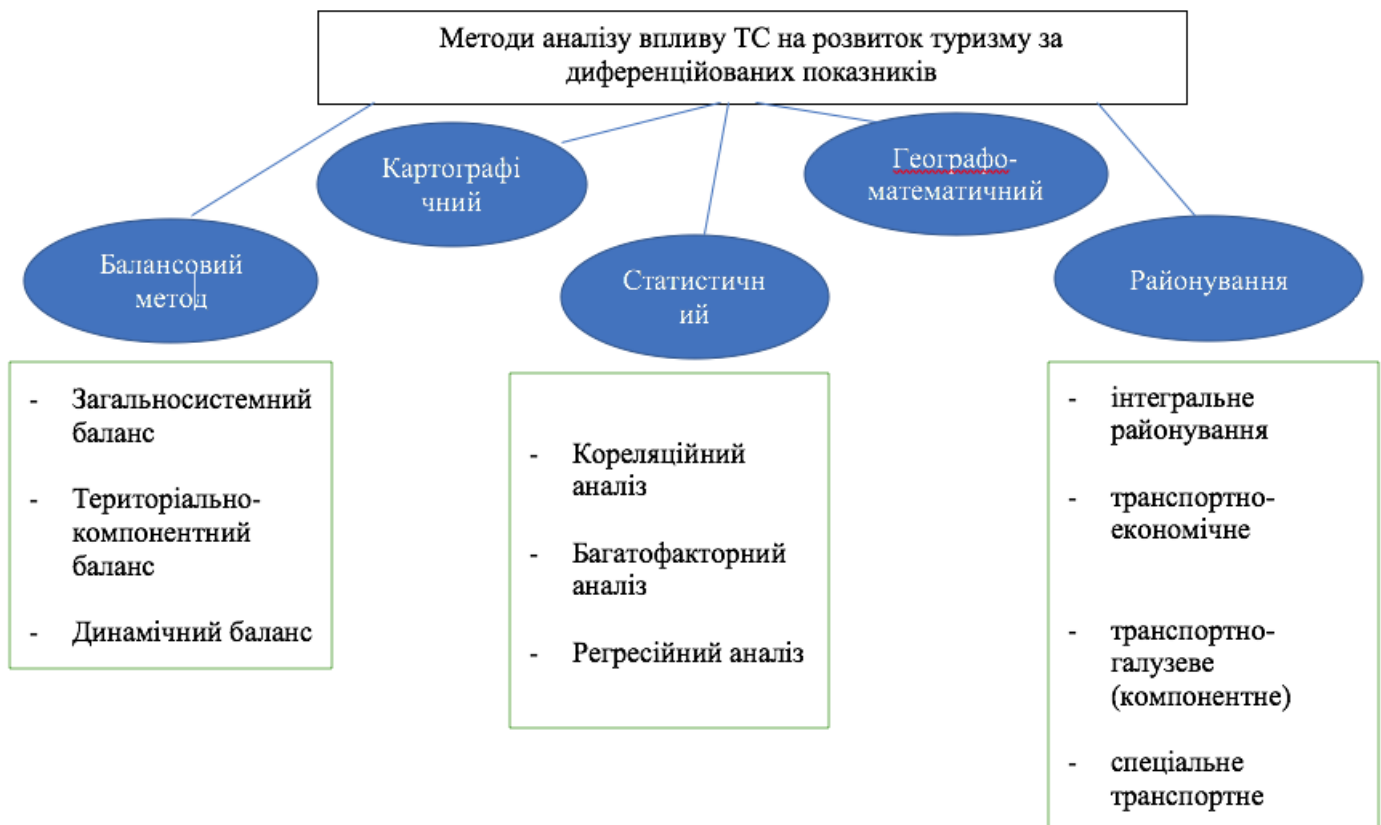


Рис. 1.4. Методи аналізу впливу ТС на туризм за диференційованих показників

Джерело: власна розробка авторки

- 1) Балансовий метод - дослідження 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.
- 2) Якісно новий етап в транспортно-географічних дослідженнях започаткований після використання *математичної статистики*, що використовує регресійний, багатофакторний аналіз, прості коефіцієнти кореляції і інші методи статистичного аналізу взаємозв'язків між кількісними показниками.
- 3) Метод *районування* полягає в поділі території на відносно цілісні частини за певними ознаками. Цей метод дозволяє виявити територіальну диференціацію процесів, встановити тенденції (залежності) в просторово-

часовому розвитку елементів, обґрунтувати управлінські рішення (їх територіальний зміст).

4) *Картографічний* метод володіє потужним аналітичним та синтетичним потенціалом. Його зміст полягає в складанні карт, які сприяють вирішенню таких основних завдань:

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

Будь-яка карта за своїм змістом є своєрідною моделлю транспортної системи (мережі) або процесу. Картографічні моделі відображують одночасно механізми процесів та їх результати, даючи змогу, таким чином, значно зменшити трудомісткість досліджень, підвищивши при цьому їх ефективність. Тому застосування картографічного методу є необхідним елементом всіх етапів дослідження транспортних систем. Застосування картографічного методу повинне обов'язково враховувати вид, тип, специфіку конкретної транспортної системи, що в підсумку буде визначати зміст та тематику карт.

5) Метод *географо-математичного* моделювання полягає в абстрагованому представленні конфігурації транспортних систем, транспортно-географічних процесів, зв'язків, залежностей у вигляді математичних формул (рівнянь) або систем таких формул. Їх застосування дозволяє вирішити наступні завдання: кількісно оцінити ефективність розвитку мереж окремих галузей транспорту та їх взаємодії; оцінити ефективність транспортних циклів; дати системну оцінку впливу факторів на

розвиток транспортної системи; виявити просторово-часові тенденції динаміки зміни параметрів транспортної системи та окремих її компонентів.

б) Метод *транспортно-географічних* циклів базується на відстеженні та вивченні (спостереженні) стійких зв'язків в транспортній системі, які виражаються в потоках вантажів та пасажирів між її елементами. На основі аналізу таких транспортних потоків виділяються цілісні технологічно пов'язані функціональні блоки (цикли) або в межах одного компоненту.

7) На міжкомпонентному рівні. Цей метод (підхід) використовує елементи балансового, картографічного та інших методів.

Особливістю оцінки впливу транспортної системи на туризм є необхідність здійснювати його з позицій системного підходу, що розглядає будь-який об'єкт, як складну систему, аналіз якої здійснюється в структурно-функціональному (галузевому), структурно-територіальному та організаційно-управлінському аспектах. Ці та інші особливості зумовили відповідну послідовність операцій (стадій) дослідження, яку можна уявити в наступному вигляді.

- 1) Визначення місця і ролі транспорту в суспільно-географічній системі країни (регіону).
- 2) Форми територіального зосередження життєдіяльності (промислові вузли, агломерації, ареали, адміністративні межі)
- 3) Аналіз динаміки показників розвитку транспорту
- 4) Аналіз структурних змін
- 5) Оцінка загального рівня розвитку транспорту
- 6) Виявлення та характеристика галузевих транспортних систем
  - 6.1. Суходільного транспорту
    - 6.1.1 Залізничний
    - 6.1.2 Автомобільний
    - 6.1.3 Трубопровідний
    - 6.1.4 Електронний
  - 6.2. Водного транспорту

6.2.1 Річкового

6.2.2 Морського

6.3 Повітряного транспорту

7) Виявлення та аналіз внутрішніх територіальних відмінностей в рівні розвитку транспорту

7.1. Аналіз територіальної диференціації спеціалізованих (галузевих) та інтегральних транспортних систем

7.2. Оцінка ефективності елементів територіальної структури (пунктів, центрів, вузлів)

7.3. Здійснення транспортно-географічного районування досліджуваної території

8) Виявлення та оцінка проблем розвитку транспортної системи (суперечності, диспропорції, недоліки)

9) Прогноз розвитку транспортної мережі

10) Обґрунтування перспективних напрямків розвитку та заходів з оптимізації транспортної системи.

Серед показників, які відображають вплив транспортної системи на туризм, на мою думку важливими є показники транспортної **забезпеченості, інтенсивності, доступності та ефективності** використання транспортного потенціалу на певній території.

Для оцінки транспортної забезпеченості території ( країни, області, району) застосовують такі показники.

1. Щільність транспортної мережі -  $P_t$  ( км на 1000 км<sup>2</sup> території) – відношення експлуатаційної довжини транспортної мережі ( $L_i$ ) певного ( $i$ - го) виду транспорту до площі відповідної території ( $S$ ):

$$P_t = \frac{L_i}{S} \times 1000 \quad (1.1)$$

2. Щільність мережі в розрахунку на 10000 жителів території ( $P_n$ ):



$$P_n = \frac{L_i}{N} \times 10000 \quad (1.2)$$

3. Для визначення комплексного показника щільності мережі різних видів транспорту ( $P_p$ ) Л.І. Василевський запропонував експлуатаційну довжину всіх видів транспорту враховувати в приведених до залізниць кілометрах ( $L_z$ ), а площу регіону визначати тільки за освоєними районами ( $S_0$ ):

$$P_p = \frac{L_z}{\sqrt[3]{S_0 \cdot N \cdot Q}} \quad (1.3)$$

Коефіцієнти приведення довжини шляхів сполучення різних видів транспорту до довжини 1 км залізниць з урахуванням порівняльних рівнів їх провізної та пропускнуї спроможності такі: для автомагістралей – 0,45, для автодоріг із звичайним твердим покриттям – 0,15, для судноплавної частини річок – 0,25, для магістрального газопроводу – 0,3, для нафтопроводу середнього діаметру – 1.

Пащенко Ю.Є. запропонував розширити коло порівняльних показників транспортної діяльності за рахунок введення показників *ефективності та інтенсивності* використання транспорту по регіонах, а також урахування в таких показниках впливу окремих елементів транспортного потенціалу, основних виробничих фондів та чисельності працюючих [18].

*Інтенсивність* використання транспортної системи території чи країни ( $J$ ) можна визначити як відношення приведенного вантажообігу ( $P_{прив.ткм}$ ) до експлуатаційної довжини шляхів сполучення в регіоні ( $L_e$ ) за всіма видами транспорту:

$$J_w = \frac{P_{прив.ткм}}{L_e} = \frac{W_z}{L_z} \quad (1.4)$$

Показник транспортної *доступності* визначається як середньозважена величина затрат часу на переміщення вантажів та пасажирів в регіоні в залежності від територіальної конфігурації та щільності транспортної мережі.

5.1 Для характеристики транспортної доступності для вантажних перевезень:

$$d_{\delta}^{\text{вант}} = \frac{\sum Pt_{\text{вант}} \cdot S_0}{\sum Pl_{\text{пас}} \cdot L_{\text{прив}}} \quad (1.5)$$

де:  $\sum Pt_{\text{вант}}$  - сумарний час доставки вантажів в регіоні за рік, тонно-год.;

5.2 Показник транспортної доступності для пасажирських перевезень:

$$d_{\delta}^{\text{пас}} = \frac{\sum Pt_{\text{пас}} \cdot S_0}{\sum Pl_{\text{пас}} \cdot L_{\text{прив}}} \quad (1.6)$$

де:  $\sum Pt_{\text{пас}}$  - сумарний час переміщення пасажирів в регіоні за рік, пасажиро-годин.

## РОЗДІЛ 2. СТРУКТУРНО-ДИНАМІЧНІ ХАРАКТЕРИСТИКИ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ ВЕЛИКОЇ БРИТАНІЇ

### 2.1. Інтегральні характеристики

Британська транспортна мережа є однією з найрозвиненіших у світі, яка може похвалитися великою кількістю доріг з твердим покриттям, сучасних залізниць, аеропортів тощо. Однак, як і слід було очікувати, це густонаселена країна, і трафік у Великобританії може бути трохи болючим, особливо якщо ви не звикли чекати в чергах.

Особливо у великих містах, таких як Лондон, надзвичайно зайнятий. І оскільки деякі британські міста настільки переповнені, що вид транспорту, який ви обиратимете, може вам цілком і не підійти.

Визначивши важливість хорошого сполучення через внутрішні кордони та проблеми, які наразі заважають стратегічному баченню або інвестиційної стратегії Великобританії, рекомендується уряду Великобританії розробити UKNET (UK Transport Network) – стратегічну транспортну мережу для всього Сполученого Королівства, яка б з'єднувала всі країни. держав Великобританії, з відповідним фінансуванням та координацією з уповноваженими адміністраціями для його реалізації.

Інші країни світу прийняли різні підходи до планування транспортної інфраструктури з поєднанням національного та регіонального планування та доставки [64].

Європейський Союз визначив подібну потребу в хорошому сполучення та потребу в розвитку транскордонної транспортної інфраструктури та розвитку Транс-Європейська мережа – Транспорт (TEN-T) у відповідь. Донедавна TEN-T включав ключові елементи транспортної інфраструктури Великобританії, хоча ті, що були визначені, були обрані за допомогою а

з огляду на загальноєвропейське підключення і не обов'язково найкращим чином підтримує вимоги Великобританії. Протягом багатьох років Велика Британія фінансово внесла в TEN-T набагато більше, ніж отримала назад на розвиток інфраструктури. Вихід Великобританії з Європейського Союзу дав можливість розробити щось, що базується на концепції TEN-T, але що краще відповідає потребам Великобританії та забезпечує краще співвідношення ціни та якості.

UKNET забезпечить мережу, в яку транспортні інвестиції будуть вкладатися на загальнобританській основі для підтримки економічного зростання, створення робочих місць, житла та соціальної згуртованості в усіх країнах Великобританії на благо всієї країни.

Це дозволить проводити оцінку транспорту для схем у мережі на основі всієї Великобританії з повним обліком усіх витрат і вигод. Це обмежить ризик втрати пріоритету транскордонних схем.

Розвиток такої мережі забезпечить додаткову впевненість для бізнесу та приватного сектора, дозволить їм планувати додаткові інвестиції в окремих регіонах та інвестувати в ланцюг поставок по всій країні.

Для повного розуміння функціонування транспортної системи Великобританії буде доцільним вказати на повноваження децентралізованих адміністрацій у Великобританії щодо транспорту.

Так, наприклад передача повноважень заснована на офіційному розподілі влади між парламентом у Вестмінстері та адміністраціями Північної Ірландії, Шотландії та Уельсу. Існує законодавство, яке перелічує певні питання чи повноваження, які належать Вестмінстеру або за ним закріплені:

- Контроль *за автомобільним транспортом* значною мірою розподілена, хоча з важливими застереженнями, які включають стандарти безпеки транспортних засобів та законодавство дорожнього руху.
- Політика щодо *залізниць*, як правило, зарезервована за Вестмінстером. Парламент Шотландії тепер має повноваження визначати франшизу для пасажирських залізничних перевезень, починаючи і закінчуючи

Шотландією, а також фінансування залізничної інфраструктури. Подібні домовленості будуть застосовуватися до Уельсу для майбутніх франшиз. Повноваження щодо структури, безпеки та економічного регулювання залізничної галузі залишаються за Вестмінстером.

- Управління *морським* транспортом, як правило, зарезервовано за Вестмінстером.
- *Авіаційна* політика загалом розподілена, хоча парламенти Шотландії та Уельсу можуть впливати на певні аспекти політики, особливо щодо аеропортів.
- *Місцевий / публічний* транспорт – Вестмінстер розробляє політику та забезпечує основну частину фінансування місцевого транспорту в Англії; в інших частинах Сполученого Королівства це надає відповідна делегована адміністрація.

Автомобільний транспорт є найважливішим та найпоширенішим у транспортній у системі Великобританії. За даними на 2019 рік, офіційні оцінки показують, що британська мережа доріг складається з 600 миль доріг з твердим покриттям. У Великобританії існують різні типи доріг залежно від їхньої довжини.

Головний поділ розташований на магістральних і другорядних дорогах. Незначні дороги становлять 87,3% загальної довжини доріг у Великобританії, тоді як основні дороги – лише 12,7%. Перша категорія включає сільські дороги «С» і «U», а також міські дороги «С» і «U», друга категорія включає автомагістралі (також називаються дороги М), сільські магістральні дороги, міські магістралі, сільські магістралі, головні міські дороги «А» є основними маршрутами в британській мережі доріг.

За оцінками, понад 75% домогосподарств у Великобританії володіють автомобілем, і велика кількість з них також користується іншими механізмами, такими як вантажівки, автобуси та мотоцикли. Таким чином, у центрі міста рух набагато інтенсивніший, ніж на сільських дорогах, де їздять машини рідше. У зв'язку з цим британський уряд приділяє підвищену увагу

збільшенню довжини доріг та їх якості. Їхня відданість привела до збільшення на 2,5% або 6000 миль доріг з твердим покриттям за останні 20 років.

Велика Британія - перша країна, яка спадає вам на думку, коли мова йде про поїздки по лівій стороні дороги. Справа в тому, що Великобританія є однією з 50 країн світу, де автомобілі рухаються таким шляхом.

Залізнична мережа насправді є найстарішим типом структурованого транспорту у Великобританії та найстарішою залізничною системою у світі. Зараз у Великобританії є 22 компанії, які надають залізничні послуги з Network Rail, яка керує більшістю з них у Великобританії та NI Railways у Північній Ірландії.

Перевезення поїздів у Великобританії здійснюються на землі та під нею. У містах Лондон, Ліверпуль, Глазго та Тайн-енд-Вір створені підземні залізничні системи. Британська підземна залізнична система відома своїм тунелем під Ла-Маншем, який з'єднує Великобританію з європейським континентом.

Транспорт у Великобританії також включає комплексну систему авіаційних аеропортів. Країна налічує величезну кількість аеропортів (з них 470 тільки в Англії), 24 з яких є міжнародними. Мільйони пасажирів щороку прибувають або вилітають з британських аеропортів, що робить сектор авіаперевезень Великобританії одним з найбільших у світі.

Міста та економічні регіони керують економікою Великобританії, і важливо, щоб вони були пов'язані один з одним автомобільним, залізничним, морським (де це доречно) і, якщо немає відповідної альтернативи автомобільним або залізничним транспортом, повітряним сполученням. Якщо неможливо підключити всі міста та економічні райони безпосередньо до стратегічної мережі, вони повинні мати доступ через локальну мережу.

