

Міністерство освіти і науки України  
ПВНЗ «Міжнародний економіко-гуманітарний університет  
імені академіка Степана Дем'янчука»  
Кафедра географії і туризму

**КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА  
НА ЗДОБУТТЯ СТУПЕНЯ ВИЩОЇ ОСВІТИ МАГІСТР**

**ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА В СИСТЕМІ  
ТУРИСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РІВНЕНЩИНИ**

**Виконав:**

студент факультету географії, історії та  
туризму

**спеціальності 242 Туризм**

Колесник Максим Сергійович

---

**Науковий керівник:**

к.геогр.н., доцент

Яроменко Оксана Володимирівна

---

**Рецензент:**

к.геогр.н., доцент

Басюк Тетяна Олександрівна

Національний університет водного  
господарства та природокористування

---

**Рівне-2023**

УДК 338.48 (477)

**КОЛЕСНИК М.С.**

**ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА В СИСТЕМІ  
ТУРИСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РІВНЕНЩИНИ**

Висвітлено теоретико-методологічні засади вивчення транспортної інфраструктури в туризмі. Сутність поняття «транспортна інфраструктура» та її класифікацію. Розкрито роль транспортної інфраструктури у структурі туристичної індустрії Рівненщини. Здійснено аналіз автомобільних, залізничних та інших транспортних ресурсів і послуг регіону. Наведено основні напрями вдосконалення транспортних послуг для туристичних цілей на Рівненщині.

**Ключові слова:** транспорт, транспортна інфраструктура, туристичний потенціал, регіон, Рівненська область.

**KOLESNYK M.S.**

**TRANSPORTATION INFRASTRUCTURE IN THE SYSTEM  
TOURIST POTENTIAL OF THE RIVANNAH REGION**

The theoretical and methodological principles of the study of transport infrastructure in tourism are highlighted. The essence of the concept of «transport infrastructure» and its classification. The role of transport infrastructure in the structure of the tourist industry of the Rivne region is revealed. An analysis of automobile, railway and other transport resources and services of the region was carried out. The basic directions for improving transport services for tourist purposes in the Rivne region are given.

**Key words:** transport, transport infrastructure, tourist potential, region, Rivne region.

## ЗМІСТ

	ст.
ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ВИВЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ТУРИЗМІ.....	7
1.1. Транспорт як чинник розвитку туристичних послуг.....	7
1.2. Транспортна інфраструктура: суть поняття та класифікація....	10
1.3. Методика дослідження транспортної інфраструктури.....	15
Висновки до розділу 1.....	19
РОЗДІЛ 2. ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА У СТРУКТУРІ ТУРИСТИЧНОЇ ПОТЕНЦІАЛУ РІВНЕНСЬКОЇ ОБЛАСТІ.....	20
2.1. Аналіз автомобільних транспортних ресурсів і послуг регіону	20
2.2. Аналіз залізничних транспортних ресурсів і послуг регіону.....	26
2.3. Інші види транспорту Рівненської області.....	29
2.4. Ринок туристичних послуг Рівненщини.....	33
Висновки до розділу 2.....	46
РОЗДІЛ 3. ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РІВНЕНЩИНИ .....	48
3.1. Особливості транспортної інфраструктури туризму .....	48
3.2. Напрями вдосконалення транспортних послуг для туристичних цілей на Рівненщині.....	50
Висновки до розділу 3.....	56
ВИСНОВКИ.....	57
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	60
ДОДАТКИ.....	66

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження.** Транспортна інфраструктура є складовою частиною туристичного потенціалу регіону, носить міжгалузевий характер і забезпечує інтеграцію між сферами транспорту та туризму, регіонами та державами.

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

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Робота пов'язана з науковою тематикою кафедри географії та туризму МЕРУ імені академіка Степана Дем'янчука «Мінеральні та рекреаційні ресурси Рівненщини: економіко-географічні та туристичні аспекти» (№018U001569).

Транспортної інфраструктура у індустрії туризмі чи туристичному потенціалі є об'єктом вивчення як географів, так і економістів. Дана проблематика розглядається у працях О. Бордун, Н. Бошоти, О. Карась, А. Мельника та інших. Роль транспорту за його видами у туріндустрії регіону (зокрема й Рівненщини) потребує постійного аналізу.

**Мета і завдання дослідження.** Метою статті є аналіз можливостей транспортної інфраструктури Рівненської області як сегменту туристичного потенціалу, визначенні пріоритетів транспортних послуг для туристичних цілей регіону.

Для досягнення мети в роботі вирішувались наступні **завдання:**

- висвітлити сутність поняття «туристична інфраструктура» й методологічні засади дослідження транспортної інфраструктури туризму;
- розкрито роль транспортної інфраструктури у структурі туристичного потенціалу Рівненщини;

- здійснити аналіз автомобільних, залізничних та інших транспортних ресурсів і послуг регіону;
- здійснити характеристику ринку туристичних послуг Рівненської області;
- висвітлити особливості оптимізації транспортної інфраструктури на рівні регіону;
- виділити напрями вдосконалення транспортних послуг для туристичних цілей на Рівненщині.

**Об'єктом** є транспорт Рівненської області як сфера задоволення потреб населення у туристичних послугах.

**Предметом** дослідження є організація ринку транспортних послуг у індустрії туризму Рівненщини.

**Методи дослідження.** У процесі дослідження застосовано системно-просторовий та часовий підходи, методи узагальнення та систематизації, статистичний метод. Основою при написанні робіт є результати всебічного аналізу статистичних даних Головного управління статистики у Рівненській області, Служби автомобільних доріг у Рівненській області, Регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця», підрозділів Рівненської обласної державної адміністрації.

**Наукова новизна.** Здійснено аналіз розвитку транспортної інфраструктури Рівненської області та визначено проблеми та перспективи в організації туристських послуг.

**Практичне значення.** Результати вивчень транспортного комплексу у структурі туристичних послуг Рівненської області вагомі для індустрії туризму регіону та економіки України. Результати можуть бути використанні й при обґрунтуванні цільових програм розвитку туризму на регіональному та національному рівнях, при розробці туристського продукту регіону тощо.

**Особистий внесок дослідника.** Проаналізовано стан транспортної інфраструктури у структурі туристичного потенціалу Рівненщини, визначено проблеми та пріоритети у використанні у відповідності до викликів сьогодення.

**Апробація результатів дослідження.** За результатами роботи опубліковано працю: Ярошенко О.В., Колесник М.С. Автомобільна транспортна інфраструктура у структурі туристичної індустрії регіону (на прикладі Рівненської області). VI Міжнародна науково-практична конференція «Modern research in world science». 4-6.09.2022 р. Львів, Україна. С. 303–309.

## РОЗДІЛ 1

### ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГІЧНІ ОСНОВИ ВИВЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В ТУРИЗМІ

#### 1.1. Транспорт як чинник розвитку туристичних послуг

Розвиток туризму передбачає обов'язкове зростання ролі транспорту та створення належних умов для вільного руху туристичних потоків. Транспорт є однією з базових галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою для забезпечення обороноздатності, захисту економічних інтересів держави, підвищення рівня життя населення.

Національна транспортна стратегія України до 2030 року декларує, що одним з пріоритетних напрямів розвитку транспорту є забезпечення доступності транспортних послуг, побудова новітньої та ефективної транспортної інфраструктури як рушійної сили економічного та соціального розвитку України [34].

У структурі туріндустрії виділяють різні суб'єкти туристичної діяльності, у тому числі й транспорту, які забезпечують прийом, обслуговування та перевезення туристів. Саме суб'єкти транспортної інфраструктури виступають «провідниками» транспортних і туристичних послуг.

Історія розвитку туризму нерозривно пов'язана з розвитком транспорту. Сучасні туристи є досить мобільними і не відчують тих обмежень на пересування по земній кулі, з якими можна було зіткнутися ще кілька десятиліть тому. Території з більш високою транспортною доступністю, як правило, мають більш високий рівень розвитку, тому в Національній транспортній стратегії України до 2030 року [34] одним з головних завдань розвитку транспорту є забезпечення доступності транспортних послуг, побудова новітньої та ефективної транспортної інфраструктури, як рушійної

сили економічного і соціального розвитку України, для створення сприятливих умов для бізнесу і сервісу для пасажирів.

У туристичному сервісі одним із найвагоміших завдань є створення комплексних умов для вільного пересування туристів – споживачів послуг та їх доступу до рекреаційних ресурсів та дестинацій [31].

Індустрія туризму – це міжгалузевий господарський комплекс, який спеціалізується на створенні турпродукту, здатного задовольняти специфічні потреби населення в проведенні дозвілля в подорожі шляхом виробництва та реалізації товарів і послуг туристичного призначення. Функціонально-господарська система індустрії туризму складається з трьох структур: гостинності (готельне господарство, громадське харчування, додаткові послуги), транспорту (авіаційний, автомобільний, залізничний, водний) та туристично-оздоровчої діяльності (санаторно-курортні установи, екскурсійні бюро, туристичні підприємства) [3].

На сьогодні транспортна галузь України не задовольняє у повній мірі потреби національної економіки та населення в перевезеннях у цілому та у сфері туризму зокрема. Рівень безпеки, показники ефективності перевезень пасажирів і вантажів, енергоефективності, техногенного навантаження на навколишнє природне середовище не відповідають нинішнім реальним вимогам.

Саме Індекс глобальної конкурентоспроможності відображає якість та рівень розвитку транспортної інфраструктури на світовому ринку. Одним із показників Індексу глобальної конкурентоспроможності є «Інфраструктура».

У рамках Всесвітнього економічного форуму проводиться щорічна оцінки. Україна тривалі роки займала досить непогані позиції саме за показником якості інфраструктури. Однак, в останні п'ять років за рівнем розвитку інфраструктури в цілому Україна трохи втратила власні позиції, опустившись в рейтингу з 75 у 2014-2015 рр. до 57 у 2019-2020 рр.

Станом на 2021 р. (у передвоєнний період) Україна мала наступні рейтинги [30; 33] :



- за якістю доріг Україна займала 103 місце в глобальному рейтингу серед 141 країни;
- за якістю залізничної інфраструктури піднялась на 4 позиції упродовж 2014-2020 рр. і займає 95 місце;
- за якістю інфраструктури повітряного транспорту – 96 місце (зростання на 11 позиції);
- за якістю портової інфраструктури – 29 місце (опустилась на 4 позиції).

За даними міністра інфраструктури України О. Курбакова у 2021 році реалізовано рекордне дорожнє будівництво – 5,1 тис. км доріг державного значення.

Таким чином, транспортна інфраструктура стала невід’ємною складовою туристичної індустрії. Виконуючи одночасно подвійну функцію (обслуговування виробничої та соціальної сфери), вона визначає не тільки економічну цінність території, але й соціальну. Відтак, можна сміливо говорити, що від рівня розвитку транспортної інфраструктури, її доступності та ефективного функціонування залежить рекреаційна цінність дестинації.

Відмічаємо синергетичний ефект взаємодії транспортного комплексу та туристичної індустрії. За даними Мінекономіки України 80-90% доходу від пасажирських перевезень становить обслуговування саме туристів. З іншого боку транспорт виступає своєрідним драйвером рекреаційного освоєння периферійних територій [30].

Дослідження завдань розвитку транспортної галузі, формування і розвитку транспортної інфраструктури і транспортних систем, фінансування їх розвитку знайшло відображення в роботах таких науковців, як Д. Дорошкевич, Н. Кудрицька, Ю. Пащенко, І. Хоменко та ін. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України провели Н. Малиш та Н. Боднар.

Питання управління індустрією туризму та формування її інфраструктури розроблялися та висвітлені у працях Ю. Масюк та Б. Кошової. Ключові елементи транспортної системи в туризмі висвітлював Л.

Коржилов. Оцінку впливу транспортної інфраструктури на туристичне підприємництво країни здійснила Н. Бошота.

Менша кількість досліджень присвячена темі транспортної інфраструктури туризму, і в основному, вони мали географічну спрямованість. Питання розвитку транспортної інфраструктури в туризмі піднімалися О. Карась, В. Котельнікова; оцінки – А. Невенченко, В. Іванунік.

Питання розвитку транспортної інфраструктури в туризмі розглядали Н. Алешугіна, М. Бутко, О. Бордун, В. Іванунік, О. Карась, В. Котельнікова, Т. Логутова, А. Невенченко.

Проте, цілісне вивчення транспортної мережі як елементу туристичної інфраструктури на регіональному рівні (адміністративно-територіальній області чи районі, територіальній громаді) проводилось мало, тому воно є актуальним у дослідженнях.

Істотно зростає роль територіальних громад в соціально-економічному розвитку території. Адже, завдяки підтримці держави, залученню грантових та інвестиційних коштів вони мають змогу вийти на рівень досить ефективного господарювання завдяки використанню додаткових можливостей пріоритетних галузей економіки, серед яких і туризм [5].

Дослідження транспортної інфраструктури окремих територіальних громад, утворених в результаті імплементації закону України «Про добровільне об'єднання територіальних громад», набуває особливої актуальності.

## **1.2. Транспортна інфраструктура: суть поняття та класифікація**

*Транспортна інфраструктура* – це сукупність споруд, системи мереж сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів [3].

Існують різні тлумачення поняття «інфраструктура» за різними авторами.

Найбільш доцільним є трактування «інфраструктури», як організаційно-економічної системи, яка є підсистемою економіки і включає сукупність підприємств, організацій, зв'язків між ними та інституційних умов функціонування, яка забезпечує сталий економічний розвиток шляхом регулювання потоків ресурсів і продуктів і тим самим сприяє конкуренції та безперебійній діяльності.

Транспортну інфраструктуру можна розглядати як підсистему економічної системи, яка встановлює інституційні зв'язки і надає транспортні послуги як галузям економіки, так і населенню, як складову туристичного потенціалу країни чи регіону.

У цьому контексті можна вважати, що транспортна інфраструктура є сполучною ланкою в економічних процесах виробництва, розподілу, обміну та споживання, впорядковуючи матеріальні потоки і впливаючи на значну частину витрат на виробництво і реалізацію, забезпечуючи, тим самим, стійке зростання галузі економіки.

*Транспортна інфраструктура туризму* – це комплекс, що охоплює транспортні засоби, транспортні об'єкти, транспортні та туристичні компанії, транспортні шляхи і маршрути, об'єкти сервісу і туризму в системі транспортного обслуговування, засоби інформації і зв'язку, трудові ресурси, що використовуються для організації туризму. Особливість транспортної інфраструктури туризму полягає в тому, що при наявності спеціального туристичного транспорту і туристичних маршрутів в більшості випадків вона використовується не тільки туристами, а й всіма громадянами для вирішення щоденних соціально-економічних завдань (приватних поїздок, транспортування вантажів та інших цілей) [32].

Аналіз дефініцій поняття «транспортна інфраструктура» дозволив визначити її як сукупність транспортних шляхів, вузлів, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують функціонування всіх видів транспорту [30].

Бошота Н.В. визначає транспортну інфраструктуру як сполучну ланку в економічних процесах виробництва, розподілу, обміну та споживання, впорядковуючи матеріальні потоки і впливаючи на значну частину витрат на виробництво та реалізацію, забезпечуючи, тим самим, стійке зростання галузі економіки [4].

Щодо історичного аспекту розвитку поняття «транспортна інфраструктура», варто зауважити, що у класичній загальноекономічній концепції транспортна інфраструктура як така не розглядалась, оскільки в науковий вжиток даний термін увійшов набагато пізніше, у другій половині ХХ століття. У рамках класичної та неокласичної парадигм це питання вирішувалось у ключі міркувань М. Блауга про прибутковість капіталу у країнах із розвиненою транспортною інфраструктурою. «У відсутності розвиненої інфраструктури – автомобільних доріг, залізничних колій, гаваней, доків, гребель та енергетичних установок – потенційно високий прибуток з капіталу бідних країнах отримати неможливо». Тобто слід розуміти, що інфраструктурний розвиток країн дозволяє збільшувати віддачу капіталу, вкладеного у економічний розвиток [32].

Першим акцентував увагу на ролі інфраструктури в динаміці економіки Д. Ошауер, який стверджував, що в період реалізації інфраструктурних проєктів відмічається позитивний ріст не лише у будівельній галузі, але і у суміжних галузях. Якщо держава збільшує інвестиції приблизно на 10% в інфраструктурні проєкти, то це позначається на підвищенні продуктивності капіталу в приватному секторі на 3-5%. Розвиток транспортної інфраструктури має не лише короткостроковий, але й довготерміновий ефект. У довгостроковій перспективі інвестиції в інфраструктуру впливають на макроекономічну динаміку регіону через різні канали. За рахунок підвищення доступності ринку збуту знижуються тимчасові та матеріальні витрати на перевезення вантажів, що сприятливо впливає на конкурентоспроможність товарів. Підвищенням транспортної доступності зумовлює мобільність робочої сили, додатній стрибок споживчого попиту на вироблену місцевими товаровиробниками продукції [32].

З метою більш чіткого розуміння транспортної інфраструктури в туризмі розглянемо її класифікацію за кількома ознаками (Табл.1.1.).

Таблиця 1.1.

