

**Мукачівський державний університет
Факультет туризму та готельно-ресторанного бізнесу
Кафедра туризму і географії**

**Дипломна робота
ОС «Магістр»**

на тему: «Потенціал транспортної інфраструктури та його використання в туризмі (на прикладі Закарпатської області)»

Виконав: студент 2 курсу, групи Тм-2

Масалович Р.Е.

Керівник: к.е.н., доц. Маслиган О.О.

Рецензент: к.е.н., с. викл. Королович О.О.

Мукачево – 2019

ЗМІСТ

	Стор.
ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ В УКРАЇНІ ТА ЇЇ РОЛІ В ТУРИЗМІ	7
1.1. Аналіз базових концептів та генези категорії «інфраструктура»	7
1.2. Сутність, зміст та особливості використання терміну «транспортна інфраструктура» в Україні	15
1.3. Проблеми розвитку транспортної інфраструктури України та її використання в туризмі	26
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ ВПЛИВУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ НА РОЗВИТОК ТУРИЗМУ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ	40
2.1. Комплексна характеристика автотранспортної інфраструктури та її впливу на розвиток туризму Закарпатської області	40
2.2. Аналіз залізничної інфраструктури та її впливу на розвиток туризму Закарпатської області	55
2.3. Інша транспортна інфраструктура та її впливу на розвиток туризму Закарпатської області	64
РОЗДІЛ 3. ТУРИСЬКООРІЄНТОВАНИЙ ПРОЕКТ РОЗВИТКУ ПОТЕНЦІАЛУ ТРАНСПОРТНОЇ ІНФРАСТРУКТУРИ ЗАКАРПАТСЬКОЇ ОБЛАСТІ	70
3.1. Потенціал розвитку швидкісних сполучень у межах залізничних коридорів Закарпатської області	70
3.2. Потенціал розвитку швидкісних автомобільних сполучень у межах автошляхів Закарпатської області	77
3.3. Потенціал розвитку системи бюджетних перевезень Закарпатській області	83
ВИСНОВКИ	90
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	95
ДОДАТКИ	100

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. На даний момент Закарпатська область вважається однією із найпривабливіших куточків України для туристів. Це пов'язано із наявністю значної кількості курортних та рекреаційних ресурсів, серед яких: мальовничі пейзажі та водоспади, зокрема Манявський у вузькій ущелині на р. Манява; Скакало в долині р. Синявки; Шипіт, однойменний з назвою річки; в Міжгірському районі на потоці Пилипець. Крім того в області налічується 415 територій і об'єктів природно-заповідного фонду, в тому числі Карпатський заповідник і природний національний парк Синевир. Тут є чисельні пам'ятки історії, культури та архітектури. На останню роль відіграє і особливе географічне розміщення на перетині п'яти держав: України, Румунії, Словаччини, Польщі та Угорщини, поєднання різних культур та особливостей сприяє поширенню туризму в цьому регіоні та з кожним роком приваблює все більше число туристів завітати сюди. Разом з тим всі окреслені переваги можуть сприяти розвитку туризму виключно за умов транспортної доступності Закарпатської області, головним «інструментом» якої є транспортна інфраструктура. Саме транспортна інфраструктура безпосередньо впливає на умови життя та господарську діяльність людини, екологічний стан довкілля, а відповідно і на туризм. Наразі більшість інфраструктурних об'єктів області у занедбаному стані та потребують модернізації. Наприклад автодороги перенасичені легковим, і вантажним автотранспортом, в результаті їх полотно руйнується, а вибіркові ямкові ремонти - не вирішують проблеми. Подекуди траси настільки розбиті, що доводиться скасовувати автобусні рейси. Щодо залізничного транспорту, то тут справи краще, але багато об'єктів потребують капітального ремонту. Характерним прикладом є Боржавська вузькоколіївка, яку в народі найчастіше називають «Анця Кушницька», рідше - «Жужіка».

Відтак, базовими тут є забезпечення умов для: комфортного та швидкого досягнення певного місця (точки простору, ділянки території) транспортними засобами по наявній транспортній мережі; максимальної наближеності туристичного об'єкту відносно транспортної магістралі чи транспортного вузла (пункту).