Доречним буде визначити великі міста як міста з населенням понад 500 000 осіб або які є столицями країнах, що входять до Королівства.

Було проведено широке дослідження Union Connectivity Review (за керівництва Департаменту транспорту Великобританії), де було визначено

кілька менших міст Великобританії, які швидко розвиваються, зокрема Норвіч, Пітерборо, Кембридж, Мілтон-Кейнс, Оксфорд та Суїндон [53]. Вони мають непропорційний вплив на загальні економічні показники Великобританії. Хоча наразі немає прямого сполучення, яке з'єднує всі ці міста, робота над сполученням між ними триває, включаючи East West Rail між Оксфордом і Кембриджем (див. Додаток А).

Як острівна держава, Великобританія особливо залежить від повітряних і морських подорожей, тому аеропорти та морські порти відіграють важливу роль у транспортній системі Великобританії. Вони мають вирішальне значення для внутрішньої економіки та міжнародної торгівлі. На додаток до цього, кілька районів, таких як Північна Ірландія та Шотландські острови, більш географічно ізольовані від решти Великобританії та особливо залежать від авіа- та морських подорожей.

Union Connectivity Review визначив стратегічні аеропорти як аеропорти, які мають річний загальний обсяг пасажирів понад п'ять мільйонів або внутрішні пасажирські об'єми понад 500 000 пасажирів, річний обсяг вантажів понад 18 000 тонн або які обслуговують столиці країн Великобританії.

## **2.2. Галузеві транспортні підсистеми**

### ***2.2.1. Повітряний транспорт***

Авіаційна промисловість принесла суспільству багато переваг як в економічному, так і в соціальному плані. Відносна доступність і швидкість повітряного транспорту сьогодні зробили міжнародні подорожі доступними для багатьох людей і стали невід'ємною частиною їхнього способу життя. З економічної точки зору, авіація сприяє зростанню країни двома способами. По-перше, зростання самої авіаційної промисловості створює зайнятість, виробництво, експорт, додану вартість, інвестиції та внески до казначейства.

По-друге, повітряний транспорт сприяє торгівлі товарами, розвитку промисловості та економічних послуг [9].

Внесок у ВВП: на авіацію припадає 1,2% національного ВВП. З урахуванням роздрібною торгівлі та громадського харчування в аеропортах це становить 1,4% ВВП. Офіційне дослідження Oxford Economic Forecasting підрахувало, що за останні 10 років зростання авіації збільшило виробництво в економіці Великобританії на 550 мільйонів фунтів стерлінгів на рік [68].

Експорт: Третина експорту Великобританії зараз здійснюється повітряним транспортом. Експорт послуг, який залежить від можливості подорожувати повітряним транспортом, становить ще 8% національного доходу [36].

Туризм: сьогодні жителі Великобританії здійснюють близько 60 мільйонів відвідувань за кордон щороку, у порівнянні з лише 13 мільйонами в 1978 році. Близько 80% з них здійснюються повітряним транспортом через те, що вони не мають альтернативи авіаперельотам на далекі відстані, і багато ближніх напрямків. Цей виїзний туризм робить значний внесок у економіку завдяки доходам, отриманим, наприклад, туроператорами. Іншим джерелом заробітку є іноземні відвідувачі, дві третини з яких (близько 55 мільйонів з 80 мільйонів) прибувають повітряним транспортом.

Привабливість для створення бізнесу: потужність повітряного транспорту Великобританії є одним із ключових критеріїв міжнародного бізнесу при прийнятті рішення про розміщення своєї діяльності у Великобританії. У жорсткому конкурентному середовищі оператори аеропортів Великобританії та британські перевізники всіх типів є лідерами у своїх галузях, успіх яких приносить країні значну економічну вигоду.

Регіональна економіка: повітряне сполучення є важливим для економічної життєдіяльності Шотландії, Уельсу та Північної Ірландії, а також англійських регіонів. Вони пропонують швидкий доступ до інших частин країни та важливі зв'язки з низкою європейських та світових ринків. Для



деяких громад, як-от у Шотландських нагір'ях і островах або на островах Силлі, повітряне сполучення має найбільше значення.

Деякі кластери аеропортів, наприклад, на заході Шотландії або в аеропорту Борнмута, безпосередньо пов'язані з наданням авіаційних послуг, таких як технічне обслуговування літаків та авіаційні компоненти. Проте в даний час більшість непрямой зайнятості, пов'язаної з постачанням товарів і послуг в аеропорти та авіакомпанії, які працюють з них, розташована на південному сході Англії. Розбудова місцевих ланцюгів поставок і потенціалу для авіаційної промисловості, включаючи сприяння центрам передового досвіду з обслуговування літаків, може принести важливі переваги економіці регіонів, а також допомогти аеропортам та авіакомпаніям, які їх обслуговують.

У країні, станом на 2021 рік, діє 460 аеропортів (16-те місце у світі), з них 271 із твердим покриттям злітно-посадкових смуг і 189 із ґрунтовим.

Станом на 2020 рік, зареєстровано 20 авіапідприємств, які оперують 794 повітряними суднами. За 2018 рік (останні оновлені данні) загальний пасажирообіг на внутрішніх і міжнародних рейсах становив 165,4 млн осіб. За 2018 рік повітряним транспортом було перевезено 6,2 млрд тонно-кілометрів вантажів (без врахування багажу пасажирів). (див. Додаток Ж)

У країні, станом на 2013 рік, споруджено і діє 9 гелікоптерних майданчиків [60].

Велика Британія є членом Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). Згідно зі статтею 20 Чиказької конвенції про міжнародну цивільну авіацію 1944 року, Міжнародна організація цивільної авіації для повітряних суден країни, станом на 2016 рік, закріпила реєстраційний префікс - G, заснований на радіопозивних, виділених Міжнародним союзом електрозв'язку (ІТУ). Аеропорти Великої Британії мають літерний код ІКАО, що починається з - EG.

За звітом Світового економічного форуму 2021 року (рис. 2.1), сприяння залученню пасажирів у Сполученому Королівстві (5 балів з 10) перевищує

середній європейський показник ( 4,3 бали з 10). У Індексі конкурентоспроможності Світового економічного форуму в галузі подорожей і туризму країна посідає 108 місце за відкритістю віз і 133 місце з 136 країн за конкурентоспроможністю витрат. У всіх цих балах і рангах, чим вище, тим краще (див. Додаток Б).

FIGURE 2 | *Travel & Tourism Development Index 2021 overall rankings<sup>1</sup>*

Rank	Economy	Score <sup>a</sup>	Change since 2019 <sup>a</sup>		Diff. from TTDI Avg. (%)	Rank	Economy	Score <sup>a</sup>	Change since 2019 <sup>a</sup>		Diff. from TTDI Avg. (%)	Rank	Economy	Score <sup>a</sup>	Change since 2019 <sup>a</sup>		Diff. from TTDI Avg. (%)
			Rank	Score					Rank	Score					Rank	Score	
1	Japan	5.2	1	0.7%	31.8%	40	Mexico	4.3	-6	-1.2%	7.4%	79	Cambodia	3.6	3	1.1%	-9.2%
2	United States	5.2	-1	-1.0%	30.7%	41	Bulgaria	4.3	-2	-0.4%	7.3%	80	Tunisia	3.6	-3	-0.5%	-9.2%
3	Spain	5.2	2	0.0%	29.5%	42	Lithuania	4.3	3	0.6%	7.2%	81	Tanzania	3.6	5	2.6%	-10.2%
4	France	5.1	2	-0.2%	28.8%	43	Qatar	4.3	-2	-0.2%	7.0%	82	Cape Verde	3.6	1	1.4%	-10.2%
5	Germany	5.1	-1	-1.8%	27.3%	44	Georgia	4.3	3	1.4%	6.8%	83	Pakistan	3.6	6	2.9%	-10.2%
6	Switzerland	5.0	1	-2.1%	26.0%	45	Turkey	4.2	4	1.3%	6.4%	84	Mongolia	3.6	-8	-2.1%	-10.6%
7	Australia	5.0	1	-1.3%	25.6%	46	Croatia	4.2	-4	-0.6%	6.4%	85	Trinidad and Tobago	3.6	0	1.5%	-10.7%
8	United Kingdom	5.0	-5	-4.5%	24.8%	47	Israel	4.2	-7	-1.0%	6.2%	86	Kuwait	3.5	-7	-1.8%	-11.0%
9	Singapore	5.0	0	-1.4%	24.6%	48	Latvia	4.2	0	0.6%	5.9%	87	North Macedonia	3.5	-3	-0.3%	-12.1%
10	Italy	4.9	2	0.8%	23.9%	49	Brazil	4.2	3	2.3%	5.2%	88	Namibia	3.5	0	0.0%	-12.6%
11	Austria	4.9	0	0.4%	23.6%	50	Costa Rica	4.2	1	1.2%	4.5%	89	Rwanda	3.5	1	0.7%	-12.7%
12	China	4.9	3	2.3%	23.5%	51	Egypt	4.2	6	4.3%	4.4%	90	Kyrgyz Republic	3.4	3	1.9%	-13.9%
13	Canada	4.9	-3	-2.1%	22.9%	52	Vietnam	4.1	8	4.7%	4.1%	91	Bolivia	3.4	5	1.6%	-14.5%
14	Netherlands	4.9	0	0.2%	22.3%	53	Romania	4.1	-3	-0.7%	3.6%	92	Tajikistan	3.4	-1	-0.3%	-14.6%
15	Korea, Rep.	4.8	4	1.9%	21.4%	54	India	4.1	-8	-2.6%	3.6%	93	Lao PDR	3.4	1	0.7%	-15.0%
16	Portugal	4.8	-3	-2.1%	19.8%	55	Uruguay	4.1	6	3.6%	3.0%	94	Lebanon	3.4	-7	-3.1%	-15.1%
17	Denmark	4.7	-1	-1.5%	18.9%	56	Slovak Republic	4.1	-3	0.2%	2.9%	95	Bosnia and Herzegovina	3.4	-3	-0.7%	-15.2%
18	Finland	4.7	-1	-2.2%	17.3%	57	Bahrain	4.1	-2	1.0%	2.1%	96	El Salvador	3.3	2	1.7%	-16.1%
19	Hong Kong SAR	4.6	-1	-3.0%	16.3%	58	Colombia	4.0	4	2.3%	1.6%	97	Guatemala	3.3	-2	-0.6%	-16.1%
20	Sweden	4.6	1	-1.9%	16.0%	59	Argentina	4.0	-5	-1.2%	0.6%	98	Zambia	3.3	1	1.7%	-16.3%
21	Luxembourg	4.6	2	-0.5%	15.4%	60	Panama	4.0	-2	0.5%	0.3%	99	Paraguay	3.3	2	2.1%	-17.1%

Рис. 2.1. Індекс конкурентоспроможності Великої Британії

Джерело: [61]

Прогнозні сценарії пасажиропотоку, робочих місць та впливу ВВП [63].

Прогнозується, що ринок повітряних перевезень у Сполученому Королівстві за сценарієм «сучасні тенденції» зросте на 33% у наступні 20 років. Це призведе до додаткових 47,5 мільйонів пасажирських поїздок до 2037 року. У разі задоволення цей підвищений попит підтримає приблизно 160 мільярдів доларів США ВВП і майже 1,64 мільйона робочих місць.

Основним ресурсом визначення та подальшого аналізу статистичних даних стосовно транспортної системи та усіх її складових буде щорічний звіт транспортної статистики Великої Британії [8] (див. Додаток В).

Більшість статистичних даних у цьому звіту охоплює період, коли національні та регіональні заходи були запроваджені для запобігання та

зменшення глобального поширення коронавірусу (COVID-19). Ці заходи вплинули на транспортні тенденції, що можна побачити в офіційній річній статистиці та щоденних показниках використання транспорту в цьому звіті.

Показники 2020 року були тако включені для надання додаткового контексту впливу COVID-19 та пов'язаних обмежень на тенденції транспорту.

Щодо повітряного транспорту та руху в аеропортах у розділі «Рух повітряного транспорту: посадки та зльоти літаків (тис.)» та «Пасажири терміналу: прибуття та відправлення (тис.)» Великобританія має такі показники: 812 та 73.674 відповідно. У порівняно з попередніми роками це найнижчий показник за останні 40 років, тобто 759 тисяч посадок та зльотів було звітовано аж у 1977 році, а такий низький рівень пасажиропотоку простежувалося у 1985 та 1984 роках. В основному, до 2020 року ця цифра трималася однорідного рівня – близько 2.100 тис. польотів та 296.658 тис. прибуттів та відправлень [19]. Серед основної кількості польотів, на іноземні прибуття припадає 63.187 тис. на 2020 рік [20].

Якщо аналізувати основні та найбільші аеропорти Великобританії та їх пасажиропотік, то досить легко визначити такий їх перелік за урахуванням величини та кількості відвідувачів: Хітроу, Манчестер, Гетвік, Станстед, Лутон [25]. Також для наглядності розположення аеропортів та авіаційної галузевої підсистеми транспортної системи загалом, надається карта аеропортів Великобританії (рис. 2.2)

Якщо мова йде про прогнози щодо розвитку авіаційної гілки національної транспортної системи, то можна очікувати, що після скорочення кількості пасажирів у 2021 році на 1,9–2,2 мільярда (42% і 48%) порівняно з 2019 роком, та втрати доходу, що становила від 276 до 315 мільярдів доларів США. Досить складно говорити точно та чітко щодо майбутнього дивлячись на ситуацію сьогодення з нестабільними карантинними умовами та заходами для зменшення поширення захворювань на коронавірус, але можна очікувати, що попит на пасажирів відновиться до середини 2022 року, а потім зростатиме на 1,4% на рік до 2050 року. Ці цифри припускають, що заходи управління

попитом не впроваджуються для забезпечення стійкості. Очікується, що міжнародні авіап перевезення зростуть на 5,5% на рік до 2030 року, а потім на 4,5% на рік до 2050 року. Однак обсяги залишаються порівняно низькими, враховуючи їх високу вартість у порівнянні з водним, залізничним або автомобільним транспортом.

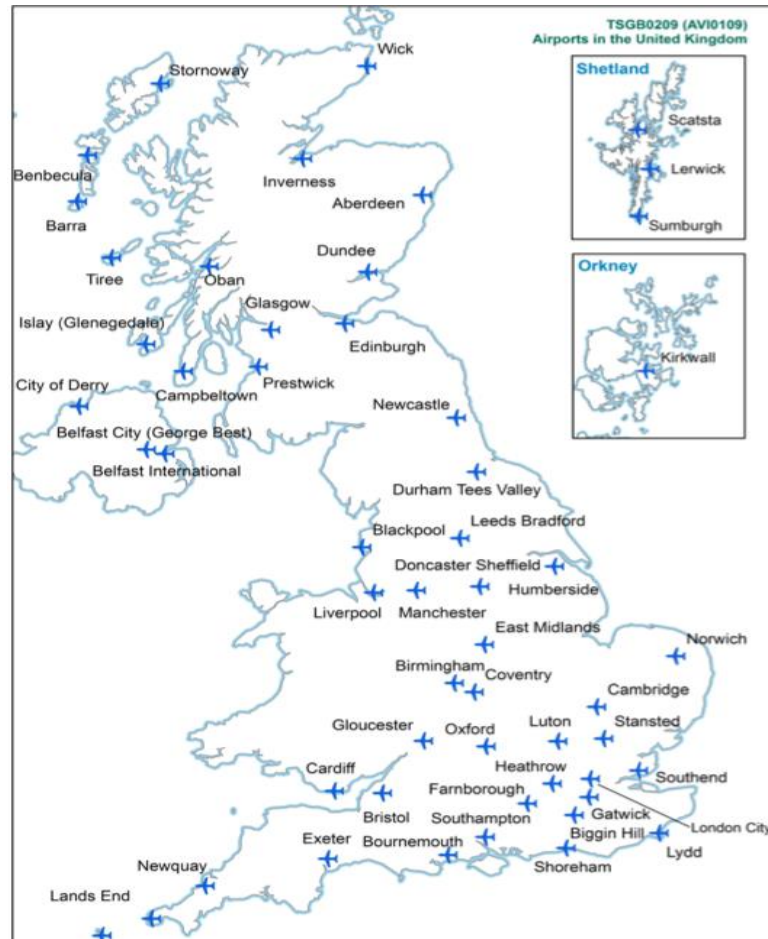


Рис. 2.2. Карта аеропортів Великої Британії

Джерело: [25]

Прогнозується, що вдосконалена повітряна мобільність (ААМ) – послуги повітряного транспорту для людей та/або вантажів за допомогою революційно нових літаків – до 2040 року становитиме 510 мільярдів доларів США [69], а до 2030 року буде 76 000 безпілотників [45]. Очікування також того, що ААМ спочатку буде прийнято для доставки вантажів та дистанційних

інспекцій, а послуги з перевезення пасажирів будуть запроваджені до 2030 року.

Пандемія коронавірусу спричинила найгіршу фінансову кризу, яку пережив авіаційний сектор Великобританії з тих пір, як комерційні авіаперевезення стали доступними та доступними для широкої громадськості у другій половині двадцятого століття. У міру розвитку пандемії уряд запровадив національний карантин у березні 2020 року, щоб захистити здоров'я населення. Авіаційна промисловість відповіла на обмеження уряду, організувавши репатріаційні рейси для британських громадян, які опинилися по всьому світу. Після цих початкових репатріацій доступність рейсів зменшилася, оскільки уряд обмежував умови, за яких люди могли подорожувати за кордон. У період з 2020 по 2022 роки ці обмеження змінювалися більше 15 разів.

Оскільки обмеження змінилися у відповідь на пандемію, промисловість відреагувала, залишивши відкритими певні маршрути для необхідних поїздок і запровадивши заходи для захисту мандрівників, наприклад, вимагати від пасажирів носіння масок на рейсах. На момент написання дипломної роботи більшість вимог до міжнародних поїздок було знято, але їх можна було в будь-який час знову запровадити.