### Класифікація транспортної інфраструктури

(за Н. Бошота) [5]

Ознака класифікації	Характеристика
за приналежністю	розташована на території кількох держав
	в межах кордонів однієї держави
	в межах одного регіону
за формою власності	єдиним власником є держава
	власником є приватні структури
	власниками є держава і приватні структури
за типом використання	для масового туризму (чартерні рейси літаків, автобусів, поїздів, круїзні судна, туристські автобуси та ін.);
	для індивідуального туризму (приватні літаки, індивідуальні причали, яхти та ін.);
	для громадського використання та туризму (громадський транспорт, потяги, регулярні рейси, аеропорти, вокзали та ін.)
за ступенем розвитку	в якій достатності для розвитку туризму є кількість міжнародних, регіональних аеропортів, залізничних вузлів і станцій, автовокзалів
	як розвинена маршрутна мережа якісних автомобільних доріг
за функціональним призначенням	транспортні засоби (автобуси, автомобілі, поїзди, річковий та морський транспорт, інші засоби пересування)
	об'єкти транспортної інфраструктури (автовокзали, аеропорти, залізничні вокзали, порти)
	транспортні шляхи та маршрути (повітряні, річкові, морські, залізничні, автомобільні, велосипедні, пішохідні)
	транспортні послуги, засоби інформації, об'єкти сервісу та туризму на об'єктах транспорту та в засобах транспорту і поблизу транспортних шляхів

Діяльність транспортної інфраструктури туризму, як складної структури, орієнтована на повне і своєчасне задоволення потреби юридичних і фізичних осіб в транспортних і допоміжних соціально орієнтованих послугах, що здійснюються на будь-якій території в інтересах її життєзабезпечення і розвитку.

Розвиток транспортної інфраструктури туризму неможливий без розвитку підприємництва в сфері туризму. Чим вищий рівень інфраструктурного забезпечення, тим ефективніше розвивається підприємництво. Створення високорозвиненої інфраструктури є також необхідною умовою зростання малого та середнього бізнесу, ефективність функціонування якого безпосередньо залежить від ефективності цієї інфраструктури.

Функціонування транспортної інфраструктури України орієнтоване на [5]:

- якісний приріст обсягів перевезення пасажирів;
- зростанні нових робочих місць в туристичній галузі, що сприяють розвитку регіону;
- повне і своєчасне задоволення зростаючих потреб економічних суб'єктів туризму в послугах, що надаються транспортною інфраструктурою;
- сприяння стимулюванню процесів просторової і трудової мобільності населення, які виступають в якості важливого фактора, що забезпечує розвиток туризму в регіоні;
- сприяння зростанню привабливості регіону, як об'єкта туристичного значення;
- забезпечення зростання конкурентоспроможності туристичних послуг, додана вартість яких стимульована раціональним використанням транспортної інфраструктури, і які надаються не тільки на українському, а й міжнародному ринках.

Чинники впливу транспортної інфраструктури на розвиток підприємництва можна об'єднати в наступні групи:

- політичні (державна політика в сфері розвитку транспортної інфраструктури);
- економічні (рівень капіталізації, конкуренція);
- організаційні (внутрішня взаємодія між суб'єктами і об'єктами управління і зовнішнім середовищем);
- соціально-культурні;
- технологічні (рівень кваліфікації фахівців, нові технології);
- екологічні;
- інституційні (нові організаційно структурні елементи, реорганізація, ротація кадрів);
- фактори економічної безпеки.

Транспортна інфраструктура туризму може охоплювати майже весь транспортний комплекс. І вирішення проблем цього комплексу вирішить багато завдань, пов'язаних з управлінням її розвитку, а значить, і розвитком туризму.

### **1.3. Методика дослідження транспортної інфраструктури**

Методика оцінки рівня інфраструктурного забезпечення передбачає визначення її сутності, характеристики, складу та динаміки функціонування.

Для отримання як кількісної, так і якісної оцінки транспортної інфраструктури застосовуються різні методи, які є сукупністю специфічних прийомів й інструментів спрямованих на вивчення окремих об'єктів в рамках основної методики. Виникає необхідність не тільки вказати можливі методи, але і провести їх аналіз для виявлення правильності застосування кожного методу при визначенні впливу транспортної інфраструктури туризму на підприємництво.

Для аналізу транспортної складової інфраструктури застосовують наступні показники [10]:

- вантажообіг транспорту (млн. т км). Вантажообіг – сума добутків ваги перевезеного (транспортованого) вантажу (брутто) на відстань перевезення

(транспортування) за кожною партією вантажу (вимірюється в тонно-кілометрах);

- пасажирообіг транспорту (млн. пас-км). Пасажирообіг – сума добутків кількості перевезених пасажирів на відстань перевезення за кожною поїздкою (вимірюється в пасажиро-кілометрах);

- щільність залізничних колій загального користування (км. на 1000 км<sup>2</sup>);

- щільність автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям, км. на 1000 км<sup>2</sup> [33].

Обсяг перевезених вантажів – загальна вага перевезеного (транспортованого) вантажу (брутто), у тому числі у міжнародному сполученні, власними й (або) орендованими транспортними засобами.

Кількість перевезених пасажирів – кількість пасажирів, які перевезені транспортними засобами за всіма видами сполучення [10].

При аналізі транспортної інфраструктури широко використовується поняття «пропускна спроможність транспорту», тобто максимальна кількість транспортних одиниць, яку можна пропустити за даний період при певному рівні технічної оснащеності та найефективнішої організації і транспортної роботи.

До основних технічних об'єктів, що визначають пропускну спроможність транспорту, належать: шляхи, транспортні вузли, перевантажувальне устаткування тощо. Пропускна спроможність транспорту окремих ліній і напрямів на всіх видах транспорту визначається найбільш завантаженою ділянкою з найменшою пропускну спроможністю.

Пропускна спроможність тісно пов'язана з провізною – максимальною кількістю вантажу або пасажирів, яку можна перевезти на даному відрізку залізниці, автошляху, через даний вузол, станцію тощо. Перевезення вантажів (пасажирів), як правило нерівномірно розподіляються за періодами року. Це називають сезонною нерівномірністю. Даний коефіцієнт є вагомим при визначенні туристичної привабливості за сезонами. Для її вимірювання існує коефіцієнт сезонної нерівномірності – відношення обсягу перевезень у



місяць з максимальним показником до середнього. Коефіцієнт нерівномірності завжди перевищує одиницю.

Важливим процесом, що відбувається на транспорті є раціоналізація перевезень. Суть його полягає в скороченні витрат на транспортування. Одним з його напрямів – усунення нераціональних перевезень, якими є зустрічні перевезення, надмірно далекі, а на залізничному транспорті – такі, що здійснюються на короткі відстані (до 50 км). Зустрічним називають такі перевезення, коли однорідні вантажі перевозяться в зустрічному напрямі. Надмірно далекі перевезення виникають тоді, коли продукція, яку можна постачати з близько розташованого регіону, надходить з віддаленого. Повторними вважають перевезення, коли від станції відправляються вантажі до цього сюди завезені.

Вагомим є показник густоти (щільності) шляхів сполучення, під яким найчастіше розуміють кількість кілометрів залізниць, автомобільних шляхів тощо, що припадає на 1 тис. км<sup>2</sup> території або на 100 тис. чол. населення. Серед шляхів сполучення виділяють магістралі – головні лінії залізниць, автомобільних шляхів, від яких відгалужуються другорядні лінії.

Діяльність, пов'язана з наданням транспортних послуг, характеризується певними особливостями:

- послуги не можуть існувати поза процесом їх надання, тобто, не можуть складуватися;

- продаж послуг – це фактично продаж самої праці, оскільки, якість послуг – це якість самого процесу праці;

- суть послуги обмежується її можливістю на ринку, оскільки послуга є конкретною споживацькою вартістю тільки в певний час, у визначеному місці;

- послугам транспорту властиві значні зміни попиту як в часі так і в просторі;

- відсутність можливостей для усунення нерівномірностей попиту на послуги, особливо в час година піків попиту; - пропозиція транспортних

послуг є менш надійною технологією порівняно з пропозиціями інших послуг (вплив метеорологічних і кліматичних умов);

Надання транспортних послуг ґрунтується на таких положеннях і правилах:

- кожна послуга унікальна для споживача;
- послуга не може бути відремонтована;
- не може створити запас послуг;
- неякісна послуга запам'ятовується надовго.

Попит на транспортні послуги значною мірою залежить від розвитку видів транспорту, рівня тарифів, асортименту і якості транспортних послуг.

Ефективне функціонування транспорту, транспортної інфраструктури та надання транспортних послуг є необхідною умовою стабілізації, прискорення структурних перетворень економіки, у тому числі індустрії туризму, розвитку зовнішньоекономічних сфер діяльності, підвищення життєвого рівня населення, забезпечення національної безпеки країни.

## ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

У першому розділі висвітлено теоретико-методологічні аспекти вивчення транспортної інфраструктури. Розкрито роль транспорту як чиннику розвитку туристичних послуг, завдання розвитку транспортної галузі, формування і розвитку транспортної інфраструктури. Відмічено про синергетичний ефект взаємодії транспортного комплексу та туристичної індустрії.

Розкрито трактування поняття «транспортна інфраструктура», як сукупності споруд, системи мереж сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів.

Подано класифікацію транспортної інфраструктури за різними ознаками (за приналежністю, формою власності, за ступенем розвитку, за функціональним призначенням тощо).

Виділено чинники впливу транспортної інфраструктури на розвиток підприємництва, які об'єднують в наступні групи (політичні, економічні, соціально-культурні, екологічні тощо).

Методологія оцінки рівня інфраструктурного забезпечення передбачає визначення її сутності, характеристики, складу та динаміки функціонування.

Для отримання як кількісної, так і якісної оцінки транспортної інфраструктури застосовуються різні методи, які є сукупністю специфічних прийомів й інструментів спрямованих на вивчення окремих об'єктів в рамках основної методики.

## РОЗДІЛ 2

### ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА У СТРУКТУРІ ТУРИСТИЧНОГО ПОТЕНЦІАЛУ РІВНЕНСЬКОЇ ОБЛАСТІ

#### 2.1. Аналіз автомобільних транспортних ресурсів і послуг регіону

У період значної мінливості світових ринків, економічної нестабільності і загрози фінансових й політичних криз індустрія туризму є порівняно стабільною. Згідно з прогнозом розвитку міжнародного туризму Всесвітня туристична організація (UNWTO) прогнозує зростання міжнародних туристських прибуттів. За її оцінками туризм буде зростати щорічно на 3% і в 2030 р. досягне рівня 1,8 млрд. дол.

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

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

Розвиток інфраструктури області регламентований «Положенням про управління інфраструктури та промисловості Рівненської обласної державної адміністрації», «Стратегією розвитку Рівненської області на період до 2030 року», «Державною стратегією регіонального розвитку».

Рівненська область площею 20,1 тис. км. кв, що займає 3,3 % території України, простягається із заходу на схід на 130 км, з півночі на південь – на 210 км. Територію області перетинають транспортні коридори:

- Критський транспортний коридор № 3 (Краківець-Львів-Рівне-Житомир-Київ);
- Критський транспортний коридор № 5 (Косини-Чоп-Стрий-Львів-Рівне-Сарни-Мінськ);
- Європа-Азія (Краківець-Львів-Рівне-Житомир-Київ-Полтава-Харків-Дебальцеве-Ізварине);
- Балтійське море – Чорне море (Ягодин-Ковель-Луцьк-Тернопіль-Хмельницький-Вінниця-Умань-порти Чорного моря) [16] (Додаток А).

За показником вантажообороту та пасажирообороту Рівненщина знаходиться на 12 місці серед регіонів України. Спостерігається тенденція до зменшення значень показників у порівнянні з 2014 р. (тоді область займала 10 місце серед регіонів України). Щільність залізничних колій та автомобільних доріг залишилась незмінною [16].

Проаналізуємо автомобільні транспортні ресурси і послуги регіону.

Мережа автомобільних доріг загального користування Рівненської області (на 01.01.2019 р.) склала 5147,1 км, із яких на дороги державного значення припадало 2004,8 км та 3142,3 км – дороги місцевого значення. Найбільш важливими для економіки досліджуваного регіону, у тому числі розвитку туристичної діяльності є магістральні дороги [43; 52]:

- М06 Е40 (Львів-Рівне-Житомир-Київ) як складова транспортного коридору Європа – Азія та Критського транспортного коридору № 3, М07 Е373 (Київ-Ковель-Ягодин);
- М19 Е85 (Доманове-Ковель-Чернівці-Мамалига) – складова транспортного коридору Балтійське море – Чорне море;
- національна автомобільна дорога Н22 (Устилуг-Луцьк-Рівне);
- регіональні автомагістралі Р05 (Городище-Рівне-Старокостянтинів) та Р76 (КПП «Прикладники»-Зарічне-Дубровиця).

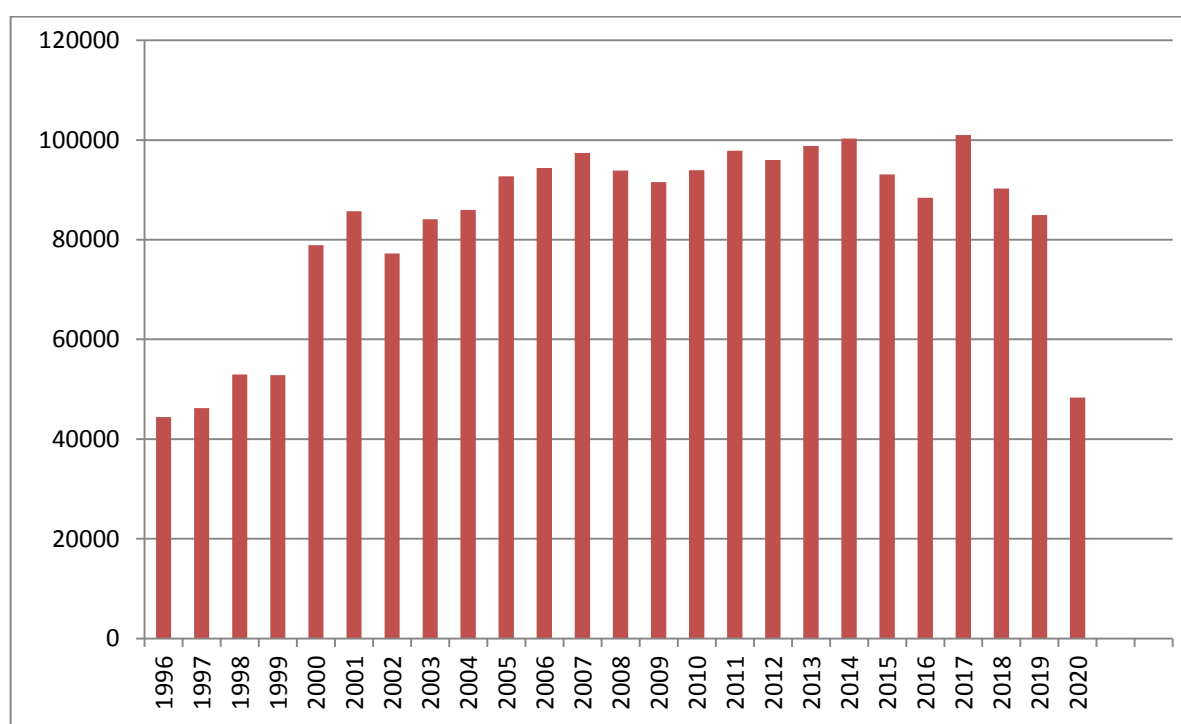
В області функціонують 5 пунктів пропуску (контролю) через державний кордон України, серед яких два автомобільного сполучення:

- міжнародний пункт пропуску для автомобільного сполучення «Городище»;

- міждержавний пункт пропуску для автомобільного сполучення «Прикладники».

Перевезення пасажирів (у т.ч. туристів) і вантажів, окрім власного транспорту, здійснюється спеціалізованими автопідприємствами та великою кількістю приватних перевізників.

Кількість відправлених пасажирів автомобільним транспортом в регіоні з урахуванням пасажирських перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями в динаміці з 2000 року ілюструє Рис. 2.1.\*



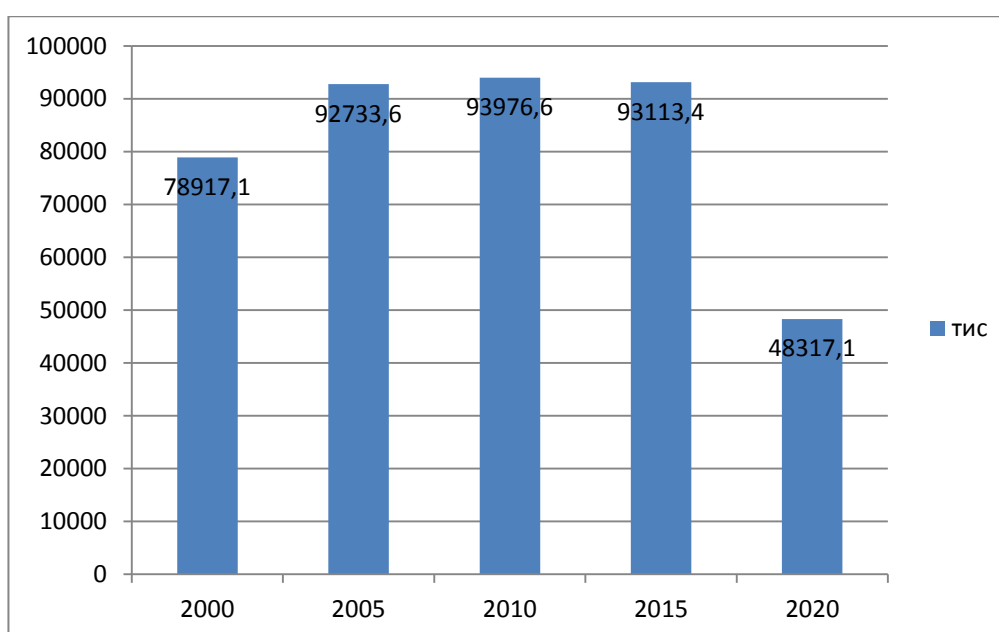
**Рис. 2.1. Кількість перевезених пасажирів автомобільним транспортом**

*\*з 1999 р. з урахуванням пасажирських перевезень, виконаних фізичними особами-підприємцями. [10]*

Найбільше пасажирів, перевезених автомобільним транспортом Рівненщини було у 2014 та 2017 роках. У 2020 р. зафіксовано найвищі

показники починаючи з 1997 року. Спад у попиту на автомобільний транспорт аргументуємо поширенням пандемії COVID-2019 у світі та Україні.