Пандемія коронавірусу призвела до безпрецедентного зниження кількості рейсів на початку 2020 року. У квітні 2020 року було здійснено 5800 пасажирських рейсів до та з Великобританії порівняно з 201000 рейсів у квітні 2019 року, що становить скорочення на 97% [33]. Управління цивільної авіації» Останні дані про рейси наведено за четвертий квартал 2021 року, що охоплює жовтень-грудень 2021 року. За цей період 30,9 мільйона пасажирів прилетіли та вилетіли з Великобританії 315 202 рейсами [32]. Ці статистичні дані показують стабільне відновлення сектора з кількістю рейсів і пасажирів на найвищому рівні з першого кварталу 2020 року. Однак ця статистика також свідчить про зниження кількості пасажирів на 55% порівняно з тим же періодом 2019 року, до пандемії коронавірусу. Міжнародна асоціація

повітряного транспорту (ІАТА) прогнозує, що загальна кількість пасажирів до, з Європи та всередині Європи досягне 86% значень 2019 року у 2022 році, а потім повністю відновиться у 2024 році на рівні 105% від значень 2019 року [40].

Прогноз ІАТА не включає потенційні наслідки російського вторгнення в Україну, хоча асоціація стверджує, що «загалом повітряний транспорт стійкий до потрясінь, і цей конфлікт навряд чи вплине на довгострокове зростання повітряного транспорту». Оцінка ІАТА полягає в тому, що «занадто рано оцінювати, які найближчі наслідки будуть для авіації, але очевидно, що існують негативні ризики». Кілька факторів визначають ступінь, до якої конфлікт вплине на відновлення авіаційного сектору Великобританії від пандемія. Ці фактори включають географічний масштаб, серйозність і період часу дії санкцій і закриття повітряного простору. На витрати авіакомпаній також можуть вплинути коливання цін на енергоносії або зміна маршруту, щоб уникнути російського повітряного простору. Нарешті, конфлікт може вплинути на довіру споживачів і економічну активність «навіть за межами Східної Європи». Уряд повинен враховувати наслідки російського вторгнення в Україну, розробляючи політику підтримки відновлення авіаційного сектору.

### ***2.2.2. Водний транспорт***

Морський торговий флот країни, станом на 2021 рік, складався з 1.249 морських суден з тоннажем більшим за 1 тис. реєстрових тонн (GRT) кожне (21-ше місце у світі), з яких: балкерів - 140, контейнеровозів - 59, газовозів - 84, пасажирських суден – 109, інших вантажних суден - 857 [60].

Головні морські порти країни: Дувр, Фелікстоу, Іммінгем, Ліверпуль, Лондон, Саутгемптон, Тіспорт (Англія); Форт Портс (Шотландія); Мілфорд Хейвен (Уельс).

Нафтовий термінал(и): термінал Fawley Marine, термінал Liverpool Bay (Англія); Термінал Braefoot Bay, Finnart нафтовий термінал, термінал Hound Point (Шотландія).

Річний вантажообіг контейнерних терміналів (дані за 2019 рік): Фелікстоу - 3,58 млн, Лондон - 2,8 млн, Саутгемптон - 1,92 млн контейнерів.

СПГ-термінали для імпорту скрапленого природного газу діють у портах: Ісл-Грейн, Мілфорд-Гейвен, Тісайд.

Розпочатий у 1988 році та завершений у 1994 році, Тунель під Ла-Маншем (названий Ла-Манш) - це залізничний тунель довжиною 50,5 км (31,4 милі) під Ла-Маншем у Дуврській протоці, який проходить від Фолкстона, Кент, Англія, до Кокеллеса, Пас-де-Кале на півночі Франції; це єдиний стаціонарний зв'язок між островом Великобританії та материковою Європою.

Загальна довжина судноплавних ділянок річок і водних шляхів, доступних для суден з дедвейтом понад 500 тонн, 2021 року становила 3 200 км (31-ше місце у світі). Лише 600 км використовується на потребу сучасної економіки країни. З судноплавних річок найважливішими є Темза і Северн.

Аналізуючи статистичні дані щодо експлуатації морського транспорту Великобританії також варто зазначити, що на міжнародні та короткі морські подорожі вплинула пандемія коронавірусу, що призвело до значного зниження кількості морських пасажирів.

Департамент транспортної статистики Великої Британії пропонує поділ статистики морських подорожей за такими основними показниками:

- 1) Паромні перевезення на коротких морських маршрутах. Показники включають у себе підпункти, які визначають основні порти для здійснення пристані морського транспорту. Весь список, у свою чергу згруповано у райони розташування цих портів, серед яких: Темза і Кент, Південне узбережжя, Західне узбережжя, Східне узбережжя;

- 2) Усі пасажирські перевезення на довгі морські шляхи (Круїзний пасажиропотік);

3) Усі міжнародні пасажери, що користувалися морським транспортом;

4) А також, що є також досить цікавим – це окремий показник пасажиропотоку через «Євротунель» і «Євростар».

Звісно, що у зв'язку з подіями останніх двох років, ситуація з морським транспортом так як і з іншими підсистемами транспортної системи країни, відрізняється різкими змінами у напрямку зниження. Так, на 2020 та 2021 рік можна чітко простежувати спад пасажиропотоку паромними перевезеннями на коротких морських маршрутах майже в три рази у порівнянні з 2019 роком. На це вказують цифри, відповідно: 6.883 тис. та 18.404 тис.

Якщо порівнювати усі довготривалі круїзні перевезення за останні 10 років, також яскраво видно різкий спад у статистичних даних. Адже можна швидко побачити таку різницю, коли усі 10 років цифра залишалася у межах 50-80 круїзних подорожей за рік та лише 11, які були реалізовані у 2020 та 2021 році.

Найвищим показником щодо міжнародних морських перевезень слугує цифра у 23.496 тис. пасажирів станом на 2010 рік, але кожного наступного року цифра хоч і змінювалася, але не так різко, з різницею максимум на тисячу. Побачивши дані за 2020 та 2021 рік можна усвідомитися, що цифра у цьому плані впала до мінімуму – 7.001 тис [31].

Також цікавим а показовим, на мою думку, є показник перетину пасажирів морським транспортом каналу між Великобританією та Францією – «Євротунель» і «Євростар». Як і вказано вище, статистика показує більш-менш однакові показники за останні десять років, та лише у 2020 та 2021 році цей показник сягає лише 8.271 тис. пасажирів на рік, що, в свою чергу, відрізняється від кожного попереднього року різницею у майже 3 рази [37].

Перший раунд Демонстраційного конкурсу «Чисте море» (CDMC) розпочався у березні 2021 року і завершився в березні 2022 року. Він виділив до 23 259 000 фунтів стерлінгів фінансування британським інноваторам на



підтримку проектування та розвитку технологій суден з нульовими викидами та екологічних портів.

За результатами незалежного оцінювання конкурс перемогли 55 проектів. Ці проекти за підтримки приватних консорціумів, що складаються з 208 партнерів з усієї Великобританії, були оголошені на Лондонському міжнародному тижні судноплавства. Вони становлять 33,5 мільйона фунтів стерлінгів і були завершені до березня 2022 року.

У другому раунді CMDC виділив до 12 мільйонів фунтів стерлінгів на підтримку техніко-економічних обґрунтувань і випробувань перед розгортанням інноваційних рішень для чистого морського транспорту. Він запущений 24 травня 2022 року і відкритий для подачі заявок до 13 липня 2022 року [34].

Морське транспортування становить 95% міжнародних вантажів, що прибувають до Великобританії [47] – у 2020-2021 роках було оброблено 419,1 мільйона тонн вантажів (зниження на 11% порівняно з попереднім роком). Очікується, що вантажоперевезення зросте в коротко- та середньострокові з появою нових вільних портів та пов'язаним з цим підвищенням ефективності та вартості операцій у портах Великобританії. Прибережні порти і їх взаємодія з більшими хабами розкриє потенціал коротких перевезень для переміщення вантажів між 2025 і 2040 роками [41]. Це зміщення може вплинути на пробіг автомобільних та залізничних перевезень. Однак прибережні порти потребуватимуть інвестицій, щоб ефективно обробляти збільшені обсяги вантажів [58], а також виникне потреба в перевезенні на коротку відстань з порту до цільового призначення автомобільним або залізничним вантажем, якщо потрібно.

Насправді, будь-якій людині легше збагнути усю накопичену інформацію, маючи перед собою певну наглядну картину. Тому, як я вважаю, досить інформативним та корисним буде виділити посилання на глобальне відстеження суден, де буде досить не складно знайти рух морського транспорту й Великої Британії [43].

### 2.2.3. Залізничний транспорт

Загальна довжина залізничних колій країни, станом на 2015 рік, становила 30 859 км (17-те місце у світі), з яких 303 км широкої 1600-мм колії (Ольстер), 16 534 км стандартної 1435-мм колії (5 357 км електрифіковано) [60].

За даними Office of Rail and Road – королівського офісу ведення статистичних даних щодо залізничного та автомобільного транспорту, можна знайти квартальну статистику, що повідомляє про обсяг пасажирських поїздок, кілометрів і доходи на магістральній мережі Великобританії. Довгострокові динамічні ряди пасажирських поїздок (рис.2.3) та

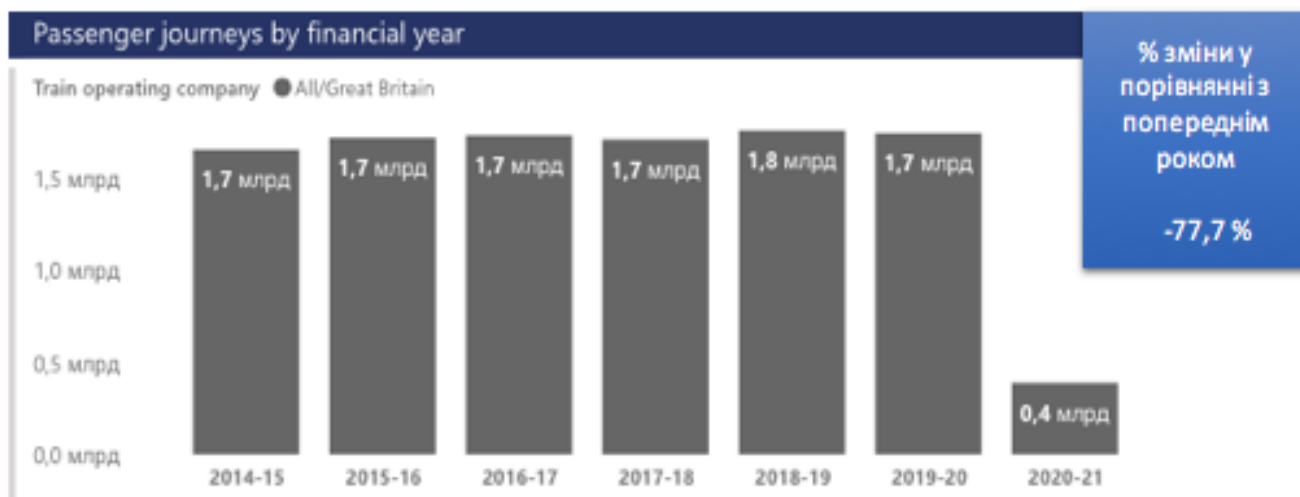


Рис. 2.3. Довгостроковий динамічний ряд пасажирських поїздок залізничним транспортом

Джерело: [49]

У цьому кварталі на використання пасажирських залізниць продовжували впливати обмеження, пов'язані з пандемією коронавірусу (COVID-19).

Загалом у Великобританії за останній квартал (з 1 жовтня по 31 грудня 2021 року) було здійснено 285 мільйонів пасажирських перевезень. Це більш ніж вдвічі більше, ніж 139 мільйонів поїздок, здійснених у тому ж кварталі

минулого року, і дорівнює 61,8% від 461 мільйона поїздок, здійснених у тому ж кварталі два роки тому [7].

Зміни у використанні продовжують залежати від типу квитка. 236 мільйонів поїздок, здійснених у цьому кварталі за звичайними квитками, дорівнюють 77,5% використання два роки тому. Натомість, 48 мільйонів поїздок, здійснених у цьому кварталі з використанням абонементів, дорівнюють 30,9% використання два роки тому.

Річна статистика, що надає дані про пасажирські поїздки для кожного регіону Великобританії, включаючи поїздки між регіонами, всередині регіонів та між Англією, Шотландією та Уельсом. Ці оцінки також зібрано від імені ORR. Вплив змінювався залежно від регіонів: на південному заході (23,3%) було зафіксовано найбільшу кількість поїздок у 2020–2021 роках у відсотках від поїздок, здійснених у 2019–2020 роках. Шотландія (15,6%) зафіксувала найнижчий відсоток поїздок, здійснених роком раніше.

264 мільйони поїздок, здійснених у межах регіонів у 2020–2021 роках, еквівалентні 25,9% від 1022 мільйонів поїздок у 2019–2020 роках. 79,6 мільйона поїздок, здійснених між регіонами у 2020-2021 роках, еквівалентно 16,5% з 482 мільйонів поїздок у 2019-2020 роках.

Доступними є також річні оцінки кількості в'їздів/виходів і розв'язок на кожній станції у Великобританії. Ці оцінки базуються насамперед на продажах квитків, та підраховані Офісом залізниці та доріг:

У Великобританії станом на 31 березня 2021 року магістральними залізничними службами обслуговувалося 2569 станцій [49].

У 2020-2021 роках пасажирські перевезення залізницею значно скоротилися, що на 78% менше, ніж у попередньому році (2019-2020). Це був найнижчий рівень річного використання пасажирів з часів до початку часового ряду в 1872 році.

Найбільш використовуваною станцією у 2020-21 роках був Стратфорд (Лондон) із приблизно 14,0 мільйонами в'їздів і виходів. Це на 27,9 мільйона (67%) менше, ніж у попередньому році через пандемію (табл. 2.1).

Таблиця 2.1

**5 найбільш використовуваних станцій у Великобританії, 2020-2021 р.**

Місце	Станція	Входи та виходи	Місце минулого року
1	Stratfort (London)	13,985,162	8
2	London Voctoria	13,791,322	2
3	London Bridge	13,763,890	4
4	London Waterloo	12,214,626	1
5	London Liverpool Street	11,212,008	3

Лондон Ватерлоо, станція, яка найчастіше використовувалася за останні 16 років, була четвертою за частотою використання станції в 2020-2021 роках з 12,2 мільйонами в'їздів і виходів (на 86% менше, ніж у попередньому році).

У 2020-21 роках було шість станцій без зафіксованих входів і виходів. Через пандемію на більшості цих станцій протягом року було тимчасово припинено обслуговування (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

**10 найбільш використовуваних станцій у Великобританії та за межами Лондона, 2020-2021 р.**

Місце	Всі станції Великобританії	Входи та виходи	Місце	Станції лише за межами Лондона	Входи та виходи
1	Stratfort (London)	13,985,162	1	Birmingham New Street	7,350,942
2	London Victoria	13,791,322	2	Leeds	5,853,754
3	London Bridge	13,763,890	3	Glasgow Central	5,325,090
4	London Waterloo	12,214,626	4	Manchester Piccadilly	5,188,066
5	London Liverpool Street	11,212,008	5	Brighton	4,149,082
6	Highbury and Islington	8,660,736	6	Liverpool Central	3,605,780
7	Clapham Junction	8,370,706	7	Liverpool Lime Street	3,510,892
8	Birmingham New Street	7,350,942	8	Reading	2,963,110
9	Barking	6,742,918	9	Edinburgh	2,957,732
10	East Croydon	6,695,420	10	Cambridge	2,300,528

Лондон Ватерлоо, четверта за частотою використання станція в 2020-2021 роках з 12,2 мільйонами в'їздів і виходів, була найбільш використовуваною станцією за кожний з попередніх 16 років. На цій станції було найбільше щорічне абсолютне зменшення в'їздів і виходів у 2020-2021 роках порівняно з попереднім роком, що на 74,7 мільйона (86%) менше, ніж 86,9 мільйона в'їздів і виходів у 2019-2020 роках.

До 10 найбільш використовуваних станцій у 2020-21 роках увійшли Highbury & Islington, Clapham Junction, Barking та East Croydon. Ці лондонські станції (усі за межами зони LTA 1), які не входили до 10 найбільш використовуваних станцій у 2019-2020 роках, замінили Лондон Паддінгтон, Лондон Юстон, Лондон Сент-Панкрас Інтернешнл і Лондон Кінгс Крос (всі станції терміналів Лондона 1 зони LTA).

За межами Лондона станція Бірмінгем Нью-стріт знову була найбільш використовуваною станцією з 7,4 мільйонами в'їздів і виходів у 2020-2021 роках (на 84% менше, ніж у 2019-2020 роках). Ліверпульська Лайм-стріт і Кембридж були єдиними станціями, які увійшли до 10 найбільш використовуваних станцій у 2020-2021 роках, але не входили до 10 найбільш використовуваних станцій у 2019-20 роках. Ці дві станції замінили аеропорт Гатвік і Глазго Квін-стріт, які увійшли в десятку найкращих 2019-2020.

У 2020-21 роках відкрилися три нові станції: Bow Street (Кередігтон, Уельс), Norden (графство Дарем, Англія) та Kintore (Абердиншир, Шотландія).

Станція Sampford Courtenay (Девон, Англія) раніше обслуговувалась службами Great Western Railway. Вони були припинені у вересні 2019 року. Протягом 2020-2021 років було оголошено, що ця станція не відкриється, коли відновляться сполучення між Оксхемптоном та Ексетером (рис. 2.4).