До прикладу, за січень-серпень 2019 р. на Рівненщині послугами пасажирського транспорту скористалося 85,8 млн. пасажирів, що на 2,2 % менше рівня відповідного періоду 2018 р. Автомобільним транспортом за даний період було перевезено 57,1 млн. пасажирів, залізничним лише 3,2 млн. пасажирів. Саме завдяки автомобільному транспорту пасажирооборот підприємств транспорту області зріс на 0,9 %, і склав 1,5 млн. пасажирів на км [43] (Рис. 3.2.). (Додаток Б).



**Рис. 2.2. Динаміка кількості перевезених пасажирів Рівненської області автомобільним транспортом [10]**

Автобусна маршрутна мережа території Рівненської області нараховує 83 міські, 454 приміські та 74 міжміські маршрути. Тому автомобільний транспорт Рівненщини визначаємо як провідний у забезпеченні пасажирських перевезень. Станом на 2019 р. для обслуговування внутрішньообласних маршрутів було задіяні 1025 одиниць транспортних засобів. Регулярним автобусним сполученням охоплено 98,3 % сільських населених пунктів [43], що є одним із кращих показників серед регіонів держави, проте, якість доріг є вкрай

незадовільною, що й лімітує число туристів до територій з високим рекреаційно-туристичним потенціалом. Залишаються незабезпеченими автотранспортним обслуговуванням населені пункти, до яких відсутні дороги, що відповідають вимогам з безпеки дорожнього руху.

В області удосконалюється мережа приміських та міжміських внутрішньообласних автобусних маршрутів загального користування.

Таким чином, Рівненщина має вдале територіально-географічне розташування із значним транзитним потенціалом.

Великі перспективи використання автомобільних шляхів Рівненщини у рамках туристичного (культурного) шляху «VIA REGIA». Адже, «VIA REGIA» – це найстаріший та найдовший автомобільний зв'язок між Сходом та Заходом Європи. Його довжина 4500 км. Існує вже понад 2000 років і від берегів Атлантичного океану до Дніпра, поєднує 8 європейських держав, між якими завжди існував культурний та історичний взаємозв'язок. Сьогодні ці держави утворюють загальноєвропейський культурний простір. Цей сучасний Європейський транспортний коридор отримав статус офіційно визнаного Радою Європи культурного шляху в 2006 р. і називається «Via Regia» – культурний шлях Ради Європи», а його об'єкти розповідають нам про історію, архітектуру і традиції континенту.

У нових сучасних умовах XXI століття Via Regia переживає період відродження, перш за все, як туристичний шлях, який з'єднує Східну та Західну Європи, сприяє їх зближенню та інтеграції. Відродження потребує й гастрономічна ідентичність туристичного шляху «Via Regia».

918 км захоплюючої подорожі шляхом «Via Regia» по території України, який починається у Києві та проходить через Радомишль, Житомир, Новоград-Волинський, Корець, Острог, Рівне, Клевань, Олику, Луцьк, Дубно, Броди, Підгірці, Олесько, Буськ, Львів, Самбір, Доброміль, Нижанковичі, – це туристичні дестинації, де є чудова можливість ознайомитися з цікавими туристичними об'єктами, зупинитись у затишних невеликих готелях та садибах, насолодитись народною кухнею та традиціями.



Варто зауважити, що впродовж останніх років за рахунок приватних інвесторів уздовж магістралей, що проходять територією Рівненщини, було побудовано значну кількість об'єктів дорожнього сервісу і туристично-рекреаційної інфраструктури (станції технічного обслуговування автомобілів, автозаправні станції, мотелі, готелі тощо). Це дозволило суттєво підвищити транспортний та туристичний потенціал області.

За період 2014-2018 рр. в області відремонтовано 128,4 км автомобільних доріг загального користування державного значення та 342,3 погонного метра мостів (у т. ч. проведено поточний середній ремонт 7-ми ділянок автомобільної дороги загального користування державного значення Городище-Рівне-Старокостянтинів та КПП «Прикладники»-Зарічне-Дубровиця). У 2018 р. за кошти субвенції з державного бюджету на утримання та розвиток автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у сумі 266 млн. грн. проведено реконструкцію та ремонт майже 80 км доріг у всіх районах Рівненської області [43].

Водночас дорожніми будівельними організаціями Рівненщини за 2021 р. виконано робіт майже на суму 3 млрд. грн. (1,5 раза більше, ніж за 2020 р.).

У 2021 р. за кошти субвенції з державного бюджету на утримання та розвиток автомобільних доріг загального користування місцевого значення, вулиць і доріг комунальної власності у сумі 560,8 млн. грн (87 % від передбачених для області на 2021 рік) проведено реконструкцію, капітальний та поточний середній ремонт автомобільних доріг протяжністю 73,3 км та здійснено експлуатаційне утримання доріг загального користування [6].

Автомобільний вид транспорту як складова транспортної інфраструктури Рівненщини є найбільш популярним у перевезеннях пасажирів, незважаючи на певні незручності та високий рівень аварійності.

Автомобільний транспорт визначаємо як найбільш затребуваний у пасажирських туристських перевезеннях Рівненською областю.

Для використання наявного в регіоні транзитного потенціалу та диверсифікації розвитку в'їзного туризму надзвичайно важливе значення мають

також територіальні та районні дороги, які у переважній своїй більшості не відповідають сучасним вимогам як по технічному стану, так і по рівню облаштованості.

Дороги, що проходять територією Рівненщини не відповідають європейським стандартам по багатьох критеріях: зокрема, по швидкості пересування, наявності комплексних пунктів сервісного обслуговування, технічної та медичної допомоги, оснащеності телекомунікаційними засобами. У першу чергу, така ситуація пояснюється браком коштів, що виділяються на будівництво, ремонт та утримання автодоріг.

Завдяки своїй доступності широким верствам населення, універсальності застосування, розвиненій комунікаційній мережі саме засоби автомобільного транспорту найчастіше використовуються в туристичних перевезеннях автобуси.

Щодо мережевої забезпеченості автодорогами по території Рівненщини, то помітно меншими є показники щодо довжини автодоріг (у т. ч. з твердим покриттям) у порівняно з іншими областями, особливо до 24 лютого 2022 року.

Транспорт став невід'ємною складовою туристичної сфери, а його розвиток актуалізує використання наявного туристичного потенціалу в регіонах України. Оцінка туріндустрії буде неповною без урахування інфраструктурної складової.

## **2.2. Аналіз залізничних транспортних ресурсів і послуг регіону**

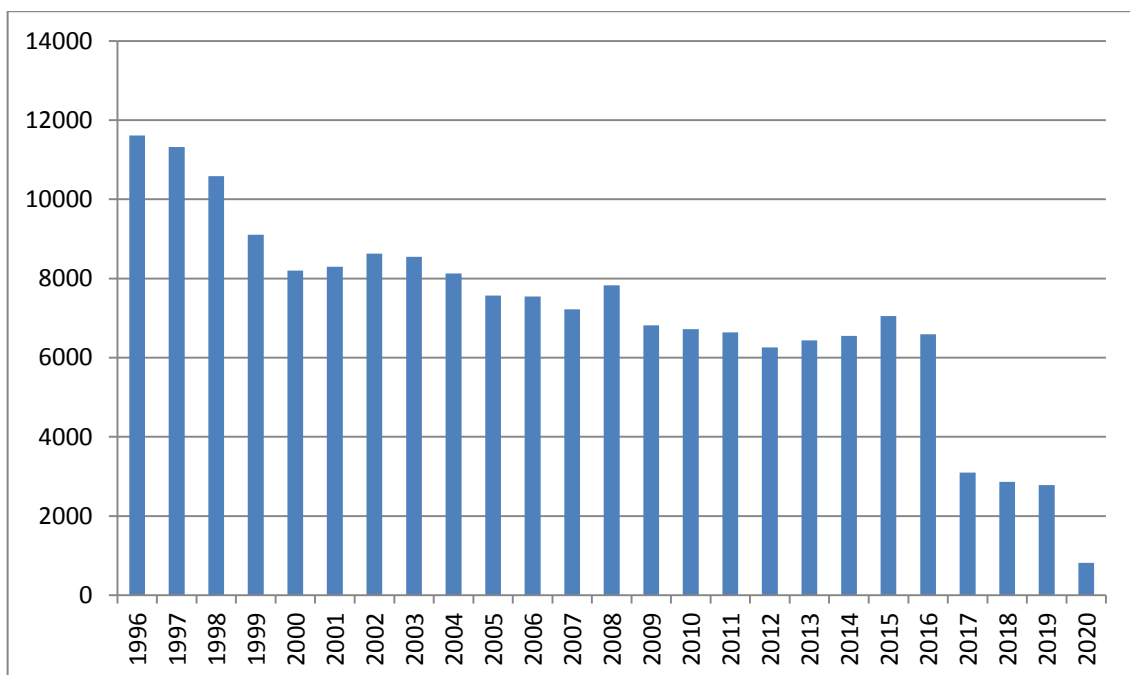
Залізничний транспорт Рівненської області забезпечує вантажні та пасажирські перевезення у дальньому сполученні. Експлуатаційна довжина залізничних колій у межах Рівненської області становить 605,8 км, з них електрифіковані 170 км, що складає 28,1 % загальної довжини [43].

Територією області проходять двоколіїні електрифіковані залізничні лінії з інтенсивним рухом поїздів: Чоп – Львів – Рівне.

Найкраще технічно обладнаними є двоколіїні електрифіковані лінії на ділянках Красне – Здолбунів – Рівне – Клеваний, які забезпечують найбільший вантажообіг та обсяг пасажирських перевезень в регіоні. Саме найбільшого навантаження транспортними потоками зазнає залізнична ділянка Здолбунів – Красне, яка працює на межі пропускної спроможності.

Одноколіїні залізничні лінії, розташовані на дільницях Рівне – Сарни, Сарни – Рокитне-Волинське, Сарни – Удрицьк, навантажені транспортними вантажними потоками, забезпечують транспортні зв'язки області із прилеглими областями. Найбільшим є навантаження залізничної ділянки Сарни – Рокитне – Волинське.

Негативна динаміка обсягів перевезення вантажів залізничним транспортом у Рівненській області у 2014 -2016 рр. змінюється їх зростанням у 2017 році на 21,8 % та зменшенням на 7,6 % за підсумками 2018 року (до 8,4 млн. тонн). Кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом має «стрибокподібний характер» та тенденцію до зменшення, особливо за останні 5 років (Рис. 2.3.).



**Рис. 2.3. Кількість перевезених пасажирів залізничним транспорт\***

\*Кількість відправлених пасажирів, за даними виробничого підрозділу «Рівненська дирекція залізничних перевезень» регіональної філії «Львівська залізниця» АТ «Укрзалізниця» [10]

В області функціонують 5 пунктів пропуску (контролю) автомобільного, залізничного та авіаційного сполучення через державний кордон України. Серед яких, два для залізничного сполучення [43]:

- міжнародний пункт пропуску для залізничного сполучення на станції «Удрицьк»;

- міжнародний пункт контролю для залізничного сполучення на станції «Сарни»;

Разом з тим, міжнародний залізничний пункт пропуску «Удрицьк», міждержавний автомобільний пункт пропуску «Прикладники» (працює за тимчасовою схемою з 1992 року) та міжнародний автомобільний пункт пропуску «Городище» (введений в експлуатацію за постійною схемою у 2001 р.) не відповідають вимогам до пунктів пропуску такої категорії.

Проте, варто зауважити, що Україна загалом, має досить високий рівень забезпеченості залізницями (за цим показником вона входить в першу десятку світу), хоча дещо відстає від Польщі, Франції і Німеччини. Рівень електрифікації залізниць теж досить високий.

Практика свідчить, що залізницею користуються туристи, що подорожують на відстань від 500 до 1000 км. Тобто в зону впливу туристичного обміну з досліджуваного регіону потрапляють Білорусь, Балтійські країни, Польща, Чехія, Словаччина. Більшість з них – країни, з якими до війни в Україні вівся активний туристичний обмін. Проте, перешкодою більш інтенсивного використання залізниці у туристичному обміні з країнами Східної Європи є неоднакова ширина залізничної колії в Україні та в європейських країнах (1520 та 1435 мм відповідно). Не менш складною проблемою українських залізниць є старіння основних фондів. Загальний ступінь зносу основних фондів залізниці становить 56% [43].

Модернізація залізничного транспорту передбачає збереження і реконструкцію існуючої та будівництво нової залізничної мережі з можливою швидкістю руху до 300 км/год. Такі магістралі спеціалізуюватимуться на пасажирських перевезеннях, у тому числі, міжнародних.

До 2020 р. на території Рівненської області функціонувала найдовша в Європі вузькоколійна залізниця «Антонівка-Зарічне» загальною довжиною 105,8 км, що проходила територією колишніх Володимирецького і Зарічненського районів. Вузькоколійка «Антонівка-Зарічне» має величезне історико-культурне та господарське значення, а також суспільно-економічний, гуманітарний та туристичний потенціал. Згідно з офіційними заявами «Укрзалізниці» збитки «Поліської вузькоколійки» склали за 2020 р. 16 млн грн., її отримання визнали нерентабельним [45].

Саме згідно з Стратегією розвитку транспорту в Рівненській області до 2022 року було передбачено реалізацію проекту у сфері туризму «Поліський трамвай». Передбачалося створення нових об'єктів туристичної інфраструктури. Це сприяло би підвищенню попиту на послуги залізниці. Було започатковано етно-тур-фест «Бурштиновий шлях», який сприяв популяризації вузькоколійки, створенню сприятливих умов для її функціонування, зокрема для залучення інвестицій у розвиток туристичного об'єкта та відповідної інфраструктури навколо нього [45].

### **2.3. Інші види транспорту Рівненської області**

Проаналізуємо загальний стан та структуру перевезень за іншими видами транспорту.

У м. Рівне розміщене обласне комунальне підприємство «Міжнародний аеропорт Рівне», що є складним авіатехнічним комплексом, призначеним для приймання, обслуговування та відправлення повітряних суден, забезпечення пасажирських та вантажних авіаційних перевезень.

Аеропорт м. Рівного має статус міжнародного, що підтверджено відповідними сертифікатами, а також входить до переліку пунктів пропуску на митному кордоні підакцизних товарів, включений до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 р. Складовими частинами ОКП

«Міжнародний аеропорт Рівне» є аеродром, придатний для приймання повітряних суден усіх типів цілодобово, аеровокзал та наземні комплекси [46].

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

У 2015 р. з аеропорту м. Рівне здійснювалися польоти в Туреччину та Єгипет, що значно підвищило туристичний імідж регіону. Проводилася робота з авіакомпаніями, в тому числі з міжнародними, щодо запровадження регулярних рейсів до м. Люблін (Республіка Польща).

Для комфорту пасажирів відремонтовано зону вильоту та прильоту.

ОКП «Міжнародний аеропорт «Рівне» є одним з п'яти пілотних аеропортів держави, відібраних для першочергової реалізації на засадах державно-приватного партнерства. З 2019 року ведеться спільна робота з Агенцією Державного приватного партнерства України, Агенцією «ІнвестІнРівне» та міжнародними консультантами спрямована на комплексний аудит та підготовку документації для пошуку інвестора [43].

Проект «Відновлення інфраструктури Обласного комунального підприємства «Міжнародний аеропорт Рівне» включено до Державної цільової програми розвитку аеропортів на період до 2023 року.

Отже, у Рівненській області існує міжнародний пункт пропуску для повітряного сполучення «Рівне».

Враховуючи географічні та технічні дані у післявоєнний період є усі перспективи створення ОКП «Міжнародний аеропорт Рівне» транспортного вузла з використанням усіх видів транспорту [45].