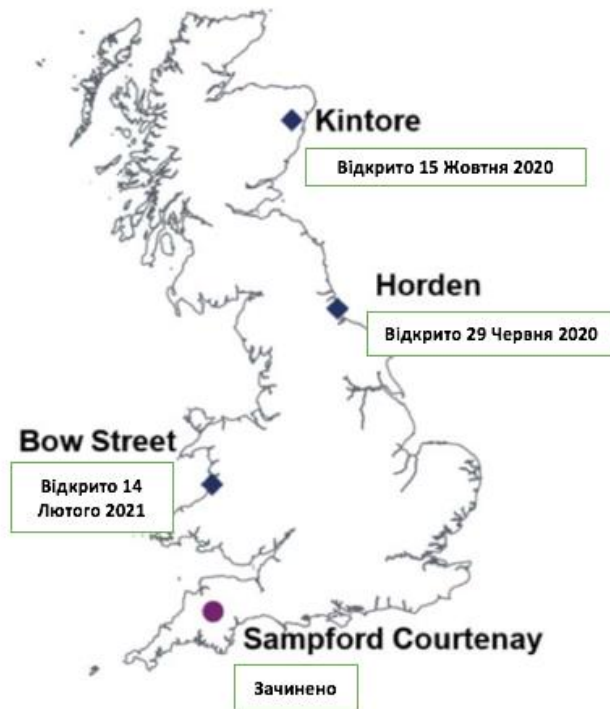


Рис. 2.4. Залізничні станції, що закрилися та відкрилися у 2020-2021 р. у Великобританії

Якщо брати розвиток залізничного транспорту більш глобально, то за останні 20 років попит на залізничний транспорт на одну людину різко зріс. Зовсім недавно Вільямс і Джаханшахі (2018) бачили потужний вплив на попит на залізницю від зовнішніх факторів для залізничного сектора. Їхні дані свідчать про зростання робочих місць у професійних/технічних послугах, а також зростаюча щільність житла поблизу вокзалів суттєво збільшили попит на залізницю. Це демонструє важливість розуміння ширших змін у відносинах між економікою, суспільством та попитом на залізницю.

Зовнішнє моделювання передбачає подальше зростання попиту на пасажирські залізницю на 45-66% до 2040 року, враховуючи обмеження (Blainey and Preston, 2016). Так само, за оцінками Департаменту транспорту, кількість пасажирських поїздок збільшиться на 48%, а пасажиро/км - приблизно на 60%.<sup>8</sup> Якщо ці оцінки точні, і тенденції триватимуть без змін, тоді загальне збільшення пасажирських залізниць очікується використання до

2040 року, але меншими темпами, ніж за останні 20 років. На деяких ринках, таких як міжміські ділові поїздки до Лондона та з нього, існуюча інфраструктура може досягти повного насичення пропускної спроможності або «reak rail» до 2040 року. Очікувані соціальні та технологічні зміни відбудуться протягом наступних 20-30 років може також суттєво змінити попит на залізниці. Сильний вплив зовнішніх факторів, таких як розташування та щільність робочих місць та житла, моделі зайнятості та рівень володіння автомобілями, ускладнює прогнози попиту на залізниці [55].

#### ***2.2.4. Автомобільний транспорт***

У 2021 році загальна довжина доріг у Великобританії становила 398 800 кілометрів. Серед цієї цифри було підраховано близько 51 300 кілометрів головної дороги, яка складається з:

- 3700 км автомагістралі (99% магістралі, 1% основної суми)
- 47 475 км дороги «А» (18% магістралі, 82% основної суми)

У 2021 році у зафіксовано 347 618 кілометрів другорядних доріг, які склалися з:

- 30 416 км дороги «В».
- 317 201 км доріг «С» і «U» (рис. 2.5).

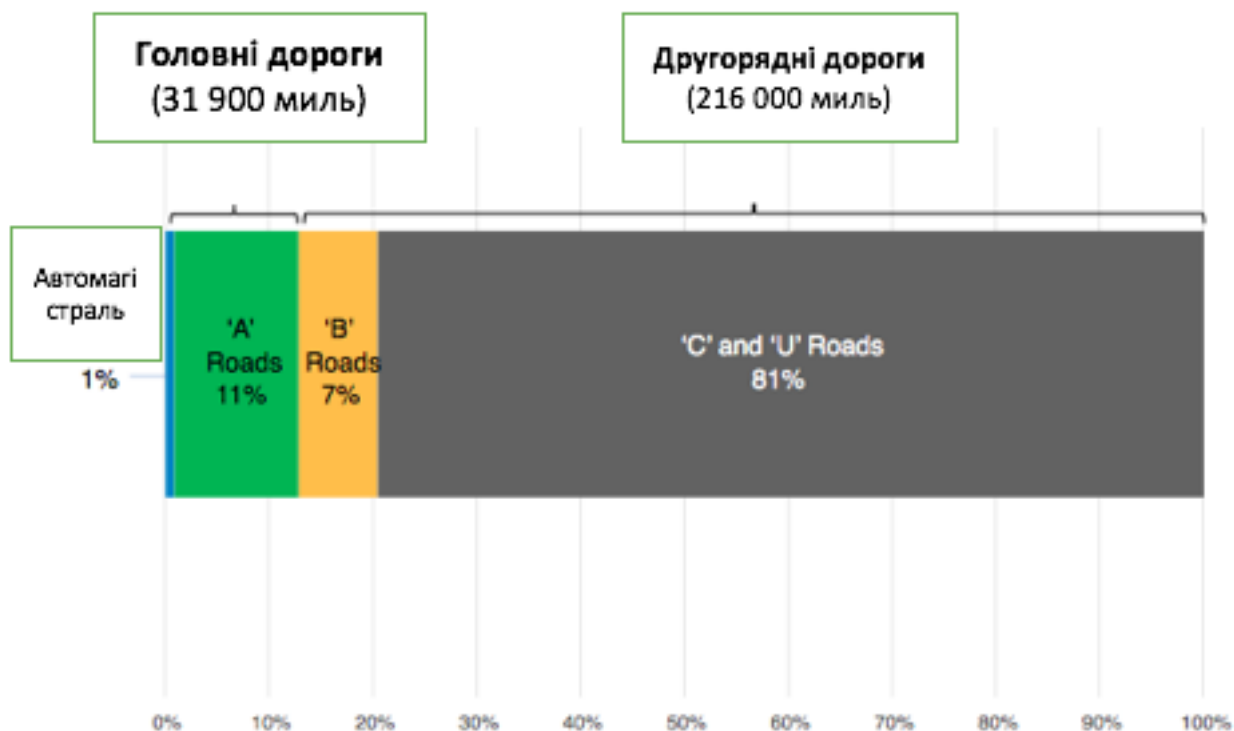


Рис. 2.5. Відсоткове співвідношення доріг за класами у Великобританії на 2021 р.

Більшість доріг у Великій Британії керуються на місцевому рівні (місцевим управлінням автомобільних доріг або Транспортном Лондона). Сюди входять усі другорядні дороги (дороги «В», «С» і «U»), а також деякі великі дороги (головні дороги «А» та автомагістралі). Решта основних доріг (магістралі та дороги А) централізовано керуються National Highways, транспортною Шотландією та урядом Уельсу [16].

Автомагістралі, дороги «А», «В» і «С» є класифікованими, а дороги «U» - некласифікованими. «U» дороги – це, як правило, житлові вулиці або сільські провулки.

Для кращого розуміння та уявлення системи автомобільної інфраструктури, вважаю доцільним додати графічне зображення типів доріг та управління ними у Великобританії (рис. 2.6).



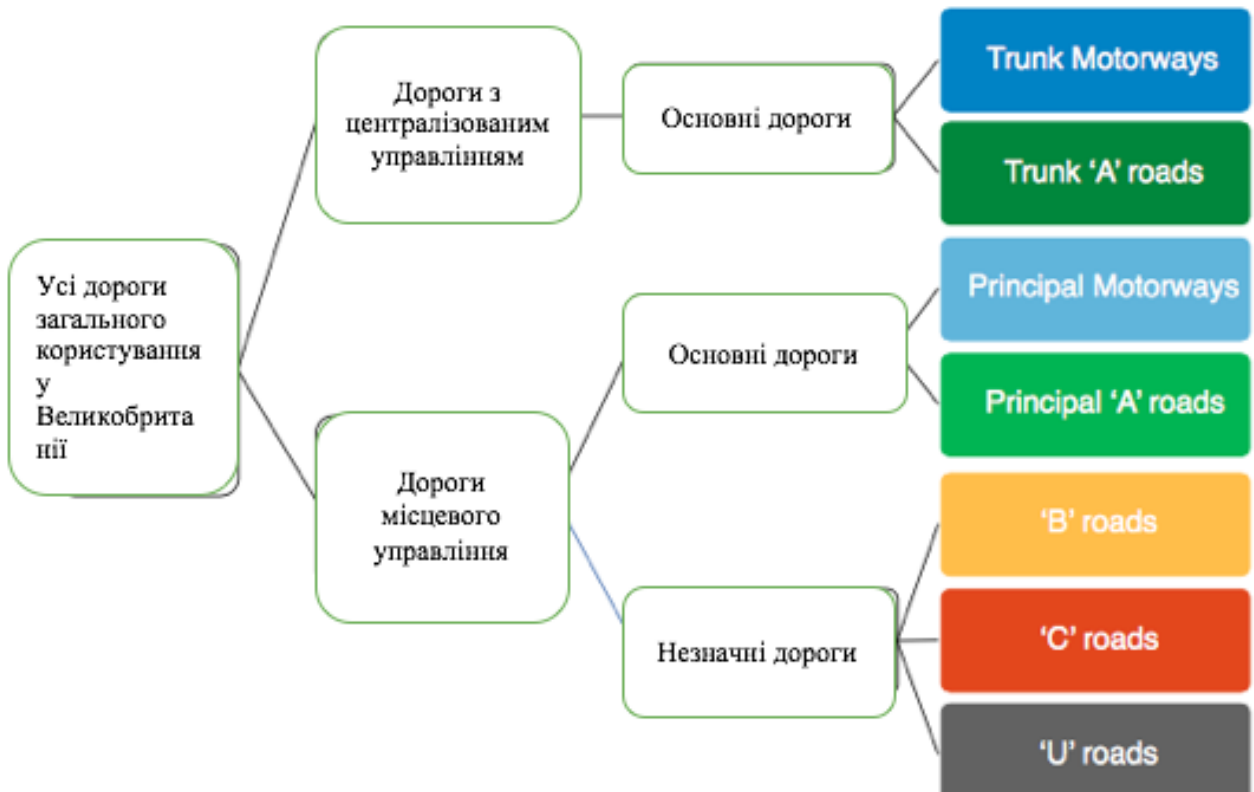


Рис. 2.6. Графічне зображення типів доріг та управління ними у Великобританії

У 2021 році у Великобританії було 398 795 кілометрів доріг. Це було на 4 506 км більше, ніж десятиліттям раніше, у 2011 році (зростання на 1,1%), і на 7 885 км більше, ніж у 2001 році (зростання на 2,0%).

Більшість цих змін, які спостерігалися за останні 20 років, пов'язані зі збільшенням кількості другорядних доріг. У 2021 році у Великобританії було на 4200 миль невеликих доріг більше, ніж у 2001 році (зростання на 1,9%), майже повністю зумовлене збільшенням доріг «С» і «U».

Решта збільшення на 700 миль між 2001 і 2021 роками припало на основні дороги Великобританії, збільшення на 2,2%, при цьому автомагістралі внесли 320 км, а дороги «А» – 805 км цього збільшення. У той час як загальна довжина доріг «А» зросла на 805 км у період з 2001 по 2021 рік, довжина магістральних доріг «А» зменшилась на 2 574 км, а довжина основних доріг «А» збільшилась на 3 540 км. Це значною мірою відображає урядову програму звільнення від магістралей, коли централізовані дороги були передані місцевим органам влади, причому більшість передачі було здійснено між 2001 та 2003 роками.

Тенденції щодо довжини доріг узгоджуються з часом, при цьому щороку спостерігаються невеликі зміни. Враховуючи час, затрачений на впровадження схем доріг, порушення, які спостерігалися під час пандемії коронавірусу (COVID-19), мали мінімальний вплив на швидкість зміни довжини доріг порівняно з попередніми роками.

З усіх цих 398 795 кілометрів дороги по всій території Великобританії в 2021 році:

- 305 775 км (77%) дороги зосереджені в Англії;
- 59 223 км (15%) - в Шотландії;
- 33 796 км (8%) - в Уельсі.

Пропонується до розгляду рисунок, на якому можна побачити частку довжини доріг за територією Великобританії та типами доріг у 2021 році (рис. 2.7).

Місцеві органи влади Local Authorities (LA) і національні автомагістралі National Highways (NH) використовують автоматичні зйомочні машини та візуальні огляди для збору даних про стан доріг в Англії.

Важливим при формуванні будь-яких статистичних даних буде також зауважити, що коронавірус (COVID-19) мав широкий вплив з березня 2020 року, і цифри слід розглядати в цьому контексті. Протягом 2020/21 року COVID-19 вплинув на наявність спеціалістів для організації та проведення

тримання доріг. Протягом цього періоду також було скорочено дорожній рух, як показано в оцінках дорожнього руху [61].

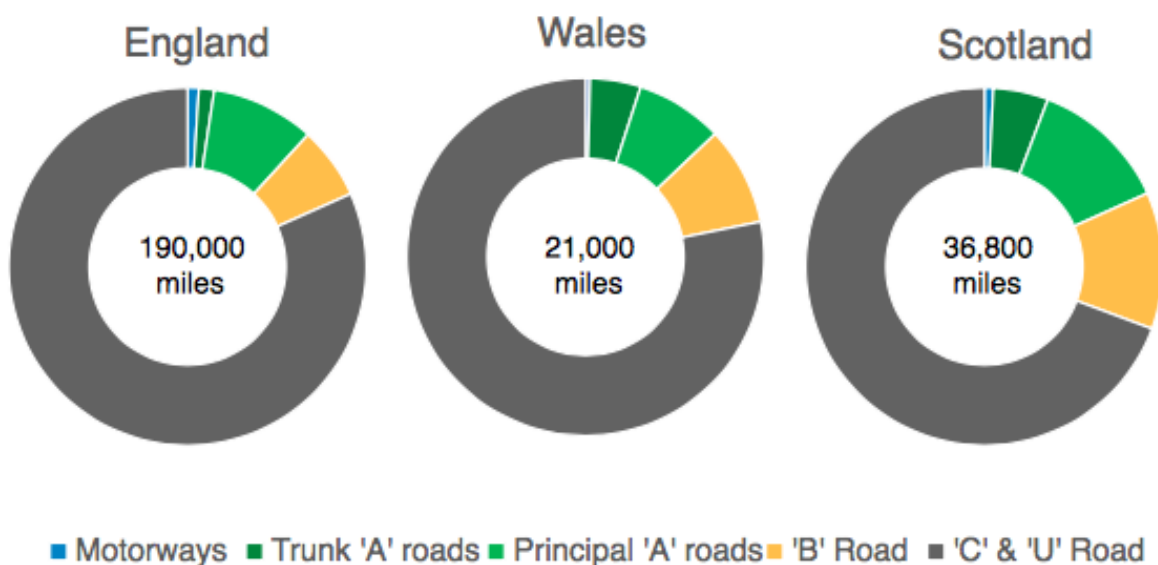


Рис. 2.7. Частка довжини автомобільних доріг за територіями та типами доріг Великобританії у 2021 р.

За даними статистики дорожнього руху Великобританії можна зробити такі висновки використання таких видів автомобільного транспорту на дорогах країни у 2020 та 2021 роках:

- Автотрафік зменшився на 24,7% порівняно з рівнем 2019 року. Цифра в 209,6 мільярда миль (bvm) є найнижчою річною оцінкою за понад 25 років.
- Трафік мікроавтобусів знизився на 9,1% з 2019 року до 50,5 трлн. Найнижчий рівень за 5 років.
- Порівняно з 2019 роком рух вантажівок зменшився на 5,7%. Це найнижчий рівень з 2014 року – 16,4 млрд. куб.м.
- Педальний велосипедний рух (велосипедистів на автомагістралях загального користування та прилеглих до них доріжках) становив 5,0 млрд. м, що на 45,7% вище рівня 2019 року. Це найвищий рівень їзди на велосипеді на автомагістралі загального користування з 1960-х років.

Хоча довгострокові тенденції мають історичну значущість, у більшості випадків можуть вводити в оману через надзвичайні обставини, які спостерігаються в результаті пандемії коронавірусу. У 2010–2019 роках кількість миль, пройдених транспортними засобами у Великобританії, щорічно зростала. Однак різке зниження в 2020 році призвело до оцінок трафіку, які нижчі, ніж у 2010 році. Тому сказати, що трафік впав за останнє десятиліття, було б неправильно, оскільки загальне зниження повністю пов'язане зі зниженням рівня трафіку, що спостерігається в оцінках 2020 року [62].

Прогнози щодо майбутнього автомобільного трафіку у Великобританії дуже різняться, але багато хто вказує на збільшення. Департамент транспорту прогнозує збільшення пробігу транспортних засобів на 13-37% до 2040 року за різними сценаріями. Прогнозується, що обсяг автомобільного потоку також зросте з 30 мільйонів автомобілів у 2010 році до 44 мільйонів до 2040 року. Основним чинником цього зростання є зростання населення (Department for Transport). Понад 80% приросту населення до 2041 року буде припадати на вікову групу старше 65 років (Управління національної статистики), групу, яка традиційно їздить менше ніж і в різний час до людей працездатного віку.

Проблема прогнозування майбутнього автомобільного руху посилюється через одночасні зміни, що відбуваються в технології, суспільстві та транспортних системах, і всі вони впливають на поведінку транспорту.

Враховуючи мінливі тенденції в суспільстві, технології та транспорті, складно робити будь-який прогноз. Навряд чи моделі врахують трансформаційний вплив зміни характеру роботи, соціальних норм або майбутніх технологій, таких як автономні транспортні засоби, електрифікація транспортних засобів, мікромобільність та спільне використання, оскільки все це дуже невизначено. Це підкреслює силу використання сценаріїв як інструменту для мислення та прийняття рішень у майбутньому. Водночас відбулося загальне зменшення як кількості поїздок, так і кілометражу (на особу, приватним транспортом) у сільській, напівміській та міській місцевості.

Ці тенденції мають різний вплив у різних регіонах, що ще більше підкреслює складність ситуації.