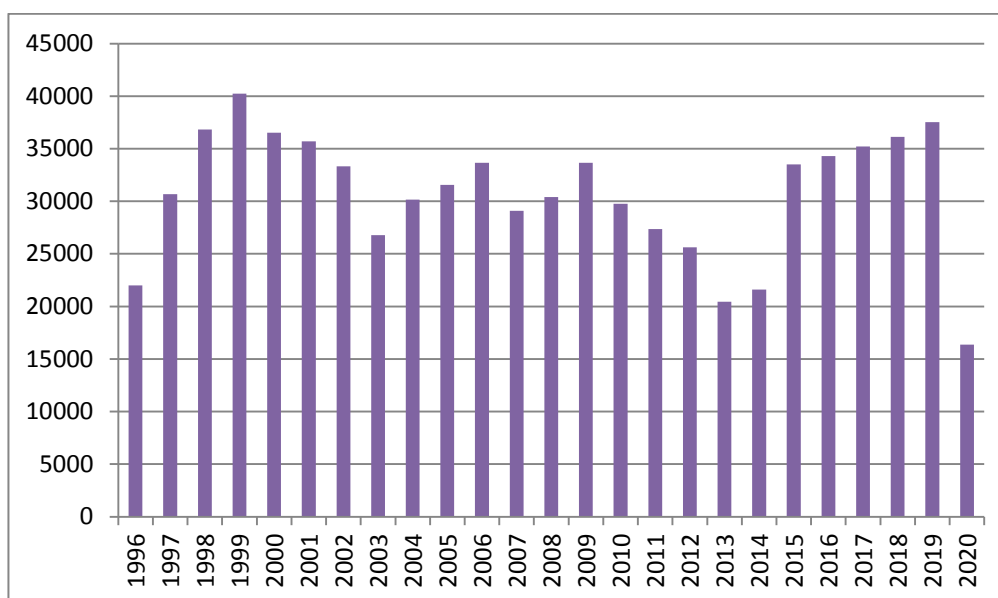
Авіаційний транспорт України до 24 лютого 2022 р. відіграв важливу роль у здійсненні міжнародного сполучення України, особливо на Заході, Сході та Півдні. Щорічно зростають обсяги міжнародних пасажироперевезень авіаційним транспортом.

Специфіка цього виду транспорту, зокрема, швидкість, комфортність тощо, зумовлює інтенсивний його розвиток. Середня відстань перевезень авіаційного транспорту становила 1,5 тис. км. Для повітряних перевезень України характерна велика, порівняно з іншими видами транспорту, сезонна нерівномірність.

В умовах війни повітряний простір України закритий.

У м. Рівне протягом 2014-2018 рр. зросли обсяги перевезень пасажирів тролейбусами, зокрема, у 2018 р. перевезено 36,1 млн. пасажирів, що на 2,6 % більше, ніж у 2017 р., та на 67,3 % більше, ніж у 2014 р. У 2020 р., як і у всіх видах транспортних послуг відчувається значний спад попиту на послуги тролейбусів (Рис. 2.4.).

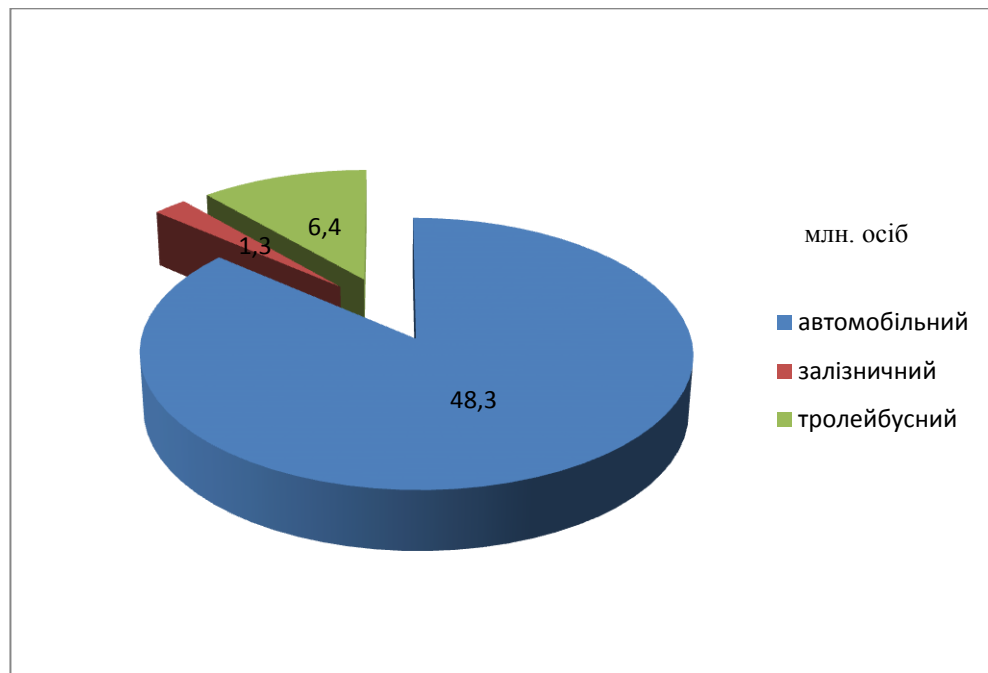
Гості міста, серед яких туристи, дуже часто користуються послугами тролейбусів, перевагою є не лише дешевий квиток, а й «відкритість» для туристів історико-культурних й сакральних-архітектурних об'єктів, панорами міста.



**Рис. 2.4. Кількість перевезених пасажирів тролейбусами м. Рівне [10]**

За 2020 рік усіма видами транспорту у Рівненській області перевезено 66 млн. пасажирів, у т. ч. автомобільним (48,3 млн. осіб), залізничним (1,3 млн. осіб), тролейбусним (6,4 млн. пасажирів) (Рис. 2.5.). Явним лідером, у

перевезенні пасажирів, в тому числі туристів, лідирує автомобільний вид транспорту.



**Рис. 2.5 Кількість пасажирів перевезених у Рівненській області усіма видами транспорту за 2020 р.**

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

За даними Уряду, безпосередньому впливу транспортних коридорів підлягають прилеглі смуги територій України завширшки 150-200 кілометрів. Реалізація транспортних коридорів дозволяє прив'язати до транспортних магістралей до 90% національних туристичних об'єктів [2].

Водночас, сучасний стан транспортної інфраструктури в Україні більшістю експертів визнається незадовільним. Про це свідчить порівняння основних показників транспортної забезпеченості окремих європейських держав з українськими.

В Україні є великі можливості для розвитку туризму.



Проте, станом на 2020 р. внесок індустрії туризму у ВВП України склав лише 1,2-1,6%, а в сукупності з суміжними галузями, розглядаючи туризм, як міжгалузевий комплекс, близько 7%. За останні п'ять років спостерігається негативна тенденція динаміки кількості засобів розміщення та кількості працівників в індустрії туризму регіону. З лютого 2022 року галузь туризму знаходиться практично у стані стагнації.

Скорочення як виїзних, так і в'їзних туристичних потоків в Україні, в Рівненській області зокрема, пов'язано, в першу чергу, з наступними чинниками – пандемією COVID-2019 та військовою агресією росії в Україні. Військові дії, транспортна недоступність, недостатня мобільність жителів, низький рівень розвитку транспорту тощо.

Без зміни місця перебування немає сенсу говорити про туризм, оскільки туристична поїздка визначається, в першу чергу, переміщенням в часі і просторі при наявності відповідних цілей і тривалості перебування. Туристичні ресурси прив'язані до певних територій і ступінь їх популярності і використання визначається транспортною доступністю таких регіонів. Отже, туризм не може розглядатися поза зв'язком з транспортною системою і розвиток туризму вимагає від транспортної інфраструктури створення умов для вільного руху туристичних потоків [5].

#### **2.4. Ринок туристичних послуг Рівненщини**

При дослідженні транспортної інфраструктури території, за доцільне вважаємо здійснити аналіз туристичної інфраструктури регіону.

Туристська інфраструктура сприяє розвитку туристських ресурсів, спрямованих на створення умов для функціонування підприємств туристичної індустрії, формуванню і розвитку туристських дестинацій. Особливість туристської інфраструктури полягає в тому, що вона здійснює обслуговування місцевого населення і туристів, в зв'язку з цим її розвиток сприяє туристському освоєнню території, поліпшуються умови і якість життя населення, зростає привабливість території для гостей і туристів, виникає необхідність створення

нових робочих місць для місцевого населення, що проживає на її території. Формування та розвиток туристичної інфраструктури є основою функціонування ринку туристичних послуг. Це можна пояснити тим, що розвинена інфраструктура регіону є привабливою і бажаною для розміщення нових туристських об'єктів, споруд, тому, як правило, на цій території присутні об'єкти основної інфраструктури [5].

Розглянемо «будову» основної інфраструктури туристської дестинації:

- транспортне забезпечення;
- інфраструктурне облаштування;
- засоби розміщення;
- підприємства харчування;
- телекомунікаційні зв'язки;
- комунальні системи.

Тому для визначення рівня розвитку інфраструктури туризму у Рівненській області за доцільне, вважаємо, аналіз й інших складових основної інфраструктури туристської дестинації.

До прикладу, засоби розміщення, у відповідності до стандартної класифікації засобів розміщення туристів, що прийнята у міжнародній практиці, поділяються на колективні та індивідуальні (Додаток В).

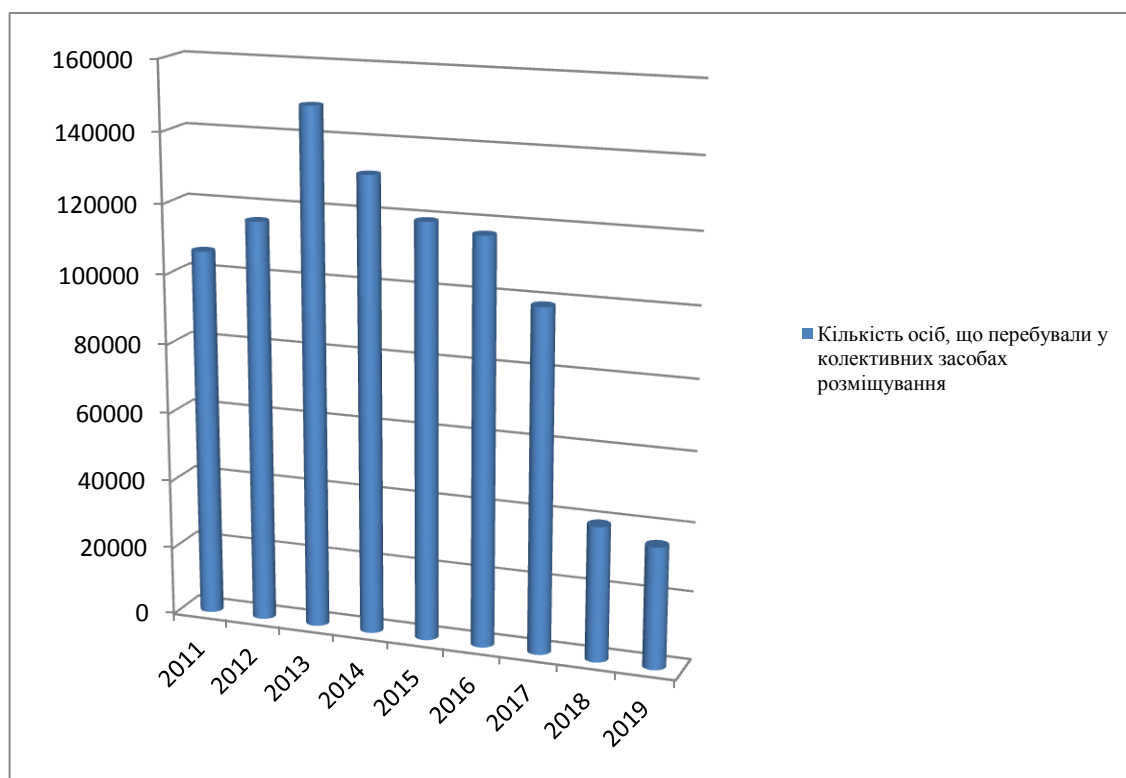
Будь-який об'єкт, який регулярно або епізодично надає послуги з розміщення для відпочиваючих, ночівлі в кімнаті чи іншому приміщенні; кількість номерів визначений кожною країною індивідуально називається колективний засіб розміщення. До колективних засобів розміщення туристів відносять [41]:

- готелі та аналогічні засоби розміщення;
- спеціалізовані заклади, у структурі яких, оздоровчі заклади, табори праці та відпочинку, громадські засоби транспорту;
- інші підприємства розміщення (житло для відпочинку, площадки для кемпінгу, інші колективні заходи);

На основі аналізу даних управління статистики у Рівненській області, можемо зазначити, що кількість колективних засобів розміщення мають тенденцію до зменшення. До прикладу, у 2019 р. кількість колективних засобів зменшилася у 3,5 рази у порівнянні з 2011 роком. А чисельність осіб, що перебували у колективних засобах розміщування Рівненської області у 2019 зменшилася на 2,9 раза у порівнянні з 2011 р. (Рис. 2.6. )

Здійснений геопросторовий аналіз засвідчує, що найбільше готелів та аналогічних засобів розміщування на території, що вивчається, зосереджено у м. Рівне та Рівненському районах (станом на 2019 р.). (Рис. 2.7.).

Розміщення готельних закладів у Рівненській області нами картографічно показано у відповідності до проходження залізничних колій та кількості рейсів маршрутних транспортних засобів (у кількості за добу). Традиційно більш чисельними є готельні заклади у тих районах де наявне краще транспортне сполучення. Цей процес можна розглядати як двосторонній, оскільки найбільше готелів зосереджено біля м. Рівне й у Рівненському районі.



**Рис. 2.6. Кількість осіб, що перебували у колективних засобах розміщування на Рівненщині [10]**



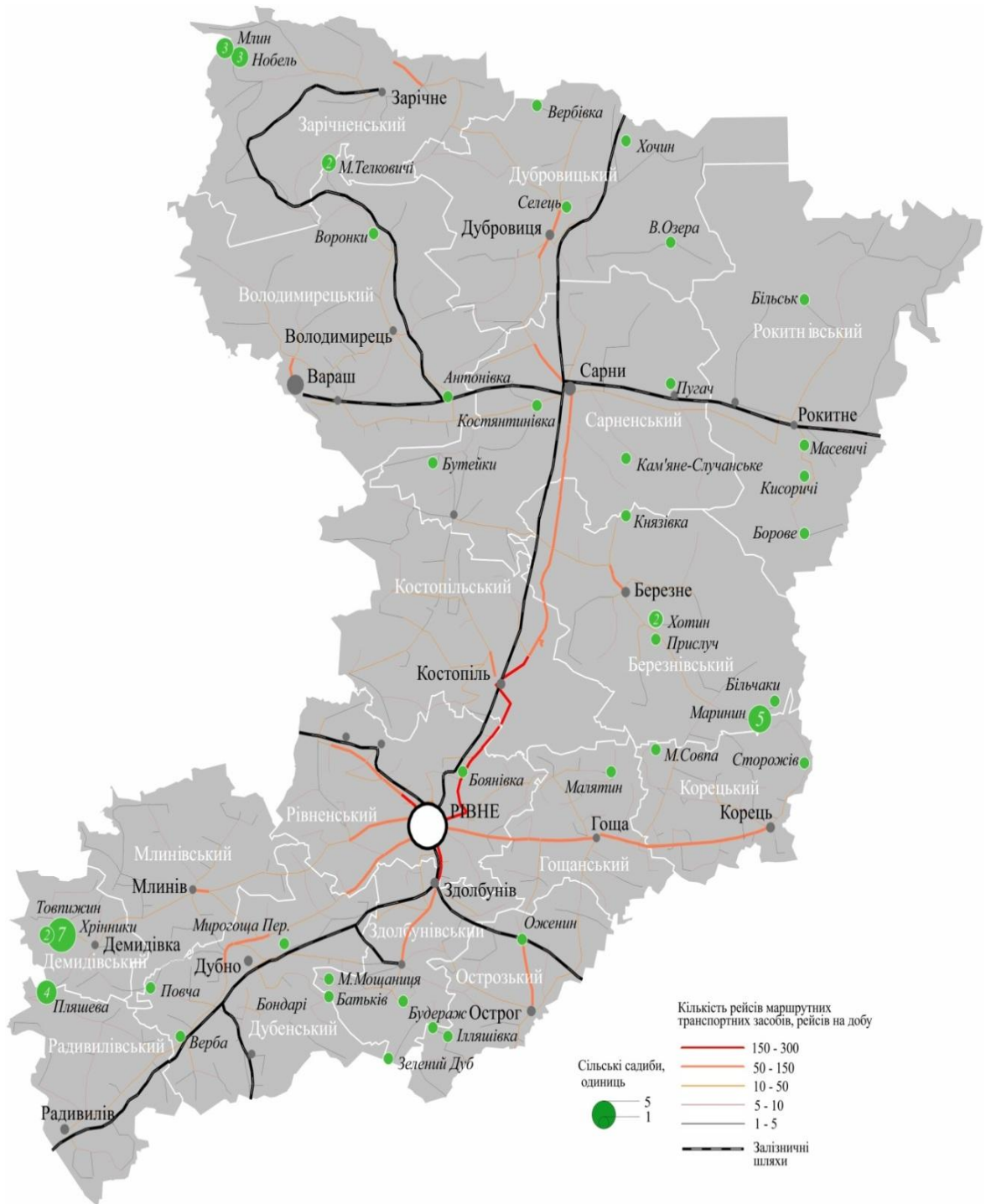
Рис. 2.7. Готельні заклади Рівненської області

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

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

Щодо автомобільного транспорту, то найкраща транспортна доступність щодо кількості рейсів транспортних засобів за добу у напрямку Рівне-Сарни та Рівне-Корець. Досить непоганою є і кількість готельних закладів за даними напрямками, значний туристсько-рекреаційний потенціал, зокрема історико-культурний.

При аналізі інфраструктури туристської дестинації вагомим є аналіз засобів розміщення туристів. Рівненщина є територією з великим природним рекреаційно-туристичним потенціалом, високою часткою сільського населення. На території Рівненщини знаходиться велика кількість агросадиб як засобів для розміщення туристів. Проте, як видно з Рис. 2.8. у поселеннях з великою кількістю агросадиб, які здатні приймати та обслуговуват туристів, транспортна доступність є недостатньо як серед мережі залізничних так і автомобільних шляхів.



**Рис. 2.8. Агросадиби як засоби розміщення туристів Рівненської області**

У 2019 р. у Рівненській області налічується 60 сільських садиб, що розглядаються як приватні засоби розміщення туристів. Найбільше агросадиб зареєстровано в межах колишніх Березнівського, Демидівського та Зарічненського районів.

Щодо кількості туроператорів та турагентів юридичних осіб, то згідно інформації Департаменту статистики України у 2020 р. на Рівненщині області було зареєстровано 28 туроператорів (у 2019 р. – 27), з яких 2 туроператори та 26 турагенцій, що мають статус юридичної особи та 74 турагенцій фізичних осіб-підприємців (Рис. 2.9. та Рис. 2.10.). [10].

У рейтингу регіонів України за кількістю туроператорів та туристичних агенцій Рівненська, разом з Чернівецькою, після Дніпропетровської (109), Львівської (97), Одеської (92), Харківської (84), Київської (47) без м. Києва знаходяться на 6-му місці.

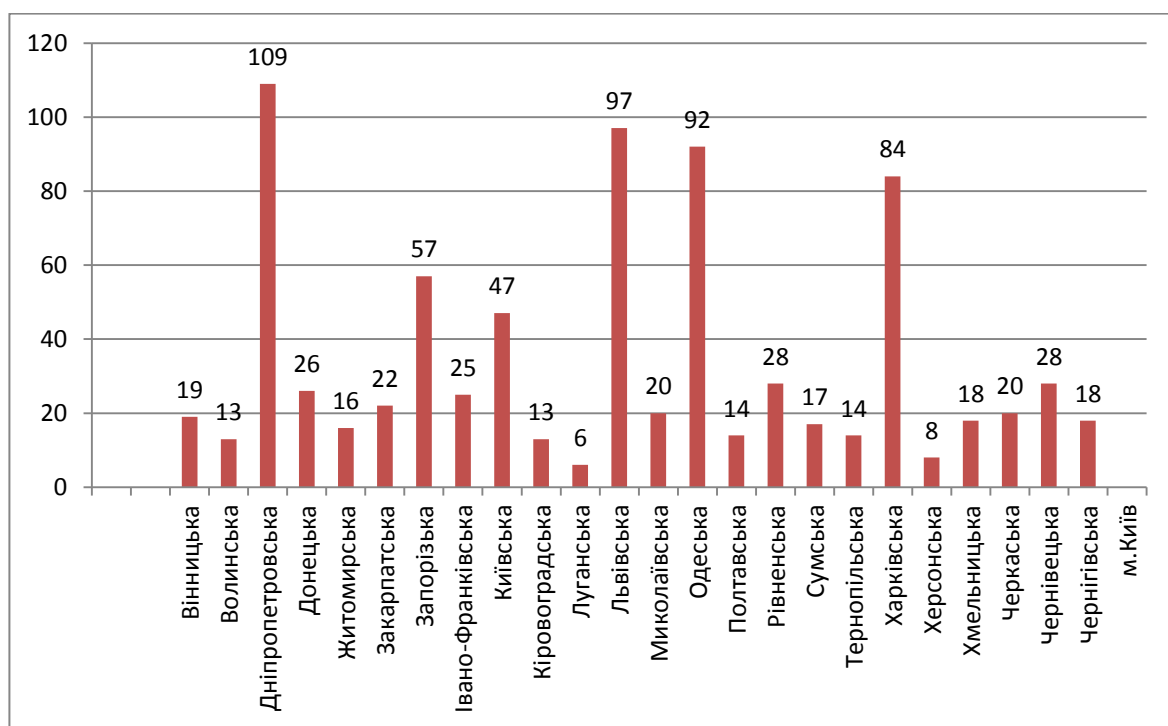
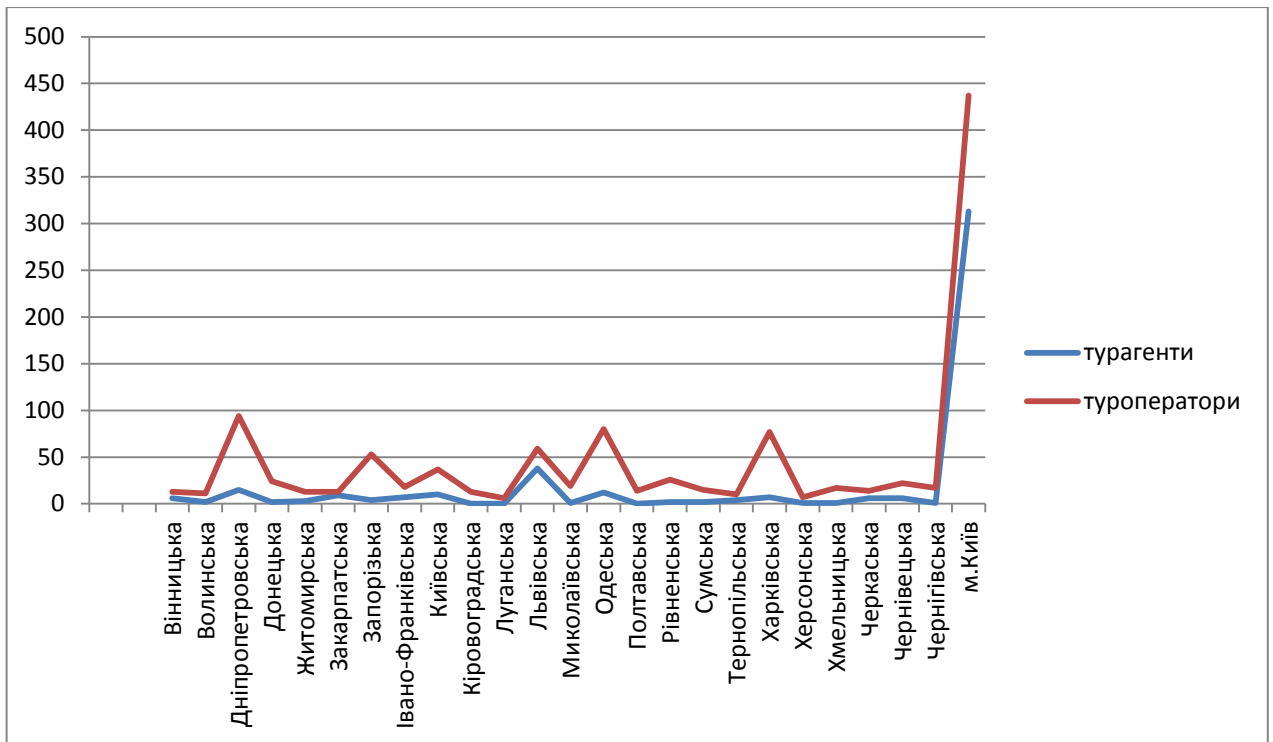


Рис. 2.9. К-сть туроператорів і турагент юридичних осіб Україн [10]

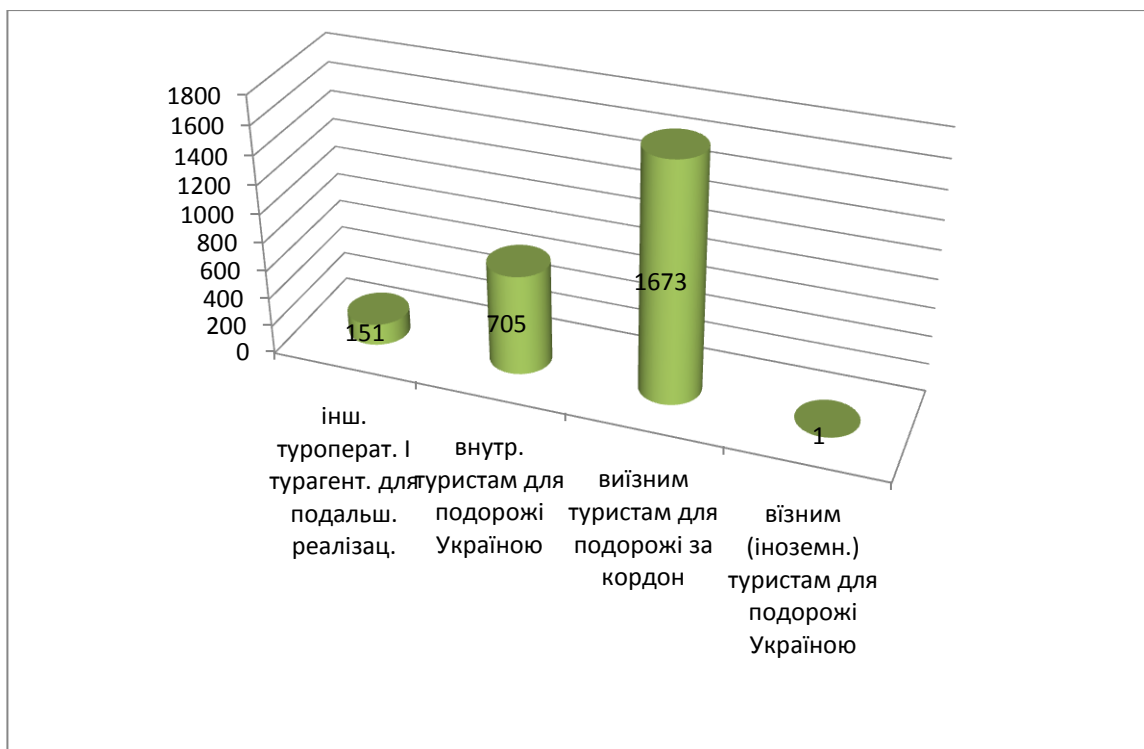


**Рис. 2.10. К-сть туроператорів і турагент України [10]**

Протягом року туроператорами та турагентами Рівненщини реалізовано 8268 туристичних пакетів, з них 69% – туристичними агенціями, що мають статус фізичної особи підприємця. Порівняльний аналіз з іншими областями представлено у додатку Д.

Аналізуючи структуру туристського ринку у Рівненській області вбачаємо, що найбільше туристичних пакетів було продано туроператорами та турагентами – юридичними особами виїзним туристам для подорожі за кордон, а це у 2,4 раза більше, ніж внутрішнім туристам для подорожі Україною та лише один турпакет іноземним туристам, що засвідчує про низьку атрактивність туристичних дестинацій Рівненщини на міжнародному рівні (Рис. 2.11.).





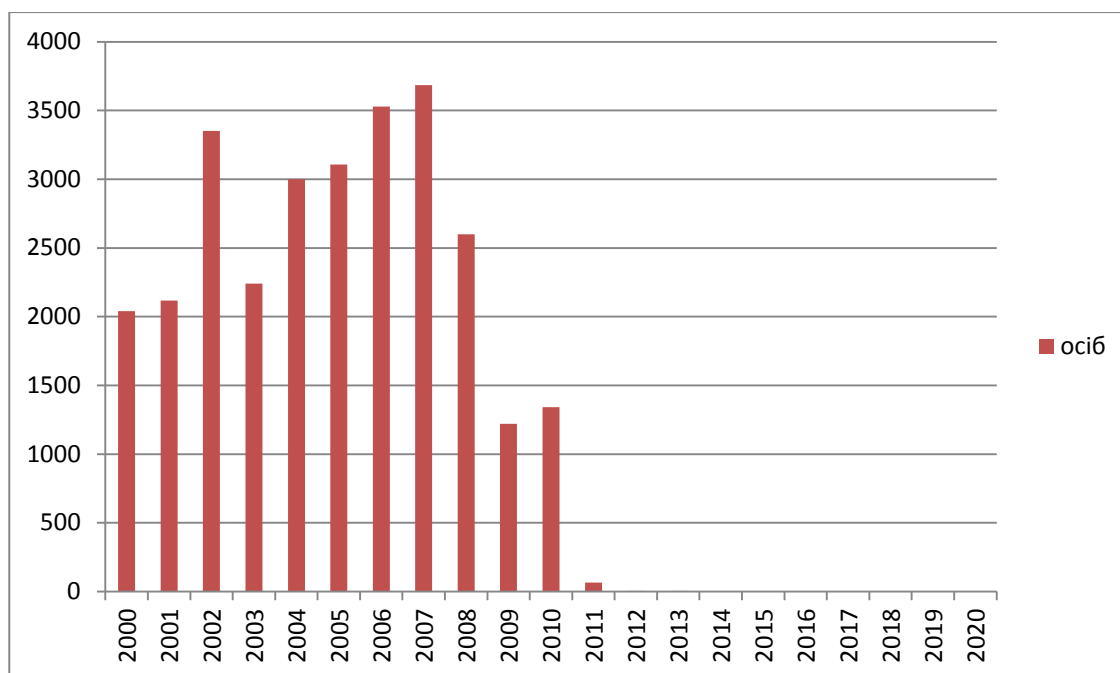
**Рис. 2.11. К-сть туристичних пакетів реалізованих туроператорами і тур агентами на Рівненщині у 2020 р. [10]**

Територія Рівненської області з її туристсько-рекреаційним потенціалом є у числі 8 регіонів України, що стали цікавими для іноземних туристів.

2019-2020 – роки поширення пандемії COVID-19, що значно знизило туристичну активність в Україні та світі. Туроператори та туристичні агенції Рівненщини у 2020 р. надали послуги лише для трьох іноземних туристів, згідно інформації управління статистики Рівненщини. Послугами туристичних операторів та туристичних агенцій у Рівненській області скористалося 4123 виїзних туристів та 1060 внутрішніх туристів (у 3,9 рази менше).

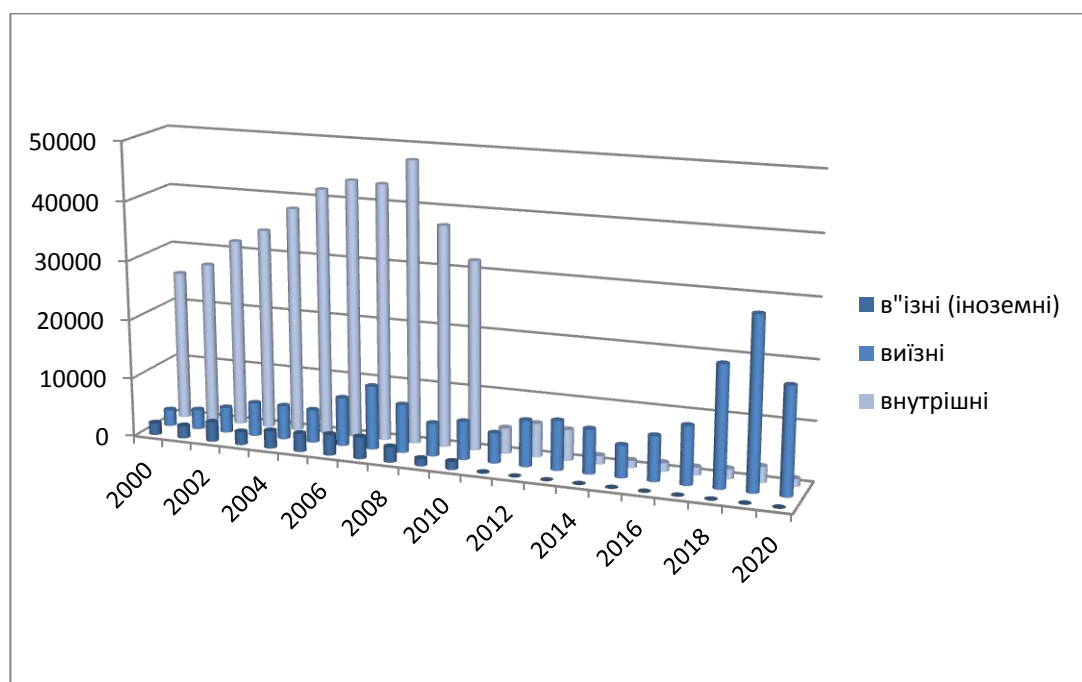
Основною метою поїздки усіх туристів Рівненщини залишаються дозвілля і відпочинок.

Динаміку кількості туристів обслуговуваних, туроператорами і турагентами Рівненської області у період з 2000 по 2020 роки ілюструє Рис. 2.12.