Що стосується інших учасників дорожнього руху, використання автобусів може продовжувати знижуватися за межами Лондона до 2040 року. Однак, враховуючи ймовірне розмивання приватних транспортних засобів, транспортних засобів, що реагують на попит, і таксі, майбутнє, яке поєднує ці старі та нові неприватні транспортні варіанти є все більш імовірними. Однією з обнадійливих тенденцій для автобусів є зниження експлуатаційних витрат за останні 30 років. Запровадження автономних (тобто самокерованих) автобусів і таксі може запропонувати подальше потенційне зниження експлуатаційних витрат, що дасть можливість запропонувати недорогий громадський транспорт із покращеною частотою і покриттям.

Якщо недавнє збільшення фінансування велоінфраструктури збережеться, є підстави вважати, що використання велосипедів буде продовжувати зростати. Були досягнуті швидкі локальні успіхи, помітно збільшивши їзду на велосипеді як у Великобританії, так і в Європі (наприклад, Стокгольм) менш ніж за 10 років [48]. У міру того, як велосипедне середовище стає привабливішим, соціальні норми змінюються, а їзда на велосипеді зростає. Це може створити добродієне коло, створюючи норми про велосипед, які ще більше заохочують людей їздити на велосипеді. Більше фінансування та збільшення розподілу простору могли б, звичайно, збільшити швидкість змін.

Важливим також вважаю додати, що кількість водіїв, які працюють з транспортними мережевими компаніями (наприклад, Uber), стрімко зростає у Великобританії. В Англії та Уельсі кількість приватних транспортних засобів зросла на 27% з 2015 року, тоді як кількість ліцензованих таксі дещо зменшилася (на 4%). У Лондоні ця зміна ще більш помітна: кількість орендованих транспортних засобів зросла на 40% з 2015 року і на 76% з 2013 року [24]. Зростання використання цього виду транспорту, ймовірно, сприяло

збільшенню заторів і зменшенню використання громадського транспорту в Лондоні [42].

Щодо руху автомобілів, то він за останні два роки зменшився на 24,7%.

2019 і 2020 рр., але використання швидко відновлюється. За прогнозами, загальний дорожній рух зросте на 17-51% між 2015 і 2050 роками [59], а автомобільний - на 11-43%. Проте зміни у використанні автомобілів, як відомо, важко передбачити, враховуючи зміни в технологіях, суспільстві та в транспортних системах, усі вони впливають на поведінку користування автотранспортом. Автономія, збільшення спільних послуг і стимули для розвантаження доріг забезпечать «скромний» відхід від приватної власності на транспортні засоби. Ця зміна також може ще більше зменшити залежність від громадського транспорту, особливо автобусів, до 2040-2050 років.

Приватне автовласність залишається привабливим для домогосподарств, але є порівняно неефективним засобом пересування.

### **2.3. Елементи територіальної структури транспортної системи Великобританії**

Великобританія складається з 4 адміністративно-політичних частин: Англії (39 графств, 6 метрополітенських графств і Великого Лондона), Уельсу (8 графств), Шотландії (9 районів і острівної території) і Північної Ірландії (26 округів).

Так, Англія поділена на 39 графств і 36 міських округів. Графства в свою чергу діляться на округи (296). Округа в графствах складаються з більш ніж 10 тисяч сільських парафій. Уельс поділений на 8 графств, що складаються з 37 округів, низові територіальні одиниці називаються громадами. У Шотландії діє закон про місцеве управління 1972 р., згідно з яким створено 9 регіонів, 53 округи, 3 острівних території і 1343 громади. У Північній Ірландії існує 6 графств, розділених на 26 округу.

Саме до відання рад графств закони про місцеве самоврядування відносять: поліцію, пожежну охорону, землекористування, дороги, соціальні служби.

Департамент транспорту (DfT) є міністерським департаментом і несе загальну відповідальність за транспорт у Сполученому Королівстві. Велика Британія розробляє політику та забезпечує більшу частину фінансування місцевого транспорту в Англії, включаючи: автобуси, піші прогулянки, їзду на велосипеді та місцевий транспорт (автомагістралі та залізниці). В інших частинах Сполученого Королівства це надає відповідна делегована адміністрація. Вестмінстер зберігає за собою зарезервовані повноваження щодо транспорту по всій Великобританії, наприклад, авіаційної та морської політики, а також стратегічних автомобільних і залізничних транспортних засобів.

На території країни створено та діє 24 агенції та державні органи, які підтримують Департамент транспорту (DfT), і через них делегуються повноваження у сфері автомобільного, залізничного, морського та авіаційного транспорту.

Транспортні послуги у Великобританії, такі як залізничні, автобусні та поромні оператори, є франшизами, які перебувають у приватній власності, але регулюються державними органами. Вони діють на різних географічних рівнях, будь то місцевий, регіональний чи національний.

***Національна транспортна система*** Великобританії включає у себе та управляється:

- ліцензування та регулювання транспортних засобів (через Агентство з ліцензування водіїв і транспортних засобів та Агентство зі стандартів водіїв і транспортних засобів)
- мережа автомагістралей і магістральних доріг в Англії через Highways England
- незалежний регулятор безпеки та економіки для британських залізниць і моніторинг автомобільних доріг по всій території Великобританії

- залізнична галузь в Англії та Уельсі – фінансування інвестицій в інфраструктуру через Network Rail, надання та управління залізничними франшизами, а також регулювання залізничних тарифів

- робота з авіакомпаніями, аеропортами,
- Управлінням цивільної авіації та NATS (Службою повітряного руху Великобританії).

До *регіональної транспортної системи* країни відносять, безпосередньо, її 4 адміністративно-політичні території, які управляються урядами цих земель, а саме: Англія, Уельс, Шотландія та Північна Ірландія.

Уряд **Шотландії** з питань транспорту відповідає за:

- мережу шотландських доріг;
- управління магістральними дорогами;
- дорожні знаки та обмеження швидкості
- контроль паркування, автобусна політика, пільгові тарифи, їзда на велосипеді, таксі

- залізничні послуги (за деякими винятками);
- будівництво нових залізниць;
- залізнична поліція;
- пасажирська залізнична франшиза
- судноплавство, порти, гавані та пороми: планування та позначення зобов'язань за державну службу (PSO) внутрішніх водних шляхів

- планування розвитку аеропортів;
- Збори авіапасажирів (застосовується в Шотландії з квітня 2018 року).

Ці повноваження делегуються національним транспортним агентством Transport Scotland.

Закон про транспорт (Шотландія) 2019 року надав уряду Шотландії додаткові повноваження в питаннях сталого транспорту, включаючи низькі викиди.



Відповідальність уряду Уельсу охоплює такі сфери:

- транспортне планування та стратегія: місцевий транспорт, національні плани фінансування транспорту
- польоти та аеропорти: аеропорт Кардіффа, повітряне сполучення всередині Уельсу
- дороги: дозволи на паркування для людей з обмеженими можливостями, безпека дорожнього руху, дорожні проекти та стандарти доріг
- метро: метро Південного Уельсу, метро Північно-Східного Уельсу
- порти та гавані: портові накази
- громадський транспорт: автобусні проїзди та автобусні проїзні
- залізниця: залізничні проекти та франшизи.

Через Департамент інфраструктури (DfI) Асамблея **Північної Ірландії** відповідає за:

- схеми благоустрою доріг
- дорожня політика та законодавство
- транспортні ініціативи
- громадський транспорт
- водні шляхи
- порти
- планування.

Рада міністрів Північ-Південь з представниками Сполученого Королівства та Республіки Ірландія збирається в транспортному секторі, щоб прийняти рішення щодо спільної політики та підходів у таких сферах, як співробітництво у сфері стратегічного транспортного планування, включаючи автомобільну та залізничну інфраструктуру та послуги громадського транспорту та безпека дорожнього та залізничного транспорту.

Локальні транспортні системи визначаються також адміністративним поділом вище наведених одиниць. Для кращого розуміння та уявлення цього

поділу буде необхідним надати до розгляду карту адміністративного поділу Великобританії (рис. 2.8).

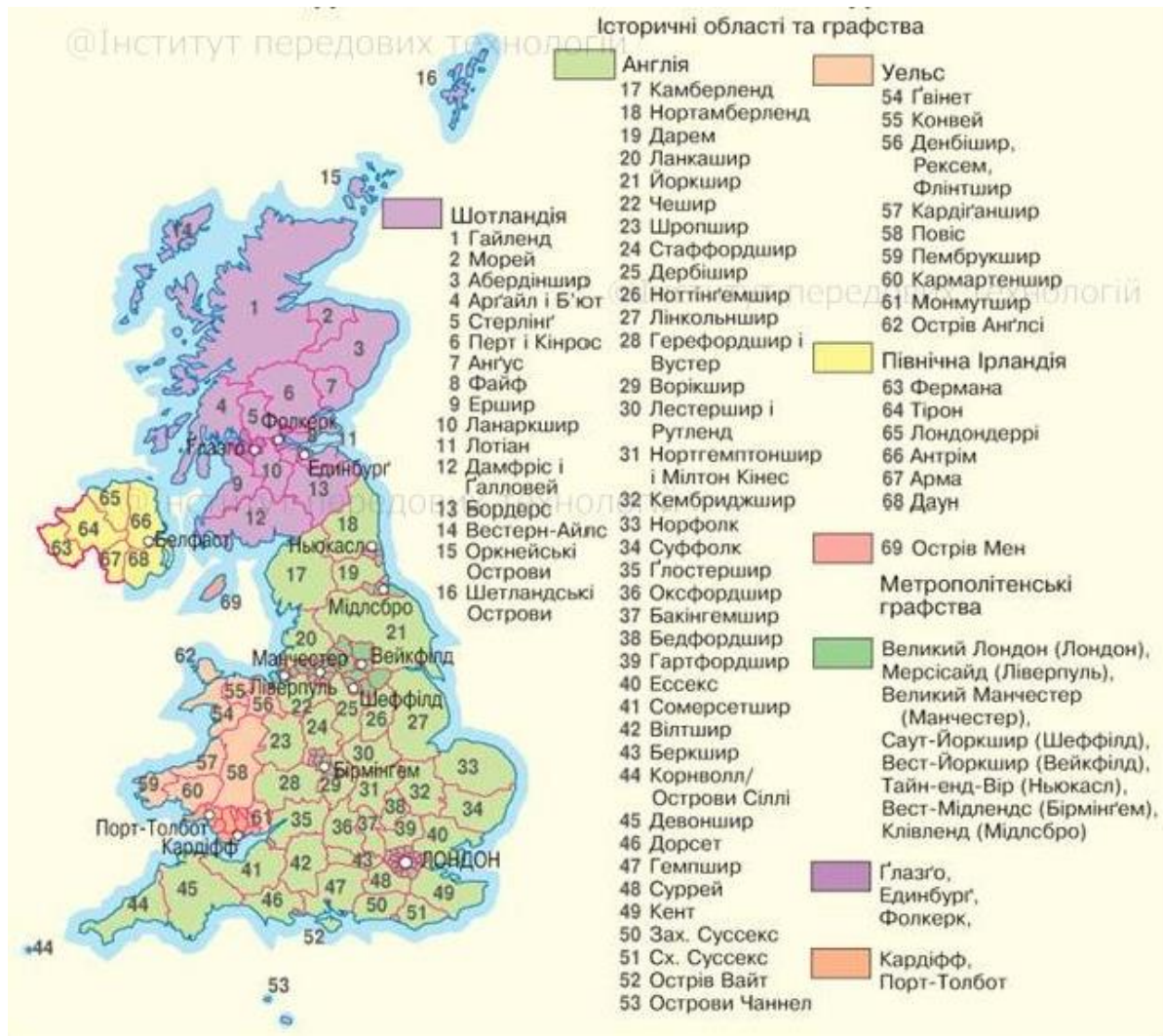


Рис. 2.8. Адміністративно-територіальний поділ Великобританії

Так, можна визначити, що найбільшими містами є: Лондон, Бірмінгем, Лідс, Глазго, Шеффілд, Бадфорд, Ліверпуль, Единбург, Манчестер, Брістоль. Більшість з них є крупними морськими портами. Тож, звісно вони не можуть не бути важливими транспортними центрами-вузлами, навколо яких, власне і формується уся транспортна система країни з її галузевими підсистемами.

## **РОЗДІЛ 3. ОЦІНКА ВПЛИВУ ТРАНСПОРТНОЇ СИСТЕМИ НА РОЗВИТОК ТУРИЗМУ**

### **3.1 Структурно-динамічні параметри національно-туристичної системи Великої Британії**

Туристична індустрія Великобританії – це динамічне об'єднання організацій державного та приватного секторів, включаючи малі та середні підприємства (МСП); міжнародні приватні компанії (наприклад, авіакомпанії або великі готельні мережі), а також організації з управління пунктами призначення Destination Management Organisations (DMO) на місцевому та регіональному рівнях [14].

У сучасній Великій Британії туристичну галузь регулює орган «Visit Britain», що перебуває у складі Міністерства культури, засобів масової інформації та спорту [30, с. 277]. «Visit Britain» займається заохоченням іноземних туристів до подорожей Великою Британією, розвитком внутрішнього туризму, а також консультує уряд та інші державні установи з питань туризму.

«Visit Britain» поряд з традиційною діяльністю на іноземних ринках (поширення інформації туристичного змісту, реклама, участь у виставках) надає платні консалтингові послуги, організовую виставки та семінари, здійснює різні проекти за участю іноземного капіталу, видає та реалізовує путівники, відеофільми й іншу рекламно-інформаційну продукцію. Складовою «Visit Britain» є мережа з понад 70 туристичних представництв у різних країнах світу, що є найперспективнішими ринками для реалізації британського туристичного продукту [28, с. 117].

VisitBritain/VisitEngland - це невідомчий державний орган, який фінансується Департаментом цифрових технологій, культури, медіа та спорту (DCMS) через грант у допомозі (GIA).

Туризм – це делегована справа. Шотландія, Уельс та Північна Ірландія мають незалежні туристичні ради. Мерія Лондона також має рекламну агенцію – London & Partners.

VisitScotland - національна туристична організація Шотландії. Вона відіграє стратегічну роль як агенція державного сектору, яка забезпечує керівництво та направляє розвиток шотландського туризму для отримання максимальної економічної вигоди для Шотландії. Вона існує для підтримки розвитку туристичної індустрії в Шотландії та для рекламування Шотландії як якісного напрямку.

Visit Wales - туристична команда уряду Уельської асамблеї в рамках Департаменту спадщини. Visit Wales взяла на себе функції колишньої Ради по туризму Уельсу (WTB), відповідальної за просування та розвиток туризму в Уельсі.

London & Partners - це офіційне рекламне агентство Лондона, яке залучає та приносить користь підприємствам, студентам та відвідувачам. Це некомерційне державно-приватне партнерство, яке фінансується мером Лондона та мережею комерційних партнерів. Їхня задача - залучати туристів та ділових відвідувачів, а також брати участь у торгах для забезпечення великих подій у Лондоні.

Рада по туризму Північної Ірландії є частиною Департаменту торгівлі підприємствами та інвестицій. Її головною метою – популяризувати Північну Ірландію як туристичне місце.

Існує велика кількість регіональних організацій управління напрямками та місцевих органів влади, які відповідають за туризм у своїй конкретній місцевості. Детальніше про структуру туризму в Англії:

- Департамент цифрових технологій, культури, медіа та спорту – їх головний відділ, відповідальний за туристичну політику та фінансування туристичної реклами VisitBritain/VisitEngland, а також велику частину ключового туристичного контенту – музеї, креативні індустрії та мистецтва, та цифровий.

Департамент співпрацює з іншими партнерами з публічної дипломатії (включно з FCO – Міністерством закордонних справ і Співдружності, Департаментом міжнародної торгівлі та Британською Радою). Інші частини державного сектору також мають важливий вплив на туризм через політику або фінансування.

- Королівське Казначейство – робота з прийняття рішень щодо фінансування закордонного просування Великобританії та політики, які впливають на міжнародний туризм, як-от мито за авіапасажира, ПДВ та ставки для бізнесу.

- Департамент транспорту – має важливий вплив на доступ до Великобританії через політику авіації та судноплавства, а також на внутрішню транспортну систему Великобританії (автомобільний та залізничний).

- Міністерство закордонних справ і у справах Співдружності (FCO) – туризм є складовою публічної дипломатії та м'якої влади. Один з відділів Британської Ради.

- Департамент бізнесу, інновацій та навичок – є партнером у британській кампанії та разом із Департаментом у справах громад та місцевого самоврядування відповідає за партнерство місцевих підприємств та Фонд регіонального зростання. Департамент міжнародної торгівлі.

- Міністерство з питань житлово-комунального господарства та місцевого самоврядування - відповідає за постачання житла та житловласність, місцеву владу, місцеве зростання та комунальні послуги.

- Департамент бізнесу, енергетики та промислової стратегії - відповідає за бізнес, промислову стратегію, науку, дослідження та інновації, енергетику, чисте зростання та зміну клімату [24]. (див. табл. 3.1)

**Фінансування транспортної інфраструктури та фінансові моделі,  
які використовуються у Великій Британії**

Державний капітал		Приватні фінансові кошти		
Державний сектор	Традиційні закупівлі	ДПП/приватні фінансові ініціативи	Приватний сектор, який регулюється	Інші галузі приватного сектору
–	Більшість доріг	Розширення автомагістралі M25	Some airports	Порти

Джерело: [24]

### 3.2 Вплив галузевих транспортних підсистем на розвиток туризму

Для полегшення подорожі до Великобританії, важливо, щоб відвідувачі могли легко пересуватися країною [39]. Це особливо важливо для Великої Британії, оскільки 46% іноземних відвідувачів нервують протягом подорожей країною [65], зокрема тому, що дорожній рух по лівій стороні. Таким чином, необхідний ряд альтернативних варіантів громадського транспорту, і уряд прагне покращити досвід пасажирів у авіаційному, морському та залізничному секторах як у короткостроковій, так і в довгостроковій перспективі.

«Майбутнє мобільності: міська стратегія» викладає принципи, згідно з якими Великобританія підтримуватиме досягнення в галузі науки про дані, штучного інтелекту та технології розпізнавання для збільшення швидкості транспортних інновацій. Чистіший транспорт, автоматизація, нові бізнес-моделі та нові види подорожей обіцяють змінити те, як переміщуються люди, товари та послуги.