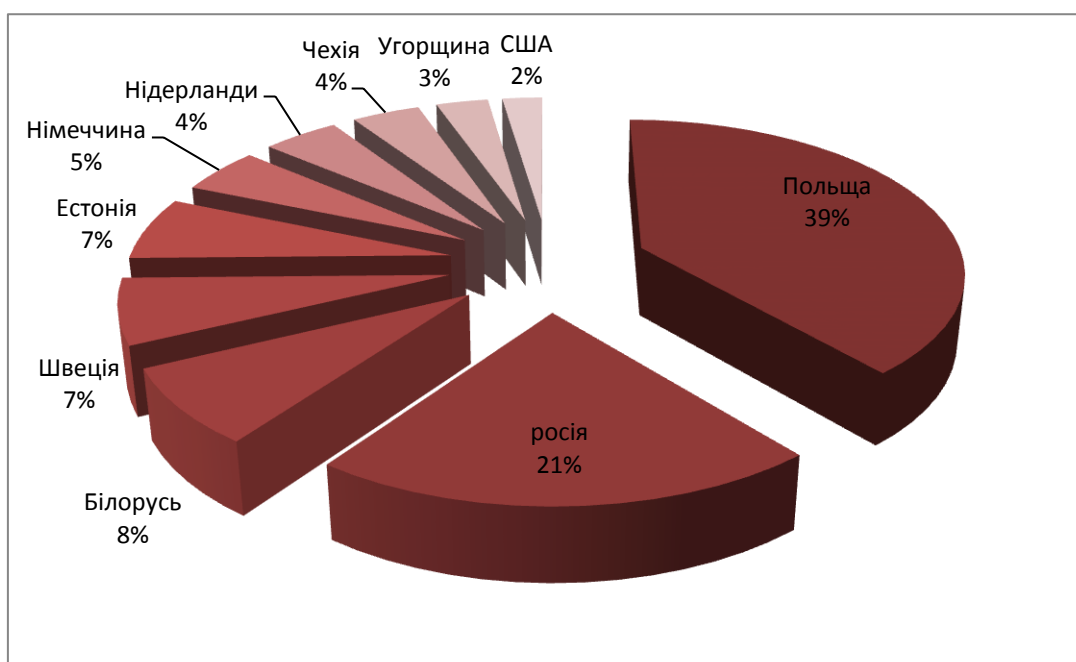
**Рис. 2.12. Кількість туристів обслуговуваних, туроператорами і турагентами Рівненської області з 2000 по 2020 рр. [10]**

Структуру туристичних потоків у досліджуваному регіоні з 2000 по 2020 роки ілюструє Рис. 2.13.



**Рис. 2.13. Структура туристичних потоків Рівненської області Рівненської області з 2000 по 2020 рр. [10]**

Статистику пересувань територією того чи іншого регіону відображають дані абонентів мобільних операторів України. Це передусім, статистика транзитних туристів, однак, саме вона показує можливості розвитку туристичної діяльності за рахунок перетворення пасажиропотоку у туристичний потік через створення відповідної туристичної пропозиції. До пандемії COVID-2019, протягом 2018 р. на території Рівненщини перебувало 504 тис. 627 іноземних абонентів мобільного зв'язку. Найчисельнішими туристами, що відвідали яких відвідали досліджуваний регіон були туристи з Польщі (39%), росії (21%), білорусі (8%), а також жителі Швеції та Естонії (7%), Німеччини (5%), менше 5% припадає на туристів з Нідерландів, Чехії, Угорщини, США (Рис. 2.14.).

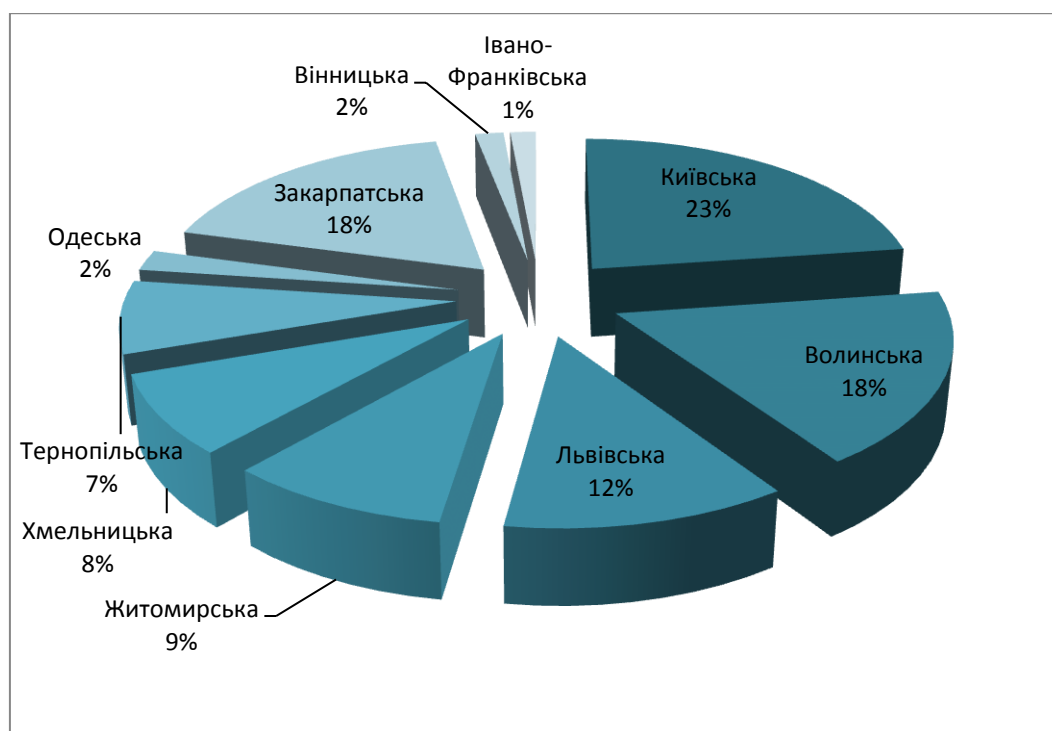


**Рис. 2.14. Країни-лідери за відвідуваністю Рівненщини [46]**

Щодо внутрішнього туризму, то за даними мобільних операторів України, найбільше відвідали туристичні локації Рівненщини туристи з Київської області (23%), Волинської та Закарпатської областей по 18%, Львівської (12), Житомирської (9%), жителі Вінницької та Одеської областей 2% (Рис. 2.15.).

За даними Google статистики найпопулярнішими туристичними об'єктами Рівненщини є: «Тунель кохання», протягом року прямий пошук даної туристичної локації здійснили 80222 особи, 145655 переглянули на карті, та 11 026 осіб зробили запит маршруту. Кількість фото клієнтів склала 32 205. Атрактивним є «Тараканівський форт», що на Дубенщині. З цим об'єктом зроблено найбільше фото клієнтів (504 511). Прямий пошук Тараканівського форту в пошуковій системі «Google» зробили 64285 людей, більше 150 тис. осіб переглянули на картах та 7221 особа здійснила запит на карті [43].

Розвиток інфраструктури, зокрема, послуг транспорту, зв'язку тощо, потребують розв'язання, є одними із вагомих при вирішенні територіальних і соціально-економічних завдань, які пов'язані з розташуванням закладів розміщення туристів, пошуками шляхів збалансування міжгалузевих інтересів, вирішенням питань розміщення курортного, житлового, соціального, інженерно-транспортного, комунального та інших видів будівництва, відтворення культурно-історичної спадщини, охорони та збагачення природного середовища інше.



**Рис. 2.15. Области України, жителі яких відвідали Рівненську області у 2018 р. [46]**

Система транспортних мереж Рівненщини має яскраво виражений транзитний характер. Велика кількість територій, забезпечених різноманітними рекреаційними ресурсами, має хорошу транспортну доступність для туристів та екскурсантів. Щодо стану транспортної інфраструктури, то для того, щоб вона сприяла ефективному використанню та нарощуванню туристичного потенціалу, необхідне удосконалення усіх її складових як у кількісному, так і, особливо, в якісному плані. Активне залучення різних видів транспорту до туристичного обслуговування дозволить ефективно розвивати різноманітні сфери та види туристичного бізнесу, диверсифікувати спектр надаваних туристичних послуг.

## ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2

У другому розділі розкрито значення транспортної інфраструктури у структурі туристичної індустрії Рівненської області.

Здійснено аналіз автомобільних та залізничних транспортних ресурсів і послуг регіону. Мережа автомобільних доріг загального користування Рівненської області складає 5147,1 км. Найбільш важливими для економіки досліджуваного регіону, у тому числі розвитку туристичної діяльності є магістральні дороги. Автомобільний вид транспорту як складова транспортної інфраструктури Рівненщини є найбільш популярним у перевезеннях пасажирів, незважаючи на певні незручності та високий рівень аварійності.

Експлуатаційна довжина залізничних колій складає 605,8 км, з них електрифіковані 170 км (28,1 % загальної довжини). Територією області проходять двоколіїні електрифіковані залізничні лінії з інтенсивним рухом поїздів: Чоп – Львів – Рівне. Кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом має «стрибокподібний характер» та тенденцію до зменшення, особливо за останні 5 років

Географічне розташування Міжнародного аеропорту «Рівне» є вигідним, розміщений у північно-західній частині України на перетині міжнародних повітряних та автомобільних шляхів, у безпосередній близькості до транспортної розв'язки, що сполучає Київ – Варшаву – Чоп та поблизу двох залізничних вузлів.

Туристська інфраструктура сприяє розвитку туристських ресурсів, спрямованих на створення умов для функціонування підприємств туристичної індустрії, формуванню і розвитку туристських дестинацій.

Серед інших складових основної інфраструктури туристської дестинації, здійснено аналіз готелів як засобів розміщення туристів та агросадиб у взаємовідношенню з залізничною та автомобільними мережами регіону. Розміщення готельних закладів в роботі картографічно показано у відповідності до проходження залізничних колій та кількості рейсів маршрутних

транспортних засобів (у кількості за добу). Традиційно більш чисельними є готельні заклади у тих районах де наявне краще транспортне сполучення.

Найкраща ситуація, щодо наявних закладів готельного типу та проходження залізничних шляхів на території області уздовж напрямку міст Сарни-Костопіль-Рівне-Дубно. Щодо автомобільного транспорту, то найкраща транспортна доступність щодо кількості рейсів транспортних засобів за добу у напрямку Рівне-Сарни та Рівне-Корець. Досить непоганою є і кількість готельних закладів за даними напрямками, значний туристсько-рекреаційний потенціал, зокрема історико-культурний.

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

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

## РОЗДІЛ 3

### ОПТИМІЗАЦІЯ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ РІВНЕНЩИНИ

#### 3.1. Особливості транспортної інфраструктури туризму

Розвиток туристичної діяльності в Україні визначається станом розвитку транспортних засобів та шляхів сполучення в Україні, в тому числі й на території Рівненщини та є каталізатором її посилення.

Взаємодія транспортного комплексу з туристичним є взаємовигідною, оскільки дохід від пасажирських перевезень на транспорті отримується в туристичному бізнесі, а завдяки транспорту, передусім автомобільного, до обслуговування туристів залучаються периферійні ділянки рекреаційного простору.

Збройна агресія російської федерації докорінно змінила транспортну систему України.

Через бойові дії на території України та запроваджений військовий стан повітряний простір України закритий для польотів цивільної авіації.

Найважливішим викликом наразі є створення умов для підтримання транспортної інфраструктури у належному функціональному стані на підконтрольних Україні територіях, збереження та підвищення пропускної спроможності пунктів пропуску, переорієнтація логістичних перевезень задля виконання найважливіших функцій країни.

Також, задля відновлення, відбудови, модернізації об'єктів транспортної інфраструктури, та поступової інтеграції транспортної мережі України до транспортної мережі Європейського Союзу.

Головними орієнтирами у вдосконаленні надання транспортних послуг, в тому числі й для туристичних цілей є забезпечення гармонізації нормативно-правових актів та організаційної діяльності транспортної галузі України з країнами ЄС.



Вагомим є задоволення потреб населення у перевезеннях та забезпечення розвитку економіки регіонів країни шляхом зміни підходів до формування транспортно-логістичних рішень та розвитку сучасної транспортної інфраструктури відповідно до стандартів ЄС.

Стратегія модернізації важливо розглядати для кожної галузі:

- розвиток залізничного транспорту включає розвиток перевезень пасажирів, вантажів, багажу, розвиток інфраструктури залізничного транспорту, відновлення та підвищення пропускної спроможності залізничних прикордонних переходів, впровадження вимог acquis ЄС з метою досягнення організаційної та технічної сумісності українських та європейських залізниць, розвиток конкуренції та формування розвинутого ринку послуг залізничного транспорту[45];

- автомобільний, міський електричний транспорт, автомобільні дороги та дорожнє господарство - встановлення джерел фінансування будівництва та експлуатації автомобільних доріг; розвиток міського електричного транспорту, автомобільного транспорту загального користування та удосконалення системи контролю; відновлення функціонування та розбудова безпечної інфраструктури національної мережі автомобільних доріг із урахуванням інклюзивності; розвиток внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів та вантажів; становлення сучасного ринку послуг; впровадження новітніх технологій та гармонізація законодавства щодо будівництва автомобільних доріг із законодавством ЄС; розвиток мережі [40].

- авіаційний транспорт, у післявоєнний час, це передусім, розвиток внутрішніх та міжнародних пасажирських повітряних перевезень, лібералізація міжнародних повітряних перевезень, відновлення та розвиток інфраструктури аеропорту, зв'язку, навігації та спостереження системи організації повітряного руху України, виконання Угоди про Спільний авіаційний простір між Україною та ЄС. Потребує особливої уваги розвиток ОКП «Міжнародний аеропорт Рівне».

Зокрема, створення належних умов для суттєвого збільшення обсягів вантажних та пасажирських перевезень, створення транспортно-логістичного ХАБу.

За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, кожен рік понад 1,25 млн людей гинуть тільки у дорожньо-транспортних пригодах. Транспортна інфраструктура залежить від економічного положення країни, регіону, міста.

Сучасний ритм життя вимагає нові запровадження у питанні безпеки пасажирів під час подорожі. Необхідні напрями подальшого розвитку можуть бути такими:

1) екологічність перевезень. Транспортування туристів повинно стати екологічним та більш дешевим.

2) система безпеки. Комп'ютерні та геоінформаційні технології управління та контролю транспортних засобів повинні відповідати транспортній інфраструктурі, в рамках якої відбувається процес транспортного забезпечення.

3) оптимізація маршрутів. Кожен регіональний або місцевий рівень транспортної системи є невід'ємною ланкою у великому глобальному ланцюгу перевезень. Важливими є підтримка та максимальна відповідність усіх рівнів перевезень. Це дасть змогу поліпшити сервіс, час транспортування та знизити вартість.

4) міжнародна кооперація щодо міждержавних та міжрегіональних проєктів, спільні підходи до підготовки фахівців міжнародного стандарту [19].

### **3.2. Напрями вдосконалення транспортних послуг для туристичних цілей на Рівненщині**

В умовах високого транзитного потенціалу, котрим володіє Рівненщина, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції регіону в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів. Тому вагомим є проходження ділянок міжнародних транспортних коридорів, які співпадають з основними магістралями міждержавного та

національного значення, що суттєво поліпшить транспортне обслуговування, сприятиме соціально-економічному розвитку прилеглих територій і, водночас відіграватиме значну роль у подальшому розвитку туризму.

Сучасний стан суб'єктів транспортної інфраструктури на території Рівненщини визнаємо як достатній.

Велика кількість туристичних дестинацій, з природними так й історико-культурними рекреаційно-туристичними ресурсами, не завжди мають хорошу транспортну доступність для туристів та екскурсантів. Стан транспортної інфраструктури, передусім система автомобільної мережі сполучень потребує вагомий реконструкції з метою підвищення якості доріг.

Враховуючи й розпорошеність об'єктів рекреаційно-туристичного потенціалу територією Рівненщини, доречним, вважаємо, й удосконалення логістики у автомобільному транспорті регіону. Активне залучення різних видів транспорту до туристичного обслуговування населення дозволить ефективно розвивати різноманітні сфери та види туристичного бізнесу, диверсифікувати спектр надаваних туристичних послуг.

Переваги та недоліки видів транспортування туристів досліджуваного туризму узагальнено в таблиці 3.1.

Розвиток індустрії туризму повинен бути зорієнтований не тільки на підвищення якісних показників підприємств туризму, а й на покращення якості життя населення і сприяння економічному зростанню регіону та країни загалом.

Роль і значення транспортної інфраструктури в туристичному підприємстві переоцінити неможливо, оскільки підприємство в туризмі носить явно виражений соціальний характер і передбачає цілеспрямовані дії не тільки прибуткової роботи підприємств, а й задоволення потреб людей у якісному відпочинку, подорожах тощо.

Таблиця 3.1.

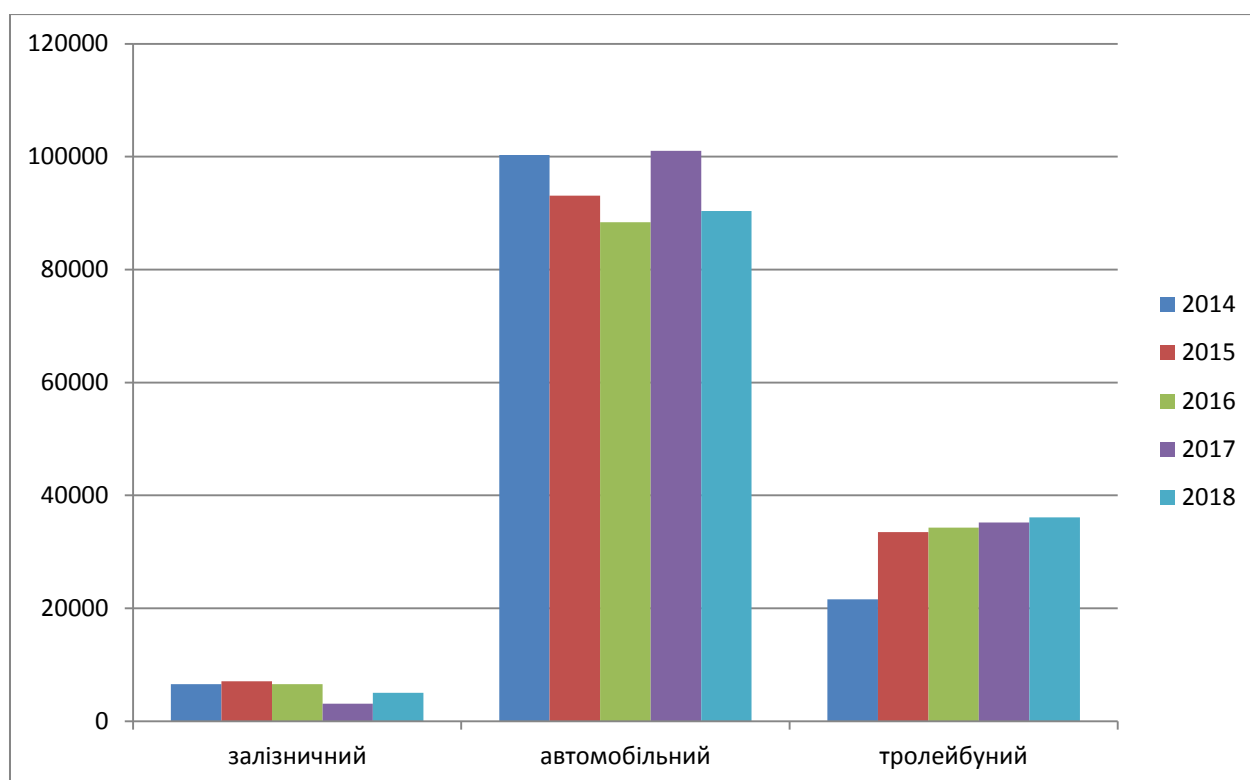
## Переваги та недоліки видів транспортування туристів Рівненщини

Вид транспорту	Переваги	Недоліки
Автомобільний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- велика доступність</li> <li>- гнучкість маршруту</li> <li>- великий вибір перевізників</li> <li>- доставка від «порогу до порогу»</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- висока собівартість перевезення</li> <li>- - висока аварійність</li> <li>- екологічне навантаження</li> </ul>
Залізничний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- велика пропускна здатність</li> <li>- відносно низька вартість</li> <li>- незалежність від погодних умов</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- переважно державна монополія</li> <li>- великі витрати на підтримку інфраструктури</li> </ul>
Повітряний	<ul style="list-style-type: none"> <li>- максимально швидке подолання маршруту</li> <li>- вищий ступінь безпеки</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- велика собівартість перевезення</li> <li>- дорогі тарифи на послуги перевезення</li> <li>- обмежена географічна доступність</li> </ul>

Забезпеченість економічного простору регіону добре розвиненими транспортними системами, є однією з ключових умов ефективної діяльності турпідприємств, вагомим є встановлення взаємозв'язку між забезпеченістю транспортною інфраструктурою та рівнем економічних показників діяльності туристичних підприємств.

У забезпеченні транспортної доступності регіону та розвитку інфраструктури основна увага має бути приділена саме внутрішньо регіональним потокам, адже перевезення, що забезпечують потоки цього типу, гарантують постійне завантаження об'єктів транспортної інфраструктури.

Чисельність перевезених пасажирів в динаміці у Рівненській області усіма видами транспорту в період з 2014- 2018 рр. ілюструє Рис. 3.1.



**Рис. 3.1. Загальні обсяги та структура перевезення пасажирів за видами транспорту Рівненської області (тис. осіб) [43].**

Автомобільний вид транспорту залишається найзатребуванішим у наданні пасажирських транспортних послуг. Саме автомобільна транспортна складова туристичного потенціалу регіону в сучасних умовах сприяє його зміцненню, передусім, водночас, як і система транспортних мереж, що має й яскраво виражений транзитний характер.

Враховуючи вище зазначене, а також на виконання Стратегії розвитку Рівненщини, пріоритетними повинні стати наступні заходи:

- провести капітальний ремонт наявних автомобільних доріг місцевого значення (за європейськими стандартами) за кошти державного та регіональних бюджетів, інвестиційних проєктів та міжнародними грантовими програм;
- збільшити пропускну спроможність автомобільних доріг, розширивши їх ширину, де це можливо по технічних умовах, особливо у сільській місцевості;
- розглянути фінансову доцільність і технічну можливість авіаційного сполучення громади (можливо легкомоторними повітряними суднами), зокрема з обласним центром (м. Рівне) та іншими містами, зокрема Луцьк та Львів;

- забезпечити постійне, безперебійне, автобусне сполучення (особливо колишніми районними центрами та великими вузловими залізничними станціями) для забезпечення транспортної доступності туристів;

- забезпечити під'їзними дорогами з твердим покриттям усі сільські населені пункти;

- модернізувати за міжнародними стандартами станції та облаштувати переїзди (де зупиняються потяги для висадки пасажирів) на залізничних магістралях тимчасовими спорудами із наявністю санвузлів, кімнат матері і дитини та зручностями для осіб з особливими потребами;

- осучаснити автобусні зупинки у всіх населених пунктах області, обов'язково забезпечити наявність тимчасових споруд та створити електронні табло руху транспорту (за GPS-навігацією);

- модернізувати мережу закладів харчування (забезпечити їх громадськими вбиральнями та місцями для самообслуговування осіб з особливими потребами);

- упорядкувати мережу вуличної торгівлі вздовж автомобільних доріг;

- повністю освітити вуличними ліхтарями дороги місцевого значення;

- збільшити кількість закладів тимчасового розміщення (особливо мотелі, готелі, кемпінги);

- вздовж транспортних коридорів створити обслуговуючі комплекси, котрі б надавали готельно-ресторанні та культурно-розважальні послуги, забезпечували ремонт, технічне обслуговування транспортних засобів;

- сталий розвиток транспортного комплексу [34;45].

Розвиток інфраструктури туризму знаходиться в межах обмежень створюваних інфраструктурою регіону, тобто знаходиться в тісному зв'язку з інфраструктурним розвитком регіону, який визначає або позитивну динаміку розвитку туризму, або стримує його, що і створює проблеми розвитку інфраструктури туризму на рівні області (регіону).

Здійснений нами аналіз транспортної інфраструктури у складі системи туристичного потенціалу Рівненської області, показав, що повне забезпечення і

вирішення інфраструктурної проблеми сфери туризму неможливе лише за рахунок приватних інвестицій. Складові транспортної інфраструктури адміністративно-територіальних областей України потребують великих інвестицій на розвиток.

Вагомість і креативність індустрії туризму, вказує, що необхідний системний та багаторівневий підхід до вирішення цього завдання, який можна реалізувати тільки при активній взаємодії всіх рівнів державної влади і бізнесу.

Інфраструктурна перебудова туристичної галузі у Рівненській області повинна мати певний механізм управління розвитком, серед яких: створення сприятливих умов для інвесторів і впровадження в сферу ринкових відносин; постійний моніторинг «учасників» туристичного ринку; доступність, якість, обсяг, вартість інфраструктурного обслуговування для місцевого населення, як важливий чинник соціальної стабільності в регіоні.

### ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

Розкрито особливості оптимізації транспортної інфраструктури Рівненщини.

Взаємодія транспортного комплексу з туристичним є взаємовигідною. В умовах високого транзитного потенціалу, котрим володіє Рівненщина, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції регіону в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів.

Визначено переваги транспортування туристів на за видами надання транспортних послуг, серед яких, велика гнучкість, доступність маршруту, доставка від «порогу до порогу» для автомобільного транспортного ресурсу, низька вартість та незалежність від погодних умов для залізничного транспорту. Максимально швидке подолання маршруту для повітряного транспортного ресурсу.

Названо недоліки транспортування туристів: великі витрати на підтримку інфраструктури, висока собівартість перевезення, обмежена географічна доступність тощо.

Збройна агресія російської федерації докорінно змінила транспортну систему України.

В умовах високого транзитного потенціалу, котрим володіє Рівненщина, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції регіону в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів. Тому вагомим є проходження ділянок міжнародних транспортних коридорів, які співпадають з основними магістралями міждержавного та національного значення, що суттєво поліпшить транспортне обслуговування, сприятиме соціально-економічному розвитку прилеглих територій і, водночас відіграватиме значну роль у подальшому розвитку туризму.

У роботі виокремлено заходи щодо удосконалення транспортного «ресурсу» у структурі туристичного потенціалу Рівненської області.



## ВИСНОВКИ

У роботі розкрито роль транспорту як чиннику розвитку туристичних послуг, завдання розвитку транспортної галузі, формування і розвитку транспортної інфраструктури. Відмічено про синергетичний ефект взаємодії транспортного комплексу та туристичної індустрії.

Транспортна інфраструктура трактується, як сукупність споруд, системи мереж сполучень усіх видів транспорту, що задовольняють потреби населення та виробництва у перевезеннях пасажирів і вантажів. Подано класифікацію транспортної інфраструктури за різними ознаками (за приналежністю, формою власності, за ступенем розвитку, за функціональним призначенням тощо).

Виділено чинники впливу транспортної інфраструктури на розвиток підприємництва, які об'єднують в наступні групи (політичні, економічні, соціально-культурні, екологічні тощо).

Методологія оцінки рівня інфраструктурного забезпечення передбачає визначення її сутності, характеристики, складу та динаміки функціонування. Для отримання як кількісної, так і якісної оцінки транспортної інфраструктури застосовуються різні методи, які є сукупністю специфічних прийомів й інструментів спрямованих на вивчення окремих об'єктів в рамках основної методики.

Здійснено аналіз автомобільних та залізничних транспортних ресурсів і послуг регіону. Мережа автомобільних доріг загального користування Рівненської області складає 5147,1 км. Найбільш важливими для економіки досліджуваного регіону, у тому числі розвитку туристичної діяльності є магістральні дороги. Автомобільний вид транспорту як складова транспортної інфраструктури Рівненщини є найбільш популярним у перевезеннях пасажирів, незважаючи на певні незручності та високий рівень аварійності.

Експлуатаційна довжина залізничних колій складає 605,8 км, з них електрифіковані 170 км (28,1 % загальної довжини). Територією області проходять двоколійні електрифіковані залізничні лінії з інтенсивним рухом

поїздів: Чоп – Львів – Рівне. Кількість перевезених пасажирів залізничним транспортом має «стрибокподібний характер» та тенденцію до зменшення, особливо за останні 5 років

Географічне розташування Міжнародного аеропорту «Рівне» є вигідним, розміщений у північно-західній частині України на перетині міжнародних повітряних та автомобільних шляхів, у безпосередній близькості до транспортної розв'язки, що сполучає Київ – Варшаву – Чоп та поблизу двох залізничних вузлів.

Туристська інфраструктура сприяє розвитку туристських ресурсів, спрямованих на створення умов для функціонування підприємств туристичної індустрії, формуванню і розвитку туристських DESTINAЦІЙ.

Серед інших складових основної інфраструктури туристської DESTINAЦІЇ, здійснено аналіз готелів як засобів розміщення туристів та агросадиб у взаємовідношенні з залізничною та автомобільними мережами регіону. Розміщення готельних закладів в роботі картографічно показано у відповідності до проходження залізничних колій та кількості рейсів маршрутних транспортних засобів (у кількості за добу). Традиційно більш чисельними є готельні заклади у тих районах де наявне краще транспортне сполучення.

Найкраща ситуація, щодо наявних закладів готельного типу та проходження залізничних шляхів на території області уздовж напрямку міст Сарни-Костопіль-Рівне-Дубно. Щодо автомобільного транспорту, то найкраща транспортна доступність щодо кількості рейсів транспортних засобів за добу у напрямку Рівне-Сарни та Рівне-Корець. Досить непоганою є і кількість готельних закладів за даними напрямками, значний туристсько-рекреаційний потенціал, зокрема історико-культурний.

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

Результативним як для сфери транспорту, так для індустрії туризму було би створення вздовж транспортних коридорів, а особливо в місцях перетину магістралей та поблизу великих населених пунктів, обслуговуючих комплексів, котрі б надавали готельно-ресторанні та культурно-розважальні послуги, забезпечували ремонт, технічне обслуговування транспортних засобів. Взаємодія транспортного комплексу з туристичним є взаємовигідною. В умовах високого транзитного потенціалу, котрим володіє Рівненщина, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції регіону в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів.

Визначено переваги транспортування туристів на за видами надання транспортних послуг, серед яких, велика гнучкість, доступність маршруту, доставка від «порогу до порогу» для автомобільного транспортного ресурсу, низька вартість та незалежність від погодних умов для залізничного транспорту. Максимально швидке подолання маршруту для повітряного транспортного ресурсу.

Названо недоліки транспортування туристів: великі витрати на підтримку інфраструктури, висока собівартість перевезення, обмежена географічна доступність тощо.

Збройна агресія російської федерації докорінно змінила транспортну систему України.

В умовах високого транзитного потенціалу, котрим володіє Рівненщина, розвиток транспортної мережі міг би сприяти прискоренню інтеграції регіону в міжнародний економічний простір, а також збільшенню потоків іноземних туристів. Тому вагомим є проходження ділянок міжнародних транспортних коридорів, які співпадають з основними магістралями міждержавного та національного значення, що суттєво поліпшить транспортне обслуговування, сприятиме соціально-економічному розвитку прилеглих територій і, водночас відіграватиме значну роль у подальшому розвитку туризму.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Hausmann R., Klinger B., Wagner R. Doing Growth Diagnostics in Practice: A 'Mindbook'. Work. 2008. № 177.
2. Аналіз стану економічного та соціального розвитку Рівненської області за 2014 – 2018 роки. Рівненська обласна державна адміністрація. Рівне. 2019. 104 с. URL: <https://www.google.com/search?q> (дата доступу: 26.08.2022).
3. Бордун О.Ю. Транспортна інфраструктура західноукраїнського прикордоння: економіко-географічне дослідження: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. геогр. наук : спец. 11.00.02 «Економічна та соціальна географія». Львів, 2003. 20 с.
4. Бошота Н.В. Вплив транспортної інфраструктури на туристичне підприємництво країни. Вчені записки ТНУ імені В. І. Вернадського. Серія: Економіка і управління. Том 29 (68). № 3, 2018. С. 58–64.
5. Бошота Н.В., Папп В.В. Туристична інфраструктура та її роль у розвитку туризму в регіоні Науковий вісник Ужгородського університету 2017. С. 117–122.
6. Бутко М.П., Алешугіна Н.О. Транспортна інфраструктура як складова туристичного потенціалу України. Ефективна економіка № 3. 2009. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek\\_2009\\_3\\_36](http://nbuv.gov.ua/UJRN/efek_2009_3_36) (дата доступу: 27.08.2022).
7. Буторіна В.Б. Взаємовплив підприємств туристичної інфраструктури і національного туризму в Україні. Глобальні та національні проблеми економіки. 2016. Випуск 12. С. 211–214.
8. Герасименко В.Г., Замкова А.В. Організація транспортних подорожей і перевезень туристів : навчальний посібник. Харків : Бурун Книга, 2011. 112 с.
9. Державна прикордонна служба України URL: <https://dpsu.gov.ua> (дата звернення: 08.11.2022).

10. Державна служба статистики України. Головне управління статистики у Рівненській області. URL: <http://www.gusrv.gov.ua> (дата доступу: 28.08.2022).
11. Дорошкевич Д.В. Комплексний підхід до розвитку транспортної інфраструктури територій Причорноморського регіону. Інвестиції: практика та досвід. 2014. № 20. С. 57–61.
12. Дружиніна В.В., Залуніна О.М. Оцінка стану туристичної інфраструктури з урахуванням особливостей розвитку регіону. Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія Економічні науки. 2015. Випуск 10. Частина 2. С. 37–41.
13. Єрко І.В., Чир Н.В., Качаровський Р.Є. Новітні можливості функціонування туристичної галузі Волинської області в умовах децентралізації влади. Науковий вісник Східноєвропейського національного університету імені Лесі Українки. Серія «Географічні науки». 2018. №3 (376). С. 93–98.
14. Збірник Державної служби статистики України (Транспорт-2019). URL : [http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat\\_u/2021/zb/10/zb\\_Transpot.pdf](http://www.ukrstat.gov.ua/druk/publicat/kat_u/2021/zb/10/zb_Transpot.pdf) (дата доступу: 22.09.2022).
15. Іванунік В.О. Сучасний стан та оцінка рівня розвитку транспортної та торгівельної інфраструктури для потреб туризму та рекреації (на прикладі Чернівецької області). Географія та туризм. 2011. Вип. 14. С. 188–195.
16. Інфраструктура регіонів України. Пріоритети модернізації. Аналітичне дослідження. ГО «Поліський фонд міжнародних та регіональних досліджень», Фонд імені Фрідріха Еберта. Київ, 2017. 108 с.
17. Карась О.С. Напрями розвитку транспортної інфраструктури України в умовах міжнародного туризму. Географія та туризм. 2010. Вип. 7. С. 26–31.
18. Концепція створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні. Затверджено Постановою КМУ від 4 серпня 1997 р. № 821.