Міністерство транспорту розробляє *авіаційну* стратегію «Авіація до 2050 року», яка визначає довгострокове бачення уряду щодо авіації до 2050 року і на наступний період, що має особливе значення для туризму.

Воно пропонує нову загальногалузеву Хартію пасажирів, яка буде спрямована на підвищення обізнаності про стандарти прав споживачів у

авіаційній сфері, покращення обслуговування пасажирів та популяризацію найкращої практики в авіаційному секторі.

Зараз уряд проводить консультації щодо заходів щодо покращення польотів для всіх пасажирів у рамках ширшої стратегії авіації до 2050 року.

Уряд вважає, що прогнозовані потреби авіації до 2030 року можна буде задовольнити через північно-західну злітно-посадкову смугу в Хітроу та аеропорти за межами Хітроу, які найкраще використовують свої існуючі злітно-посадкові смуги, за умови вирішення екологічних проблем. Щоб додаткове зростання було стійким і забезпечило повну перевагу для споживачів і промисловості, мінімізуючи вплив на місцеві спільноти, уряд пропонує співпрацювати з галуззю для реалізації низки сфер політики, що розробляються в рамках авіаційної стратегії. Консультаційний документ 2050 року.

Уряд визнає, що аеропорти займають унікальне положення як транспортні та інформаційні центри продажу квитків. Справді, багато аеропортів вже розробляють цифрові засоби для знайомства, які зроблять подальші подорожі більш простими для пасажирів. Інтегрований продаж квитків може стосуватися квитка на всю подорож або охоплювати декілька квитків, і уряд заохочує аеропорти брати участь у розвитку інтеграції пропозицій послуг з постачальниками наземного транспорту.

**Круїзний сектор** у Великобританії з 2006 року збільшився майже вдвічі: майже 2 мільйони людей взяли круїз, який почався або закінчився у Великобританії в 2018 році [38]. Міністерство транспорту розпочало Морську стратегію на 2050 рік, щоб максимізувати силу країни в морських послугах, шлях до чистого морського зростання та зміцнення морської репутації Великобританії. Структура стратегії буде інформувати про розробку урядової політики та прийняття галузевих рішень на майбутнє, а також додасть ще більшої довіри потенційним інвесторам в економіку Великобританії.

Протягом 2019 року буде запущено серію тематичних маршрутних карт, які допоможуть уряду визначити та впровадити відповідні заходи для підтримки довгострокового бачення.

Департамент транспорту здійснює низку ініціатив, які покращать якість обслуговування пасажирів на *залізничній мережі* Великобританії.

Mobility Grand Challenge відкриває шлях до чистішої та екологічнішої транспортної системи майбутнього. Деякі з них будуть корисні для міжнародних відвідувачів: Департамент домовився з Govia Thameslink Railway про продовження проїзду до аеропорту Лутон з оплатою по мірі використання. Транспорт для системи безконтактних банківських карток Лондона стане доступним пізніше цього року.

*Угода про туристичний сектор* визначає роботу уряду та промисловості як партнерів, для підвищення продуктивності, розвивати навички робочої сили Великобританії та підтримувати напрямки для покращення пропозицій для відвідувачів.

Сучасна промислова стратегія уряду визначає довгостроковий план підвищення продуктивності та можливостей заробітку людей по всій Великобританії. Сектор туризму має такі масштаби та географічний охоплення, щоб реалізувати цю амбіцію.

У 2018 році Великобританія залучила 38 мільйонів іноземних відвідувачів, які додали економіці на 23 мільярди фунтів стерлінгів [48], зробивши туризм однією з найважливіших галузей економіки країни і третьою за величиною експорт послуг. Поточні прогнози передбачають, що до 2025 року цей сектор збільшить кількість приїжджих відвідувачів на 23% [30]. Внутрішній туризм також планується зрости приблизно на 3% на рік до 2025 року. У 2018 році резиденти Великобританії здійснили 119 мільйонів нічних поїздок у Великобританію, на загальну суму 372 мільйони ночей і витративши 24 мільярди £ [66].

Угода спрямована на розвиток інфраструктури, необхідної для такого напливу відвідувачів. Це також створює основу для позиціонування



промисловості, щоб скористатися перевагами нових ринків, а також використовувати ініціативи, розроблені для вирішення великих викликів, пов'язаних з економікою, що керується даними, чистим зростанням і старіючим суспільством.

У зв'язку з цим прогнозованим збільшенням кількості відвідувачів потрібні інвестиції в інфраструктуру для їх розміщення та розваги. Протягом наступних п'яти років буде побудовано 130 000 готельних номерів, що стане найбільшою інвестицією в готель в Європі.

Інвестиції також будуть зроблені в людей, які працюють у цьому секторі, щоб зростання кількості відвідувачів могло, у свою чергу, створити еквівалентне зростання можливостей добре оплачуваної роботи. Промисловість створюватиме 30 000 студентів щороку та

нова схема наставництва допоможе 10 000 співробітникам розвивати свою кар'єру в секторі. Це доповнить зобов'язання уряду забезпечити, щоб освітня система Великобританії відповідала потребам галузі, включаючи запровадження двох нових курсів рівня Т.

### **3.3 Проблеми та перспективи взаємодії транспортної та туристичної систем Великої Британії**

Не новиною є те, що транспорт – один з головних джерел забруднення і впливає на якість повітря, яким дихають усі люди. І влада, і ЗМІ закликають зменшити використання автомобілів і перейти на більш екологічний транспорт, приймаючи для цього нові закони.

Так, у Лондоні з 25 жовтня 2021 року набули чинності правила, за якими водіям транспортних засобів, що не відповідають вимогам зони з наднизьким рівнем викидів (ULEZ), доведеться сплачувати податок £12,5 на день, а водіям вантажівок та автобусів – £100. Ті, хто не сплатить податок, але заїде в зону ULEZ, отримає штраф у розмірі £160.

Зона вже існує кілька років, але з 25 жовтня вона буде розширена у 18 разів та включить усі райони в межах Північної та Південної кільцевих доріг.

Зміни торкнуться й оплати за в'їзд до центрального Лондона. З 25 жовтня лише електромобілі з акумулятором матимуть право на 100% знижку, що дозволить їх власникам заощаджувати 15 фунтів стерлінгів на день. Але навіть якщо ваш автомобіль відповідає вимогам, потрібно спочатку зареєструватися та подати заявку до TfL (Transport for London).

За оцінками TfL, близько 100 000 автомобілів потенційно можуть бути порушниками нових правил. Понад мільйон листів було надіслано людям, які проживають у межах нових кордонів, щоб інформувати їх про зміни. За новими правилами, автомобілі, які використовують дизель та зареєстровані після вересня 2015 року, а також бензинові з 2005 року, будуть звільнені від сплати податку. Але щоб точно дізнатися, чи доведеться платити податок чи ні, найкраще перевірити на сайті TfL, ввівши точні дані автомобіля.

Всі ці заходи спрямовані на те, щоб люди ще більше користувалися міським транспортом, велосипедами або нещодавно дозволеними в Лондоні електросамокатами. Але проблема ширшого використання громадського транспорту у Великій Британії криється і в іншому. Якщо в мегаполісах дійсно швидше і дешевше пересуватися на метро або автобусах, то в менших містах і селах машина все ще залишається обов'язковим атрибутом життя.

Статистика говорить про те, що ціни на громадський транспорт значно зросли, а ось використання особистого транспорту, в порівнянні з рівнем життя, обходиться дешевше. І якщо в столиці та мегаполісах покупка машини може бути не виправдана відсутністю парковок, трафіком та додатковими зборами, то у сільській місцевості та маленьких містах особистий автомобіль далеко не розкіш.

За даними центру RAC Foundation за останні 10 років ціна проїзду на міських та міжнародних автобусах підвищилася на 75,3%, квитки на потяг стали дорожчими на 37,3%, у той час як витрати на використання власної машини піднялися лише на 9,1% (див. рис. 3.1). Таким чином, загальні витрати

на експлуатацію автомобіля – купівлю, обслуговування, паливо, податки та страхування виросли набагато менше, ніж витрати на громадський транспорт [52].

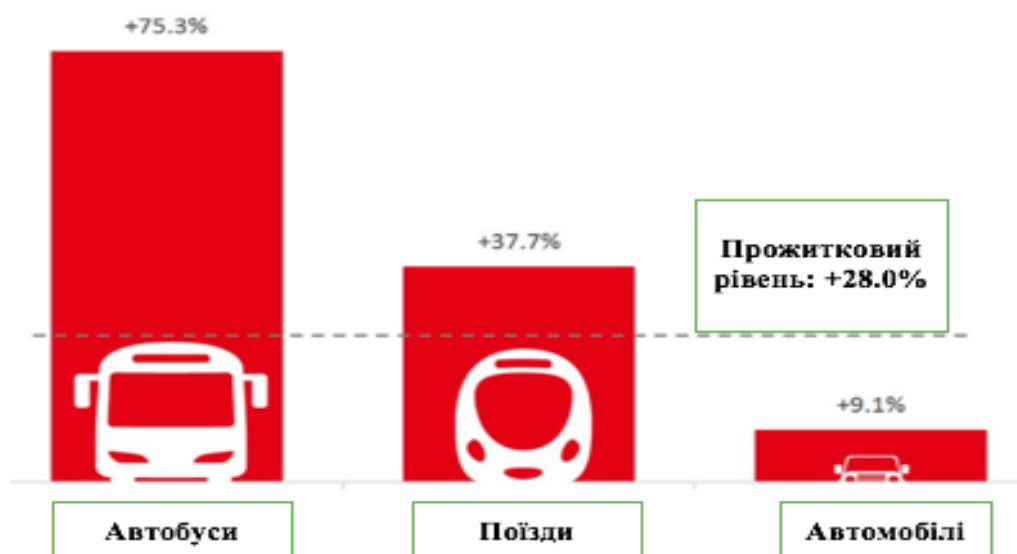


Рис. 3.1. Фінансування транспортної інфраструктури та фінансової моделі, які використовуються у Великій Британії

Джерело: [52]

За опитуванням, проведеним бюро статистики Великобританії (див. рис. 3.2), у 2020 році окреме домогосподарство витратило в середньому £27.7 на тиждень на транспорт, або £1,468.1 на рік. Не варто забувати, що це лише середньостатистичні дані, і у великих містах витрати на транспорт набагато вищі. Крім того, якщо дивитися витрати на вікові групи, то найбільше витрачають на транспорт люди до 30 років – £27.9 на тиждень.

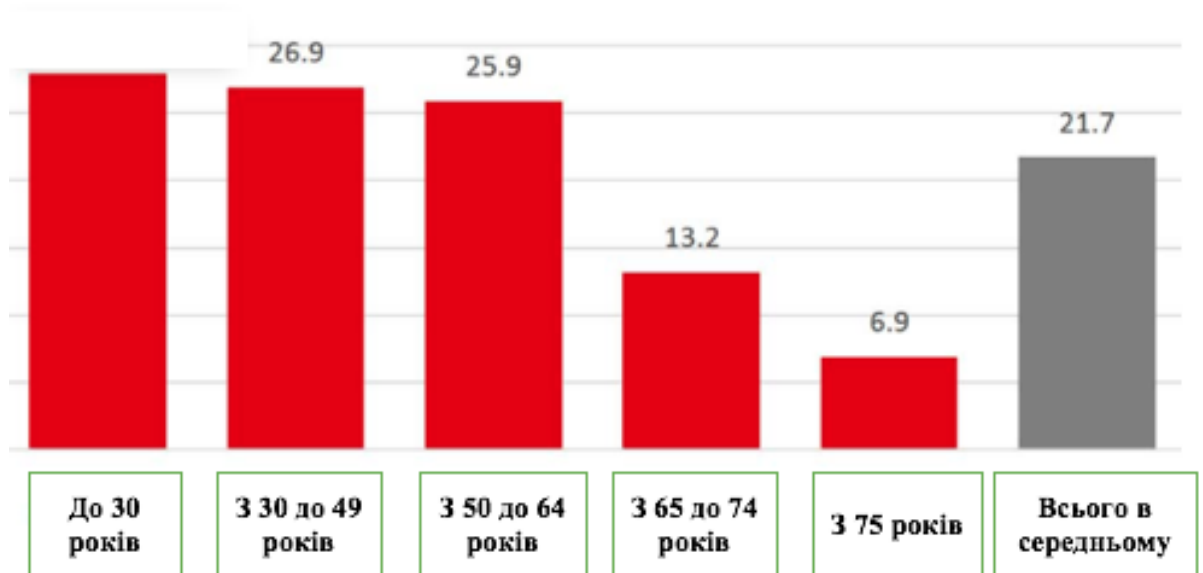


Рис. 3.2. Зміни цін на транспорт у Великобританії з травня 2011 до квітня 2021 року за типом транспорту та порівняно з прожитковим рівнем життя

Джерело: [52]

Як наслідок пандемії, більше третини дорослих у Великій Британії вважають за краще добиратися на роботу на машині, а не на громадському транспорті [56].

Дослідження Close Brothers [35] показало, що лише 12% людей у Великій Британії вибирає громадський транспорт для поїздок на роботу, і така ж кількість (12%) воліє ходити пішки. Лише 4% користуються велосипедом.

38% респондентів визнали, що їхній кращий спосіб пересування змінився через пандемію, внаслідок чого вони відмовилися від використання громадського транспорту і змінили його на кермо автомобіля. Тому не дивно, що продажі нових автомобілів зросли на 20% за рік до серпня 2021 року.

Популярність громадського транспорту також падає і через дорожнечу деяких напрямків. Як відомо, найбільше залізницями користуються жителі передмість Лондона. Але вартість щорічного проїзного змушує декого

замислитись у доцільності використання поїздів на постійній основі. Незважаючи на те, що залізнична мережа дуже розвинена, користуватися поїздом набагато дорожче, ніж автомобілем. Крім того, влада попереджає, що ціни на залізничний транспорт наступного року через інфляцію можуть підвищитися майже на 5% – найвищий показник за десятиліття. Таким чином, вартість річного проїзного з Брайтона до Лондона зросте на £250 до £5353, а з Ліверпуля до Манчестера до £2892. Але поки ці цифри не підтверджені, і багато хто дотримується думки, що піднімати ціни на громадський транспорт зараз недоцільно, а щоб підтримати галузь на плаву, потрібні гнучкіші схеми та зниження цін, які залучать пасажирів назад.

Досі кількість пасажирів, які користуються залізницями, відновилося приблизно до 60% від нормального рівня, і галузь, як і раніше, стикається з великими фінансовими труднощами. Держава витратила понад 10 мільярдів фунтів стерлінгів на порятунок галузі під час пандемії, але не зможе забезпечити вливання таких сум у довгостроковій перспективі.

У деяких регіонах країни проводяться різноманітні акції, щоб залучити людей знову користуватися громадським транспортом. Так, у деяких містах Уельсу влаштовують дні безкоштовних поїздок на автобусах, а самоврядування в Ковентрі пропонує жителям по £3,000, які можна витратити на будь-який громадський транспорт – поїзди, автобуси, таксі або схеми прокату велосипедів, якщо вони позбавляться машини.

При оцінці перспективних напрямів розвитку слід зазначити, що в даний час уряд Британії робить акцент на розвиток «безпілотних» автомобілів (тобто без водія), для використання яких не потрібне посвідчення водія [44]. Так, у лютому 2015 р. було видано дозвіл на проведення їх перших випробувань на дорогах країни (до цього часу ця технологія використовувалася, як правило, на спеціалізованих експериментальних трасах).

Слід зазначити, що для проведення таких випробувань відсутні перешкоди. При цьому слід зазначити, що більша частина відповідних технологій вже впроваджена в сучасні автомобілі (вони використовують

датчики та комп'ютери для самостійного паркування, руху в межах роздільної смуги, автоматичного гальмування, уникнення зіткнень, а також для «інтелектуального круїз-контролю», що дозволяє автомобілям змінювати швидкість відповідно до руху потоку транспорту) [46, с. 514-519]. Самі випробування проходять у Грінвічі, Мілтон Кейнсі та Ковентрі, а також Брістолі, а вартість їхнього проведення оцінюється в 19 млн фунтів.

Ще одним перспективним на Заході в цілому та Британії зокрема напрямом є розвиток сектора електромобілів та відповідної інфраструктури (що, зокрема, обумовлено відносно теплим кліматом та м'якими зимами), проте тут є низка складнощів. Так, хоча в Лондоні є відносно розгалужена мережа станцій підзарядки електромобілів (близько 1 тис. пунктів), однак, за останніми даними, приблизно 2/3 з них не використовуються [67]. Крім того, виникають питання щодо її відомчої належності та визначення відповідальних за технічне обслуговування. В інших регіонах ситуація ще гірша. Так, що стосується Шотландії, то переважно електромобілі використовуються в Глазго, Единбурзі та Данді, а в багатьох районах Шотландії відповідна інфраструктура для підзарядки електромобілів у принципі відсутня.

У цілому нині, підбиваючи підсумки, слід зазначити, що, власне, хоча стратегія розвитку транспортної системи держави й декларується, проте фактично вона не реалізується [54, с. 224-251], що, зокрема, підтверджується відсутністю суттєвого прогресу у справі реалізації таких важливих для країни великих інфраструктурних проектів, як будівництво аеропорту в гирлі річки Темза з високошвидкісною залізничною магістраллю, що з'єднує його з центром Лондона, а також будівництво високошвидкісної залізничної гілки між Бірмінгом та Лондоном.

Чинниками, що обмежують перспективи зміни транспортної політики Британії, також є тривалі горизонти планування, велика інерція бюрократичних процесів, процесів у сфері державного та муніципального управління, а також стаціонарний характер транспортної інфраструктури.

Але експерти зазначають, що основною проблемою є відсутність єдиної транспортної політики у державі. І насамперед урядом поки що не вироблено довгострокової стратегії, яка б збалансувала потреби автомобілістів і тих, хто користується громадським транспортом.

В даний час у Британії на офіційному рівні вже не приділяється пріоритетної уваги необхідності зниження викидів в атмосферу з боку, наприклад, автомобілів, розвитку електромобілів або мережі велосипедних доріжок у національному масштабі, хоча, безумовно, відповідні проекти продовжують реалізовуватися. У світлі світової фінансової кризи, що мала місце, і поточних тенденцій у світовій економіці доводиться визнати, що вищезазначене обумовлює адаптацію транспортної політики та функціонування транспортної системи до існуючих економічних реалій.