19. Коржилов Л.І. Система транспорту в туризмі. ключові елементи та їх проблематика. Світове господарство і міжнародні економічні відносини. Випуск 43. 2020. С. 15-18. URL: [http://market-infr.od.ua/journals/2020/43\\_2020\\_ukr/5.pdf](http://market-infr.od.ua/journals/2020/43_2020_ukr/5.pdf) (дата доступу: 10.12.2022).
20. Кошова Б.Р. Соціально-економічний розвиток туристичної інфраструктури: автореферат дисертації на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук за спеціальністю 08.00.03 – економіка та управління національним господарством / Богдана Романівна Кошова; Міністерство освіти і науки України, Національний університет «Львівська політехніка». Львів, 2018. 24 с.
21. Кривега К.В. Туристична інфраструктура: поняття та складові. Гуманітарний вісник ЗДІА. 2005. Випуск 21. С.118–124.
22. Кудрицька Н.В. Основні засади стратегії фінансування транспортної інфраструктури України. Формування ринкових відносин в Україні. 2017. № 10. С. 76–80.
23. Литвин О.В., Кирилюк І.М. Транспортні засоби в системі туристичної індустрії. Економічні горизонти. Умань, 2017. 57 с.
24. Логутова Т.Г. Сучасний стан транспортної інфраструктури України. Теоретичні і практичні аспекти економіки та інтелектуальної власності. 2015. Вип. 2(2). С. 8–14.
25. Лойко О.Т. Готелі та їх роль у розвитку туризму. Туризм і готельне господарство. URL: <http://infotour.in.ua/lojko6-2.htm> (дата доступу: 10.12.2022).
26. Ломотько Д.В., Ковальов А.О., Ковальова О.В. Аналіз та удосконалення існуючих підходів до раціонального розподілу транспортних ресурсів. Збірник наукових праць Українського державного університету залізничного транспорту. 2015. № 156. 47 с
27. Любіцева О. О. Ринок туристичних послуг. К.: «Альтерпрес», 2005. 436 с.

28. Малиш Н.А., Бондар Н.М. Економічний аналіз транспортної інфраструктури України. Вісник Національної академії державного управління при Президентові України. Серія «Державне управління». 2016. №. 2. С. 50–57.

29. Масюк Ю.О. Стратегічне управління розвитком туризму в Україні: дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук: 08.00.03 – економіка та управління національним господарством. Міністерство освіти і науки України, Львівський національний університет імені Івана Франка. Львів, 2017. 318 с.

30. Мельник А.В., Мельник О.В., Мельник Н.В., Качаровський Р.Є. Оцінка транспортної інфраструктури туристичної дестинації (на матеріалах Волинської області). Multidisciplinární mezinárodní vědecký magazín “Věda a perspektivy” je registrován v České republice. Státní registrační číslo u Ministerstva kultury ČR: E 24142. № 9(16). 2022.

31. Мельник Н.В., Єрко І.В., Качаровський Р.Є. Особливості транспортної інфраструктури Локачинської селищної ТГ як елементу галузі туризму. Соціально-економічний розвиток у контексті викликів сьогодення: матеріали Міжнар. наук.-практ. конф., м. Одеса, 08 жовтня 2021 р. / Східноєвроп. центр наук. дослідж. Одеса, 2021. С. 94–96.

32. Мельник Н.В., Мельник А.В., Єрко І.В., Качаровський Р.Є. Туристична інфраструктура Нововолинської ТГ як важливий елемент галузі туризму. Географія та туризм: матер. V Всеукр. наук.-практ. конф., (28 лютого 2022 року) : зб. наук. праць. Харків, 2022. С.210–220.

33. Міністерство інфраструктури України. Технічний стан автомобільних доріг загального використання. URL: <https://mtu.gov.ua/content/tehnichniy-stan-avtomobilnih-dorigavtomobilnih-dorig-zagalnogo-vikoristannya.html> (дата звернення: 29.08.2022).

34. Національна транспортна стратегія України до 2030 року. URL: <https://mtu.gov.ua/content/krugliy-stil-z-pitan-onovlennya-nacionalnoi-transportnoi-strategii-ukraini-do-2030-roku.html> (дата доступу: 10.12.2022).

35. Невенченко А.І. Оцінка транспортної інфраструктури в туризмі на території Івано-Франківської області. Науковий вісник Чернівецького університету. Географія. 2013. Вип. 672–673. С. 148–150.
36. Новосад О.В., Єрко І.В., Качаровський Р.Є. Транспортна мережа Нововолинської ТГ Волинської області як складова туристичної інфраструктури регіону. Українське Полісся: проблеми та тренди сучасного розвитку: матер. Другої Всеукр. наук.-практ.ї конференції, 10-11 лютого 2022 р. : зб. наук. праць. Ніжин, 2022. С. 196–199.
37. Олійник Я.Б., Єрко І.В. Суспільно-географічне дослідження туристичної інфраструктури Волинської області. монографія. Луцьк : ПрАТ «Волинська обласна друкарня», 2014. 164 с.
38. Оновлена транспортна стратегія України. Напрямки політики. Міністерство інфраструктури України. URL: [https://mtu.gov.ua/files/strategy\\_ukr.pdf](https://mtu.gov.ua/files/strategy_ukr.pdf). (дата доступу: 15.12.2022).
39. Основні показники соціально-економічного розвитку Рівненської області за 2021 рік. URL: <https://www.rv.gov.ua/osnovni-pokazniki-socialno-ekonomichnogo-rozvitku-rivnenskojyi-oblasti> (дата доступу: 28.11.2022).
40. Пашенко Ю.Є. Модернізація автомобільного транспорту як важливої складової транспортної інфраструктури України. Формування ринкових відносин в Україні. 2015. № 2. С. 53–57.
41. Погасій С.О., Шабала І.А. Про роль транспорту у розвитку туризму в Україні. Інтернаука. 2018. № 2(2). 39 с.
42. Про схвалення Транспортної стратегії України на період до 2020 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 20 жовтня 2010 р. № 2174-р. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2174-2010-%D1%80#Text> (дата доступу: 15.12.2022).
43. Рівненська обласна державна адміністрація. Транспорт. <https://www.rv.gov.ua/transport> (дата доступу: 15.10.2022).
44. Смаль І.В. Основи географії рекреації і туризму. Навч. посіб. Ніжин: В-во НДПУ імені Миколи Гоголя, 2004. 264 с.

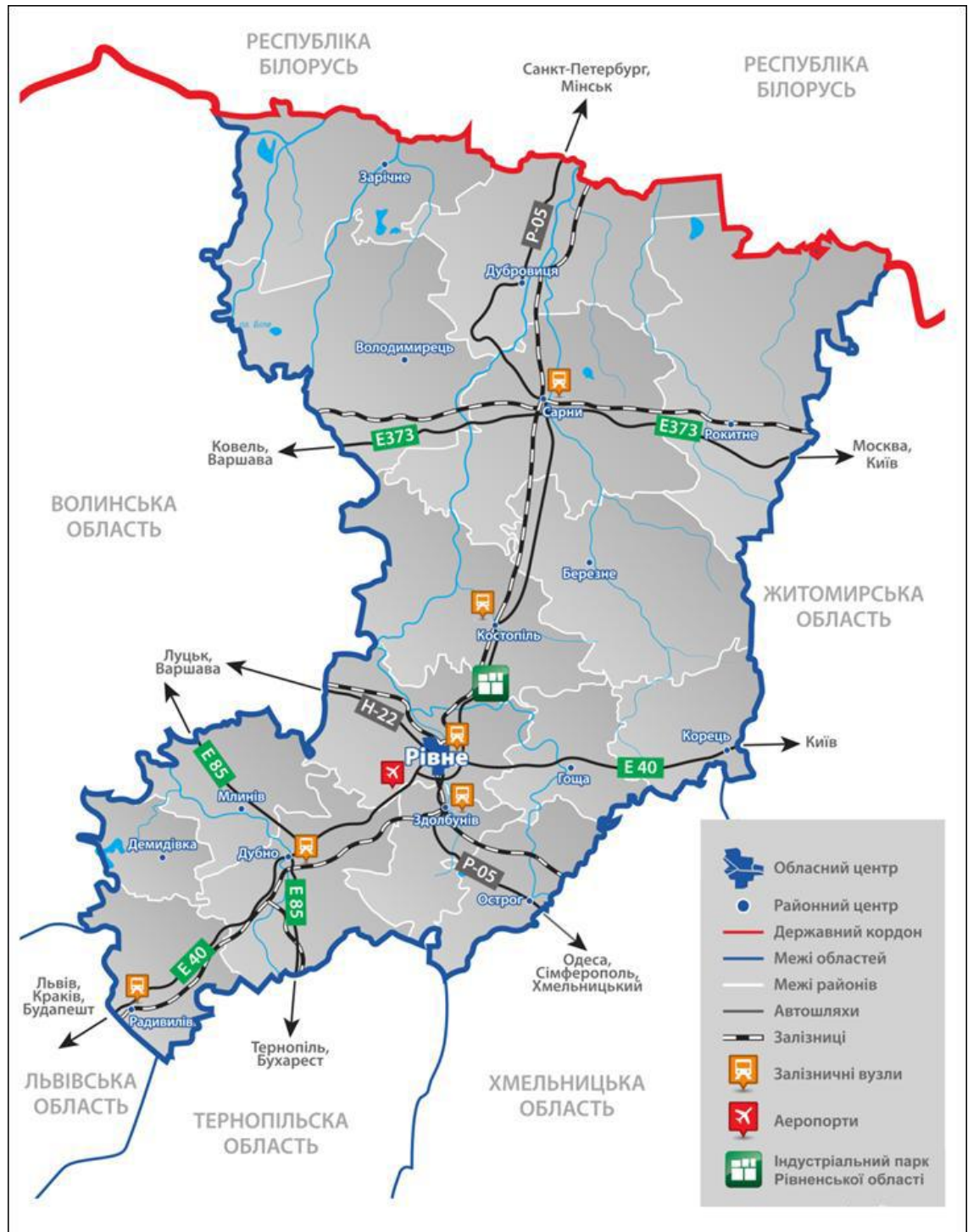


45. Стратегія розвитку Рівненської області на період до 2027 року. Департамент економічного розвитку і торгівлі адміністрації. 160 с.
46. Транспортний комплекс і зв'язок. Рівненська обласна державна адміністрація. URL: <https://www.rv.gov.ua/transpornij-kompleks-i-zvyazok?v=5d9d8bc200c29> (дата доступу: 27.12.2022).
47. Укравтодор. Звіт державного агентства автомобільних доріг за 2020 рік. URL; <https://cutt.ly/0ChHT5y> (дата звернення: 23.08.2022).
48. Хоменко І.О. Методологічні основи кластерзації транспортної галузі: монографія. К.: Кондор-Видавництво, 2015. 300 с.
49. Чир Н.В., Мельник А.В., Качаровський Р.Є., Антипюк О.В. Єрко І.В. Туристична інфраструктура Оваднівської сільської ОТГ Волинської області. Тенденції та перспективи розвитку науки і освіти в умовах глобалізації : Матер. Міжнар. наук.-практ. інтернет-конференції, 31 жовтня 2019 р. : зб. наук. праць. Переяслав-Хмельницький, 2019. Вип. 52. С. 37–41.
50. Яроменко О. В. Романів О.Я. Регіон як інвентивна туристична дестинація. Регіональні геоекологічні проблеми: сучасний стан та шляхи їх вирішення: Збірник наукових праць Міжнародної науково-практичної Інтернет-конференції (м. Рівне, 20- 22 жовтня 2016 р.). Рівне, 2016. С. 142–145.
51. Яроменко О.В., Артюшок В.С. Розвиток готелів як засобів розміщення туристів у Рівненській області. Географія, економіка і туризм: національний та міжнародний досвід. Матеріали XIII Міжнародної наукової конференції. Львів, 2019. С. 242–245.
52. Яроменко О.В., Колесник М.С. Автомобільна транспортна інфраструктура у структурі туристичної індустрії регіону (на прикладі Рівненської області). VI Міжнародна науково-практична конференція «Modern research in world science». 4-6.09.2022 р. Львів, Україна. С.303–309.
53. Яроменко О.В., Прокопюк Д.О. Класифікація засобів розміщення туристів. Materiały XVI Międzynarodowej naukowo-praktycznej konferencji, «Kluczowe aspekty naukowej działalności-2019» , Volume 11, Przemysł: Nauka i studia, С. 3–5.

## ДОДАТКИ

## Додаток А

## Транспортна система Рівненської області [45]



## Додаток Б

## Кількість перевезених пасажирів за видами транспорту Рівненщини [10]

Рік	залізничний	автомобільний	авіаційний	тролейбусний
1995	13974,8	38073,0	–	14976,0
1996	11613,7	44428,5	–	21997,4
1997	11320,6	46216,2	–	30664,1
1998	10581,3	52948,7	... <sup>4</sup>	36813,3
1999	9102,0	52853,1	... <sup>4</sup>	40233,7
2000	8196,1	78917,1	... <sup>4</sup>	36527,9
2001	8299,1	85697,2	... <sup>4</sup>	35695,4
2002	8630,1	77236,9	... <sup>4</sup>	33312,2
2003	8543,0	84088,0	... <sup>4</sup>	26782,1
2004	8128,6	85949,9	–	30154,1
2005	7563,9	92733,6	–	31570,4
2006	7545,6	94425,5	–	33647,6
2007	7217,0	97433,9	–	29087,1
2008	7823,4	93889,3	–	30394,7
2009	6813,7	91568,4	–	33654,1
2010	6720,4	93976,6	–	29761,2
2011	6636,1	97874,3	–	27371,2
2012	6257,9	95974,0	–	25631,4
2013	6432,4	98840,6	–	20434,8
2014	6552,8	100277,8	–	21589,3
2015	7050,3	93113,4	–	33500,9
2016	6590,4	88402,0	–	34304,4
2017	3100,4	101034,8	–	35201,8
2018	2864,1	90261,8	–	36114,5
2019	2778,0	84952,9	–	37530,8
2020	818,1	48317,1	–	16355,1

## Додаток В

## Стандартна класифікація засобів розміщення туристів [27]

<b>Засоби розміщення туристів</b>			
<b>Колективні засоби</b>			<b>Індивідуальні засоби</b>
Готелі та аналогічні засоби розміщення туристів	Спеціалізовані заклади	Інші колективні заклади	Індивідуальні засоби розміщення
Готелі	Оздоровчі заклади	Житло для відпочинку	Власне житло
Аналогічні заклади	Табори праці та відпочинку	Площадки для кемпінгу	Орендовані кімнати у сімейних будинках
	Громадські засоби транспорту	Інші колективні заклади	Житло, яке орендується у приватних осіб чи агентств
	Конгрес-центри		Розміщення, що надається безкоштовно родичам чи знайомим
			Інше розміщення на індивідуальній основі

## Додаток Г

## Колективні засоби розміщування у Рівненській області [10]

Рік	Кількість колективних засобів розміщування, од	Кількість місць у колективних засобах розміщування, од	Кількість осіб, що перебували у колективних засобах розміщування
<b>2011</b>	63	5020	106341
<b>2012</b>	63	4047	115957
<b>2013</b>	71	4483	148798
<b>2014</b>	65	4220	131024
<b>2015</b>	59	3873	119363
<b>2016</b>	58	4060	116852
<b>2017</b>	52	3798	98798
<b>2018</b>	17	1557	39470
<b>2019</b>	18	1588	35530

**Примітка.** У 2011–2017 роках інформація за даними юридичних осіб, відокремлених підрозділів юридичних осіб та фізичних осіб-підприємців, починаючи з 2018 року – за даними юридичних осіб та відокремлених підрозділів юридичних осіб.

## Додаток Д

Кількість туристичних пакетів реалізованих туроператорами і тур агентами за адміністративно-територіальними областями України [10]

Адміністративно-територіальні області	Кількість туристичних пакетів (юридичні особи)	Кількість туристичних пакетів (фізичні особи-підприємці)
<b>Україна</b>	<b>1225131</b>	<b>192899</b>
Вінницька	4121	7977
Волинська	1384	3017
Дніпропетровська	12041	24562
Донецька	4499	4829
Житомирська	2215	2816
Закарпатська	4304	2884
Запорізька	10855	8164
Івано-Франківська	53365	3402
Київська	7349	13958
Кіровоградська	1038	2880
Луганська	334	1435
Львівська	42970	26185
Миколаївська	2005	3736
Одеська	10421	7984
Полтавська	1388	7124
<b>Рівненська</b>	<b>2530</b>	<b>5738</b>
Сумська	3496	3838
Тернопільська	816	2352
Харківська	10017	14837
Херсонська	2152	4776
Хмельницька	3497	2396
Черкаська	1092	7647
Чернівецька	2836	1423
Чернігівська	2379	4375
м. Київ	1038027	24564