## ВИСНОВКИ

У ході дослідження теми «Транспортна система Великобританії, як чинник розвитку туризму» було висвітлено, що питання підходів до розвитку транспортної системи як окремого регіону або країни набуває подальшої актуальності. Це спричинено саме фактором туризму, який вже досить давно став доступною потребою, яку велика кількість населення бажає реалізувати. І транспортна система у цьому ключі постає основним складником ціноутворення та, як наслідок, реалізації усієї подорожі. У результаті дослідження було визначено основні підходи до визначення системи загалом, а також транспортної системи; виділено структурні елементи транспортної системи та її організації, а також їх вплив на розвиток туризму; визначено популярність та тенденції використання певних видів транспортування туристів у Великобританії, пояснено причину даного співвідношення. Було досліджено наявні у науковій літературі методи оцінювання впливу транспортних систем на розвиток туризму. Окремою роботою для повного розуміння вияву впливу транспортної системи на туристичний сектор економіки Великобританії був аналіз структурно-динамічних характеристик транспортної системи країни, а також її територіальної структури.

Також при роботі над об'єктом дипломної роботи було визначено перелік переваг та недоліків кожного виду транспортування, розкрито структуру системи транспорту в туризмі, аналізуючи кожен з її структурних елементів. Це дало змогу виявити основні тенденції розвитку транспортних послуг у Великобританії, а також оцінити перспективні напрямки розвитку туризму за допомоги розгалуженої та налагодженої транспортної системи. Проаналізовано негативний вплив розвитку транспорту.

Результатом проведеного дослідження є заключення, що Велика Британія відрізняється досить розвиненою транспортною системою, адже уряд прагне розробляти та реалізувати єдину національну політику у сфері



транспорту. Цілі та принципи реалізації транспортної політики Великобританії нерозривно пов'язані із завданнями загальноекономічного розвитку, внутрішньо- та зовнішньополітичним становищем цієї країни. Великобританія має розгалужену мережу автомагістралей, залізниць, морських та внутрішніх судноплавних маршрутів, а також авіаційних трас.

Уряд Великої Британії вважає транспортну систему стратегічно важливим сектором економіки країни, послідовно реалізуючи довгострокову програму її розвитку.

Транспортна система, не без певних негативних показників, що динамічно розвивається і сьогодні, сприяє розвитку туризму в країні. Як правило, це також впливає через уміння минуле і сьогодення: сучасні аеропорти, двоповерхові англійські автобуси, а також пунктуальні старовинні станції та поїзди. Що прямують з вокзалу Кінгс-Крос у центрі Лондона.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Аверьянов А.Н. Системное познание мира: Методологические проблемы. – М.: Политиздат, 1985. – 263 с.
2. Андреев С. М. Транспортно-навігаційна система моделювання руху маршрутного транспорту / С. М. Андреев, В. А. Жилін, А. С. Угарова // Системи управління, навігації та зв'язку. – 2017. - Вип. 6. - С. 4-8. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/suntz\\_2017\\_6\\_3](http://nbuv.gov.ua/UJRN/suntz_2017_6_3).
3. Бергаланфи, Л. фон. Исследования по общей теории систем. М.: Прогресс, 1969.
4. Борисюк О.А. Теоретичні аспекти функціонування авіатранспортної системи України в умовах кризи / О.А.Борисюк // Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Серія: Географія. – 2015. – Вип. 1 (63). – С.44-47.
5. Ващенко Н. Структурні особливості розвитку транспортної системи України / Н. Ващенко, А. Кублій // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 6. – С. 148–150.
6. Вернадський Володимир Іванович // Українська радянська енциклопедія: у 12 т. / гол. ред. М.П. Бажан ; редкол.: О.К. Антонов та ін. - 2-ге вид. - К. : Головна редакція УРЕ, 1978. - Т. 2 : Боронування - Гергелі. - 542, с.
7. Використання пасажирських залізниць. – URL: <https://dataportal.orr.gov.uk/statistics/usage/passenger-rail-usage/>
8. Департамент транспорту: Транспортна статистика Великобританії 2021. URL: <https://www.gov.uk/government/statistics/transport-statistics-great-britain-2021/transport-statistics-great-britain-2021>
9. Дудник І.М. Авіатранспортна система України як елемент туристичної інфраструктури / І.М. Дудник, О.А. Борисюк // Географія та

- туризм. - 2012. - Вип. 20. - С. 90-97.  
URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt\\_2012\\_20\\_16](http://nbuv.gov.ua/UJRN/gt_2012_20_16).
10. Дудник І.М. Вступ до загальної теорії систем. Навчальний посібник. –К.: Кондор, 2009. – 205 с.
  11. Дудник І.М. Транспортна географія. Підручник. – К.: НАУ, 2016.- 288 с.
  12. Кондратьев В. М. Совершенствование правового регулирования транспортно- хозяйственной системы / В. М. Кондратьев // Всесоюз. конф. «Транспортно- экономические связи и размещение производства» : тез. докл. – Алма-Ата, 1983. – Т. 2. – С. 237.
  13. Конкуренентоспроможність та сталий розвиток морегосподарського комплексу України ; за заг. ред. О.М. Котлубая. Одеса : ІПРЕЕД, 2011. - 427 с.
  14. Корпоративний веб-сайт VisitBritain/VisitEngland з туристичної індустрії Великобританії. – URL: <https://www.visitbritain.org/structure-tourism-britain>
  15. Лопатина Н.Ф. Единая транспортная система (хозяйственно- правовые аспекты) / Н. Ф. Лопатина. – М. : Наука, 1988. – 160 с.
  16. Національна статистика. Довжина доріг у Великобританії: 2021 рік. – URL: <https://www.gov.uk/government/statistics/road-lengths-in-great-britain-2021/road-lengths-in-great-britain-2021>
  17. Новікова А. М. Україна в системі міжнародних транспортних коридорів. Київ : НІПМБ, 2003. - 494 с.
  18. Пащенко Ю.Є. Розвиток та розміщення транспортно-дорожнього комплексу України. – К.: Науковий світ, 2003. – 468 с.
  19. Повітряний рух в аеропортах Великобританії. – URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1040680/avi0101.ods](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1040680/avi0101.ods)
  20. Повітряний рух за типом обслуговування, оператором та аеропортом. – URL:

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1040681/avi0102.ods](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1040681/avi0102.ods)

21. Савичев Г.П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных грузов [Текст] / Г. П. Савичев. – М. : Изд-во МГУ, 1986. – 150 с.

22. Сагатовский В.Н. Основы систематизации всезагальных категорий.- Томск, 1973.- 431 с.

23. Системологія на транспорті: Підручник (М.Ф. Дмитриченко). – К.: Знання України, 2005. Кн. 1:Основи теорії систем і управління. – 2005. – 343 с.

24. Смит Дж., Ковалев Д. Инвестиции в развитие транспортной инфраструктуры. Достижение высоких результатов с меньшими затратами. Москва: РВС, 2017. 16 с.

25. Спосіб транспортування до аеропорту. – URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1040685/avi0107.ods](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1040685/avi0107.ods)

26. Стеченко Д.М. Розміщення продуктивних сил і регіоналістика: Підручник. – К.: Вікар, 2006. – 396 с.

27. Транспортне право України : навч. посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В. К., Демський С. Е., Мілашевич А. В.; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.

28. Туристична політика зарубіжних країн: підручник / кол. авт.; за ред. А. Ю. Парфіненка. Х.: ХНУ імені В. Н. Каразіна, 2015. 220 с.

29. Черняк Ю.І. Аналіз та синтез систем у економіці.- М.: Економіка, 1970.- 151 с.

30. Шапка І. С. Політика Великобританії у галузі музейної справи та роль музеїв у формуванні туристичного іміджу країни. Економічна та соціальна географія. 2014. No 1 (69). С. 276–283.

31. All UK international short sea, long sea and cruise passenger movements, by port. - URL:

[https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1033777/spas0101.ods](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1033777/spas0101.ods)

32. Civil Aviation Authority, ‘[2021 quarter four flight data](#)’, accessed 23 February 2022. – URL: <https://www.caa.co.uk/news/2021-quarter-four-flight-data/>

33. Civil Aviation Authority, ‘[UK airport data April 2020](#)’, accessed 23 February 2022. – URL: <https://www.caa.co.uk/data-and-analysis/uk-aviation-market/airports/uk-airport-data/uk-airport-data-2020/april-2020/>

34. Clean maritime demonstration competition (CMDC). - URL: <https://www.gov.uk/government/publications/clean-maritime-demonstration-competition-cmdc>

35. Close Brothers Annual Report. – URL: <https://www.closebrothers.com/annual-report-2021#374017299-1721137681>

36. Department for Transport Statistics. UK domestic sea passenger movements, by type of route: from 2003. – URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1033781/spas0201.ods](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1033781/spas0201.ods)

37. Department for Transport, „The Future of air Transport“ 2003. – URL: [www.dft.gov.uk/aviation/whitepaper](http://www.dft.gov.uk/aviation/whitepaper)

38. Department for Transport: Maritime Strategy 2050. 2019. - URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/872194/Maritime\\_2050\\_Report.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/872194/Maritime_2050_Report.pdf)

39. Industrial Strategy Tourism Sector Deal. – URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/812944/tourism-sector-deal-print.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/812944/tourism-sector-deal-print.pdf)

40. International Air Transport Association, ‘Air Passenger Numbers to Recover in 2024’, accessed 14 March 2022. – URL: <https://www.iata.org/en/pressroom/2022-releases/2022-03-01-01/>

41. Invesp The Importance of Same Day Delivery – Statistics and Trends, 11 April 2021. – URL: <https://www.invespro.com/blog/same-day-delivery/>

42. London Assembly, 2022. – URL: [https://www.londonlibdems.org.uk/london\\_assembly\\_spring\\_report\\_2022](https://www.londonlibdems.org.uk/london_assembly_spring_report_2022)
43. Marine traffic: Global ship tracking. – URL: <https://www.marinetraffic.com/en/ais/home/centerx:29.2/centery:38.9/zoom:5>
44. Marsden G., Docherty I. Insights on disruptions as opportunities for transport policy change // Transportation Research Part A: Policy and Practice. 2013. Volume 51.
45. McKinsey - The future of mobility is at our doorstep, 19 December 2019. – URL: <https://www.mckinsey.com/industries/automotive-and-assembly/our-insights/the-future-of-mobility-is-at-our-doorstep>
46. Nkoro A.B., Vershinin Y.A. Current and Future Trends in Applications of Intelligent Transport Systems on Cars and Infrastructure // 2014 IEEE 17th International Conference on Intelligent Transportation Systems (ITSC) October 8-11, 2014. Qingdao, China.
47. Octopus group - The future of transport in 2030, 6 Dec 2019. – URL: <https://octopusgroup.com/insights/the-future-of-transport-in-2030/>
48. Office for National Statistics: Travel Trends 2019. - URL: <https://www.ons.gov.uk/peoplepopulationandcommunity/leisureandtourism/articles/traveltrends/2018>
49. ORR. Оцінки використання станцій 2020-21. – URL: <https://dataportal.orr.gov.uk/media/2024/station-usage-2020-21-statistical-release.pdf>
50. Oxford Economics. 2019 to 2025. – URL: <https://www.oxfordeconomics.com>
51. Pidwirny, M. (2006). "Definitions of Systems and Models". Fundamentals of Physical Geography, 2nd Edition. Date Viewed. – URL: <http://www.physicalgeography.net/fundamentals/4b.html>
52. RAC Foundation. Зміна вартості проїзду за останні 10 років у Великобританії. – URL: <https://www.racfoundation.org/data/cost-of-transport-index>

53. Sells, T & Enenkel, K. (2021). Fast Growth Cities – 2021 and beyond. Centre for Cities. - URL: [www.centreforcities.org/wp-content/uploads/2021/03/fast-growth-cities-2021-and-beyond.pdf](http://www.centreforcities.org/wp-content/uploads/2021/03/fast-growth-cities-2021-and-beyond.pdf)

54. Shaw J., Docherty I. The transformation of transport policy in Great Britain. ‘New Realism’ and New Labour’s decade of displacement activity // Environment and Planning A. 2011. Volume 43, Issue 1.

55. SP review article, 17 December 2020. – URL: <https://www.ispreview.co.uk/index.php/2020/12/ee-4g-mobile-network-covers-94-of-all-great-britains-roads.html>

56. Statista 2021. – URL: <https://www.statista.com>

57. Sustrans and Transform Scotland, 2019. – URL: <https://www.sustrans.org.uk/media/4800/4800.pdf>

58. Sustrans article, 6 June 2019. – URL: <https://www.sustrans.org.uk/our-blog/news/2019/june/one-third-of-disabled-people-in-uk-cities-would-like-to-start-cycling/>

59. The Sixth Carbon Budget - The UK’s path to Net Zero, December 2020. – URL: <https://www.theccc.org.uk/wp-content/uploads/2020/12/The-Sixth-Carbon-Budget-TheUKs-path-to-Net-Zero.pdf>

60. The United Kingdom : [англ.] // The World Factbook. - Washington, D.C. : Central Intelligence Agency. - URL: <https://www.cia.gov/the-world-factbook/countries/united-kingdom/#transportation>

61. Transport Department. Road Conditions in England, Years Ending March 2020 and March 2021. – URL: [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/1032371/road-conditions-in-england-to-march-2020-and-march-2021.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/1032371/road-conditions-in-england-to-march-2020-and-march-2021.pdf)

62. Transport Department. Road Traffic Statistics 2020. – URL: <https://roadtraffic.dft.gov.uk/summary>

63. UK TRANSPORT VISION 2050: investing in the future of mobility. – URL: <https://www.ukri.org/wp-content/uploads/2022/01/IUK-110122-UK-Transport-Vision-2050.pdf>

64. Union Connectivity Review. Департамент транспорту Great Minster House. – URL: [www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport](http://www.gov.uk/government/organisations/department-for-transport)

65. Visit Britain: Foresight Issue 117. – URL: <https://www.visitbritain.org/sites/default/files/vb-corporate/Documents-Library/documents/2013-7%20'Beyond%20London'%20Research.pdf>

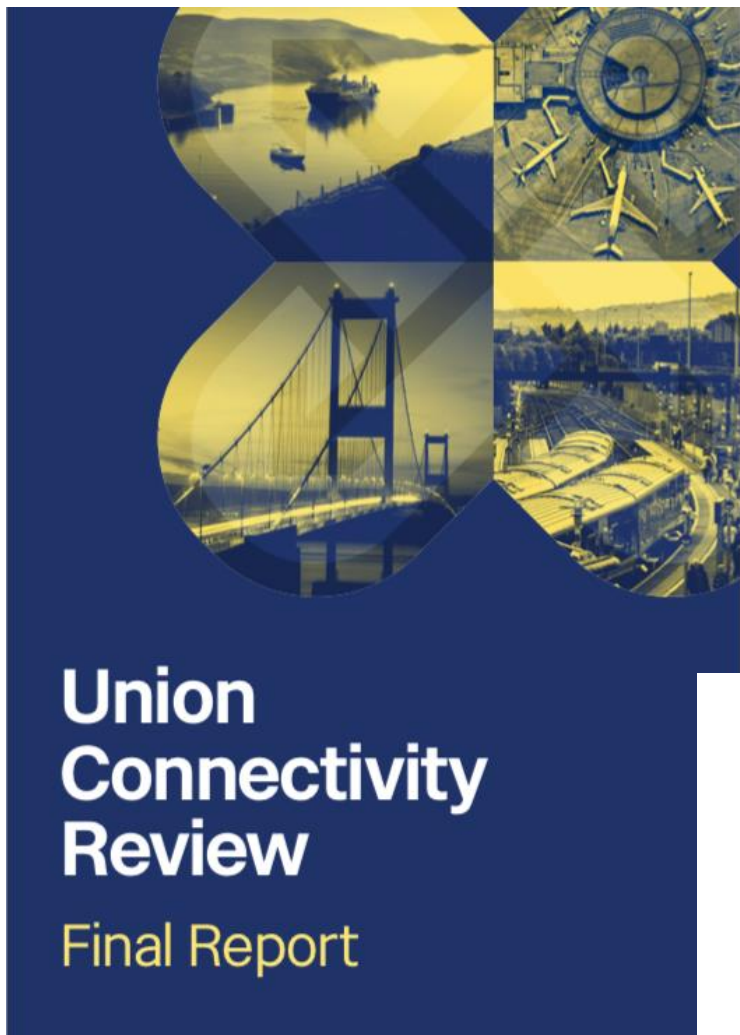
66. VisitBritain: GB Tourism Survey: overview. 2019. – URL: <https://www.visitbritain.org/gb-tourism-survey-2019-overview>

67. Webster B. Electric car chargers waste parking spaces // The Times. 17.01.2015.

68. Whitelegg, J., Whilliams, N., „The Plane Truth: Aviation and the Environment“ 2000. - URL: [www.aef.org.uk/PDFs/5389SainsburyDoc.pdf](http://www.aef.org.uk/PDFs/5389SainsburyDoc.pdf)

69. Zero emission road freight, accessed May 2021. – URL: <https://apply-for-innovation-funding.service.gov.uk/competition/884/overview#scope>

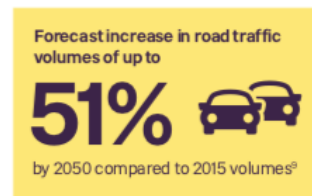




Union Connectivity Review

Final Report

Increasing demand for transport



The Role of Transport 15

# 2 At a glance: Travel & Tourism Development Index 2021 overall rankings

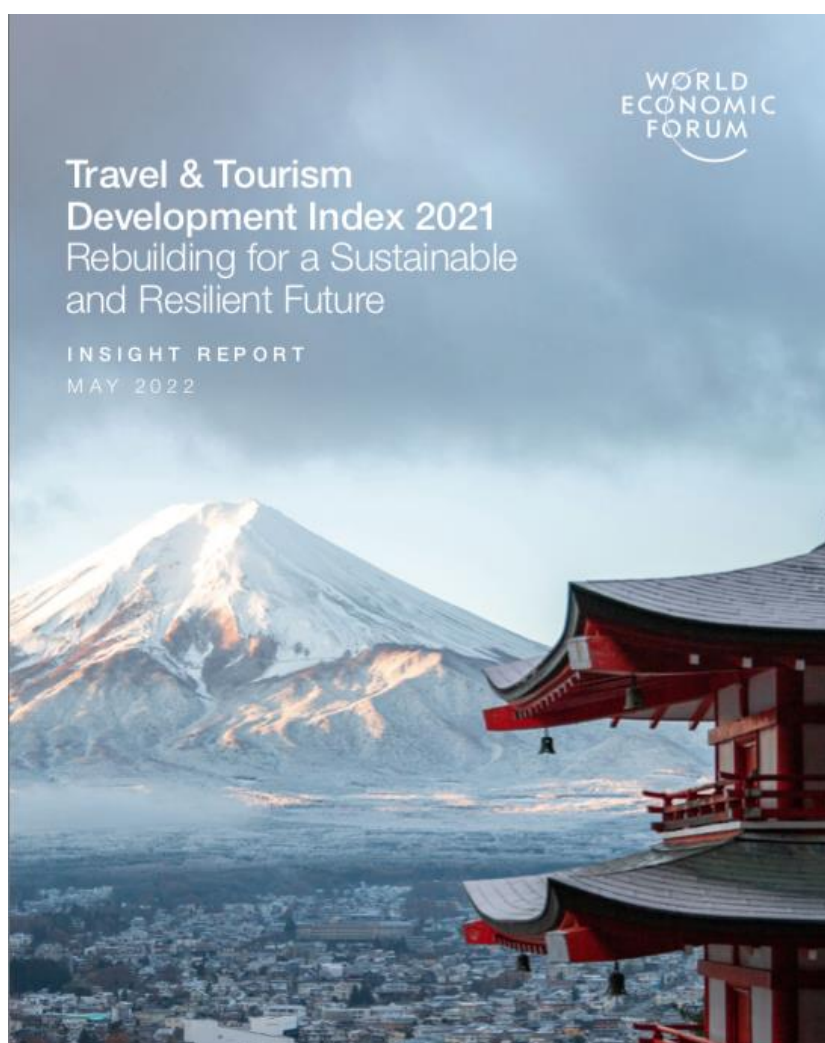
Covering 117 economies, the Travel & Tourism Development Index measures the set of factors and policies that enable the sustainable and resilient development of the Travel and Tourism (T&T) sector, which in turn contributes to the development of a country.

FIGURE 2 Travel & Tourism Development Index 2021 overall rankings<sup>1</sup>

Rank	Economy	Score <sup>2</sup>	Change since 2019 <sup>3</sup>		Dev. from TTDI Avg. (%)	Rank	Economy	Score <sup>2</sup>	Change since 2019 <sup>3</sup>		Dev. from TTDI Avg. (%)	Rank	Economy	Score <sup>2</sup>	Change since 2019 <sup>3</sup>		Dev. from TTDI Avg. (%)
			Rank	Score					Rank	Score					Rank	Score	
1	Japan	5.2	1	0.7%	31.8%	40	Mexico	4.3	-6	-1.2%	7.4%	79	Cambodia	3.6	3	1.1%	-9.2%
2	United States	5.2	-1	-1.0%	30.7%	41	Bulgaria	4.3	-2	-0.4%	7.3%	80	Tunisia	3.6	-3	-0.5%	-9.2%
3	Spain	5.2	2	0.0%	29.5%	42	Lithuania	4.3	3	0.6%	7.2%	81	Tanzania	3.6	5	2.6%	-10.2%
4	France	5.1	2	-0.2%	28.8%	43	Qatar	4.3	-2	-0.2%	7.0%	82	Cape Verde	3.6	1	1.4%	-10.2%
5	Germany	5.1	-1	-1.8%	27.3%	44	Georgia	4.3	3	1.4%	6.8%	83	Pakistan	3.6	6	2.9%	-10.2%
6	Switzerland	5.0	1	-2.1%	26.0%	45	Turkey	4.2	4	1.3%	6.4%	84	Mongolia	3.6	-8	-2.1%	-10.6%
7	Australia	5.0	1	-1.3%	25.6%	46	Croatia	4.2	-4	-0.6%	6.4%	85	Trinidad and Tobago	3.6	0	1.5%	-10.7%
8	United Kingdom	5.0	-5	-4.5%	24.8%	47	Israel	4.2	-7	-1.0%	6.2%	86	Kuwait	3.5	-7	-1.8%	-11.0%
9	Singapore	5.0	0	-1.4%	24.6%	48	Latvia	4.2	0	0.6%	5.9%	87	North Macedonia	3.5	-3	-0.3%	-12.1%
10	Italy	4.9	2	0.8%	23.9%	49	Brazil	4.2	3	2.3%	5.2%	88	Namibia	3.5	0	0.0%	-12.6%
11	Austria	4.9	0	0.4%	23.6%	50	Costa Rica	4.2	1	1.2%	4.5%	89	Rwanda	3.5	1	0.7%	-12.7%
12	China	4.9	3	2.3%	23.5%	51	Egypt	4.2	6	4.3%	4.4%	90	Kyrgyz Republic	3.4	3	1.9%	-13.9%
13	Canada	4.9	-3	-2.1%	22.9%	52	Vietnam	4.1	8	4.7%	4.1%	91	Bolivia	3.4	5	1.6%	-14.5%
14	Netherlands	4.9	0	0.2%	22.3%	53	Romania	4.1	-3	-0.7%	3.6%	92	Tajikistan	3.4	-1	-0.3%	-14.6%
15	Korea, Rep.	4.8	4	1.9%	21.4%	54	India	4.1	-8	-2.6%	3.6%	93	Lao PDR	3.4	1	0.7%	-15.0%
16	Portugal	4.8	-3	-2.1%	19.8%	55	Uruguay	4.1	6	3.6%	3.0%	94	Lebanon	3.4	-7	-3.1%	-15.1%
17	Denmark	4.7	-1	-1.5%	18.9%	56	Slovak Republic	4.1	-3	0.2%	2.9%	95	Bosnia and Herzegovina	3.4	-3	-0.7%	-15.2%
18	Finland	4.7	-1	-2.2%	17.3%	57	Bahrain	4.1	-2	1.0%	2.1%	96	El Salvador	3.3	2	1.7%	-16.1%
19	Hong Kong SAR	4.6	-1	-3.0%	16.3%	58	Colombia	4.0	4	2.3%	1.6%	97	Guatemala	3.3	-2	-0.6%	-16.1%
20	Sweden	4.6	1	-1.9%	16.0%	59	Argentina	4.0	-5	-1.2%	0.6%	98	Zambia	3.3	1	1.7%	-16.3%
21	Luxembourg	4.6	2	-0.5%	15.4%	60	Panama	4.0	-2	0.5%	0.3%	99	Paraguay	3.3	2	2.1%	-17.1%
22	Belgium	4.6	3	-0.6%	14.4%	61	Armenia	4.0	4	1.9%	-0.2%	100	Bangladesh	3.3	3	2.0%	-17.6%
23	Iceland	4.5	-1	-1.8%	14.2%	62	Mauritius	4.0	-6	-0.9%	-0.5%	101	Ghana	3.3	-1	0.9%	-17.6%
24	Ireland	4.5	-4	-3.9%	13.9%	63	Azerbaijan	4.0	-4	-0.3%	-0.6%	102	Nepal	3.3	0	1.8%	-17.8%
25	United Arab Emirates	4.5	1	0.7%	13.9%	64	Jordan	3.9	-1	-0.6%	-1.8%	103	Benin	3.2	3	4.0%	-18.7%
26	Czech Republic	4.5	1	0.3%	13.3%	65	Peru	3.9	4	2.1%	-2.1%	104	Nicaragua	3.2	-7	-2.0%	-19.1%
27	New Zealand	4.5	-3	-2.5%	12.6%	66	Kazakhstan	3.9	0	0.3%	-2.3%	105	Senegal	3.2	0	0.4%	-20.2%
28	Greece	4.5	0	0.2%	12.1%	67	Montenegro	3.9	-3	-0.7%	-2.6%	106	Honduras	3.1	-2	-2.1%	-21.5%
29	Estonia	4.4	2	-0.6%	10.7%	68	South Africa	3.8	0	-0.3%	-3.8%	107	Côte d'Ivoire	3.1	3	2.6%	-22.6%
30	Poland	4.4	3	0.8%	10.6%	69	Dominican Republic	3.8	3	2.6%	-3.9%	108	Venezuela	3.1	-1	-0.5%	-23.1%
31	Cyprus	4.4	-1	-0.8%	10.5%	70	Serbia	3.8	0	1.3%	-3.9%	109	Malawi	3.0	-1	0.2%	-24.0%
32	Indonesia	4.4	12	3.4%	10.3%	71	Mozambique	3.8	-4	-2.1%	-4.8%	110	Nigeria	3.0	1	0.6%	-24.1%
33	Saudi Arabia	4.3	10	2.3%	9.3%	72	Albania	3.8	-1	1.0%	-5.0%	111	Lesotho	3.0	-2	-1.5%	-25.6%
34	Chile	4.3	4	0.9%	9.1%	73	Ecuador	3.8	1	1.0%	-5.7%	112	Cameroon	2.9	0	1.6%	-26.2%
35	Malta	4.3	-3	-1.9%	9.0%	74	Sri Lanka	3.7	1	1.4%	-6.0%	113	Angola	2.9	0	2.8%	-26.5%
36	Thailand	4.3	-1	0.2%	8.8%	75	Philippines	3.7	-2	0.1%	-6.3%	114	Sierra Leone	2.8	1	1.5%	-30.6%
37	Hungary	4.3	0	0.3%	8.7%	76	Botswana	3.7	2	3.0%	-6.6%	115	Mali	2.7	-1	-0.5%	-31.0%
38	Malaysia	4.3	-9	-3.0%	8.4%	77	Moldova	3.6	4	1.2%	-8.6%	116	Yemen	2.6	0	2.7%	-34.2%
39	Slovenia	4.3	-3	-0.7%	7.8%	78	Kenya	3.6	2	0.5%	-9.1%	117	Chad	2.5	0	1.3%	-37.5%

- The Americas
- Asia-Pacific
- Europe and Eurasia
- Middle East and North Africa
- Sub-Saharan Africa

1. Index results represent the latest data available at the time of collection (end of 2021).
2. Overall scores range from 1 to 7 where 1 = worst and 7 = best.
3. Change since 2019 refers to 2019 results, using new index framework and methodology.



WORLD  
ECONOMIC  
FORUM

Travel & Tourism  
Development Index 2021  
Rebuilding for a Sustainable  
and Resilient Future

INSIGHT REPORT  
MAY 2022

**Звіт Світового економічного форуму 2022**

[Home](#)

[Benefits](#)

[Births, deaths, marriages and care](#)

[Business and self-employed](#)

[Childcare and parenting](#)

[Citizenship and living in the UK](#)

[Crime, justice and the law](#)

[Disabled people](#)

[Driving and transport](#)

[Education and learning](#)

[Employing people](#)

## Browse: Driving and transport

### [Driving licences](#)

Apply for, renew or update your licence, view or share your driving licence, add new categories

### [Vehicle tax, MOT and insurance](#)

Pay or cancel vehicle tax, register your vehicle off road, book or check an MOT, insurance

### [Driving tests and learning to drive or](#)

 Department for Transport

## Road traffic statistics

[Home](#) [Summary](#) [About](#) [Data](#) [Contact](#)

[Traffic statistics](#) > [Summary statistics](#)

## Summary statistics

Road traffic trends during 2020 have been affected by the coronavirus (COVID-19) pandemic in the UK. **280.5** billion miles were driven on Great Britain's roads in 2020, a 21.3% decrease on the previous year.

## Road traffic by vehicle type

Time period: 1993 to 2020

Source: [Road traffic estimates in Great Britain: 2020](#)

**209.6** bvm  
Cars and taxis

**50.5** bvm  
Light commercial vehicles

**16.4** bvm  
Heavy goods vehicles

**5.0** bvm  
Pedal cycles

**1.6** bvm  
Buses and coaches

**2.5** bvm  
Motorcycles

The main facts and figures show that:

Департамент транспорту Великобританії



# Estimates of station usage 2020-21



25 November 2021

## Background:

This annual statistical release contains estimates of the total number of people:

- travelling from or to each station in Great Britain (**entries and exits**); and
- changing trains at each station (**Interchanges**)

Estimates of station usage are derived from LENNON, the rail industry's ticketing and revenue system, together with some local ticketing data. A number of adjustments are made to the source data to make the estimates as accurate as possible.

**Source:** LENNON and local ticketing data

**Latest year:** 2020-21  
(April 2020 to March 2021)

## Contents:

- Introduction – p2
- Entries and exits – p3
- Interchanges – p10
- Annexes – p11

**Responsible Statistician:**  
J. Symonds

**Public Enquiries:**  
Email: [rail.stats@orr.gov.uk](mailto:rail.stats@orr.gov.uk)

**Media Enquiries:**  
Tel: 020 7282 2094

In Great Britain, **2,569 stations** were served by mainline rail services as at 31 March 2021.

Passenger rail usage in 2020-21 (1 April 2020 to 31 March 2021) was affected by the coronavirus (COVID-19) pandemic. [Rail passenger journeys decreased significantly in 2020-21](#), down 78% on the previous year (2019-20). This represented the lowest level of annual passenger usage since before the time series began in 1872.

## Most and least used stations

The most used station in 2020-21 was **Stratford (London)** with an estimated **14.0 million entries and exits**. This was 27.9 million (67%) lower than the previous year due to the pandemic.

### Top five most used stations in Great Britain, 2020-21

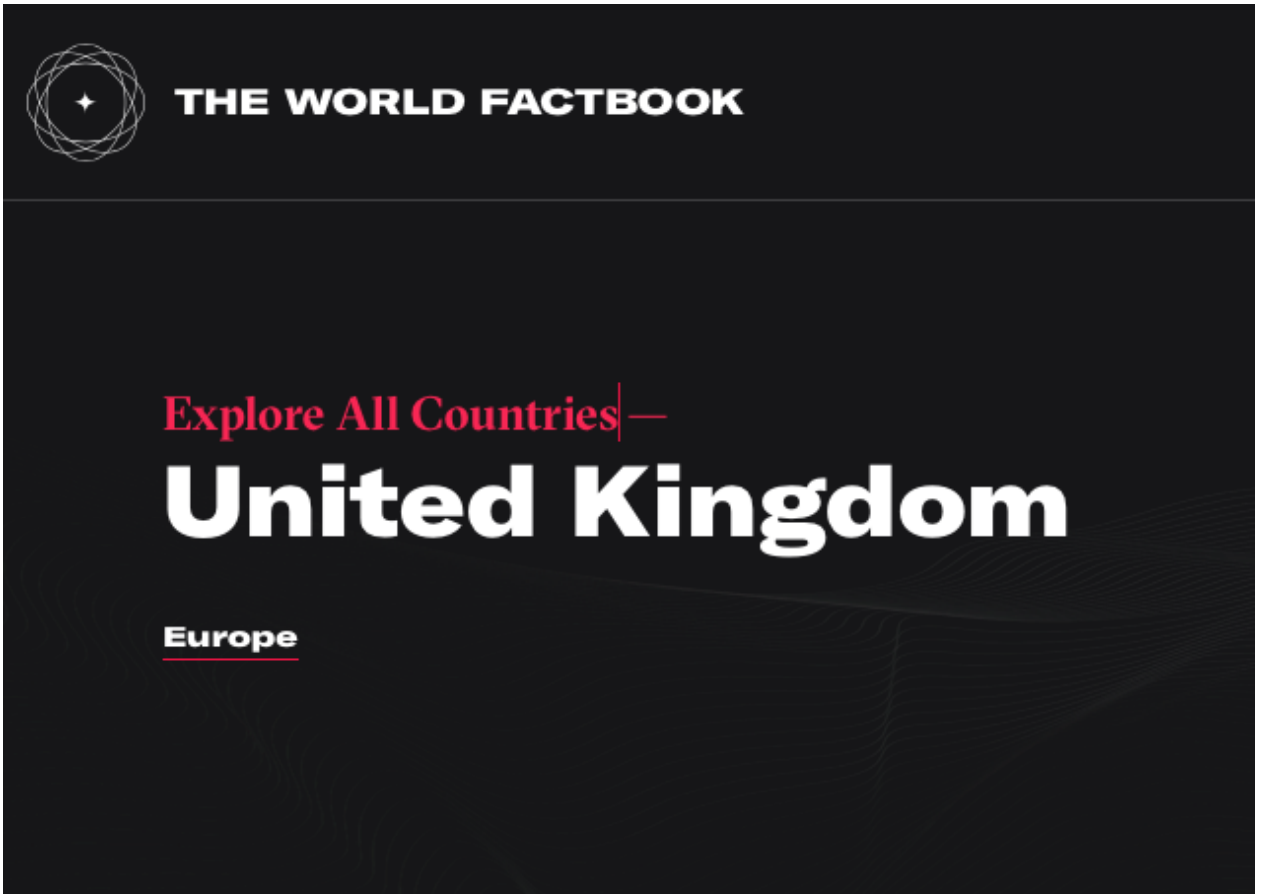
Rank	Station	Entries and exits	Last year's rank
1	Stratford (London)	13,985,162	8
2	London Victoria	13,791,322	2
3	London Bridge	13,763,890	4
4	London Waterloo	12,214,626	1
5	London Liverpool Street	11,212,008	3

London Waterloo, the most used station in each of the last 16 years, was the fourth most used station in 2020-21 with 12.2 million entries and exits (86% lower than the previous year).

There were six stations in 2020-21 with no recorded entries and exits. Services were temporarily suspended at the majority of these stations during the year due to the pandemic.

Further information on the most and least used stations can be found on pages 3 to 5.

Office of Rail and Road



Page last updated: May 31, 2022

## World Factbook: United Kingdom