Щодо Закарпатської області найважливішою особливістю є те, що її транспортна інфраструктура так чи інакше пов'язана із чотирма країнами Центральної Європи і завдяки цьому сюди можна спрямувати туристичні потоки із Заходу й Сходу, Півночі й Півдня Європейського континенту. Виділена значущість і своєчасність дослідження визначила тему дослідження потенціал транспортної інфраструктури та його використання в туризмі.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. На даний момент дослідження потенціал транспортної інфраструктури досить актуальні. Так, її активно вивчають Берлин І., Еткінд А. М. (основною є праця «Філософія свободи. Європа», 2001 р.), Чернюк Л. Г., Пепа Т. В., Ярош О. М. (основною є праця «Транспорт і регіональні системи продуктивних сил України», 2003 р.), Яновський П. О., Матійчик О. М. (Оцінка доступності пасажирського транспорту на регіональному рівні, 2013). У більшості науковці проводять аналіз базових концептів та генези категорії «інфраструктура» та розглядають існуючі підходи до визначення категорії транспортна доступність територій. Щодо вивчення потенціалу транспортної інфраструктури саме Закарпатської області можна виділити наукові праці Бутко М.П. та Алешугіна Н.О., *Габчак Н.* (Транспортна мережа, її стан і вплив на природне середовище Закарпаття, 2007), Верменич Я. В. (Закарпатська область / Енциклопедія історії України, 2005) та інші. Проблемні є те, що більшість науковців аналізують переважно ступінь порушення природних ландшафтів транспортною інфраструктурою території Закарпаття, залишаючи поза увагою особливості її використання в туризмі. Деякі аспекти цього питання щодо вузькоколісного транспорту розглянуті Логвиненко Б., Сивченко С., Судачек Д., Охрименко Д., Шинкаренко А. та ін.

Вивчено функціонально-компонентна складова транспортної інфраструктури Закарпатської області, зокрема: дослідженню мережі закладів розміщення та харчування (О.М. Головка, М.П. Мальської, Н.Ф. Габчак); транспортна інфраструктура області (Л.І. Медвідь, О.Д. Замковецький).

У якості **мети дослідження** обрано вивчення потенціал транспортної інфраструктури Закарпатської області та його використання в туризмі.

У якості основних завдань дослідження визначені наступні:

1. Аналіз базових концептів та генези категорії «інфраструктура».
2. Вивчення підходів до сутності, змісту та особливостей використання терміну «транспортна інфраструктура» в Україні.
3. Проблеми розвитку транспортної інфраструктури України та її використання в туризмі.
4. Комплексна характеристика автотранспортної інфраструктури та її впливу на розвиток туризму Закарпатської області.
5. Аналіз залізничної інфраструктури та її впливу на розвиток туризму Закарпатської області.
6. Аналіз іншої транспортної інфраструктури та її впливу на розвиток туризму Закарпатської області.
7. Вивчення потенціалу розвитку швидкісних сполучень (у межах залізничних коридорів Закарпатської області).
8. Вивчення потенціалу розвитку швидкісних автомобільних сполучень (у межах автошляхів Закарпатської області).
9. Вивчення потенціалу розвитку системи бюджетних перевезень (у Закарпатській області).

Відповідно до цього у якості **об'єкт дослідження** виділені процеси та явища, щодо розвитку транспортної інфраструктури Закарпатської області. При цьому **предметом дослідження** є окремі особливості розвитку транспортної інфраструктури Закарпатської області, що мають вплив та туристичну галузь.

Методологічна база дослідження. Методами дослідження є: порівняльний і структурний аналіз, моделювання.

Досягнуті результати полягають в логічній інтерпретації і фрагментного відтворенні базових процесів у транспортній інфраструктурі, які є значущими для успішного розвитку туризму Закарпатської області.

Практична цінність дослідження: полягає в тому, що основні положення, рекомендації та висновки, викладені в цій роботі, можуть бути використані: у наукових дослідженнях, пов'язаних із вдосконаленням Регіональної стратегії розвитку Закарпатської області на період 2021-2027 років, у частині транспортна інфраструктура області та розвитку туризму.

Структура дослідження. Робота складається з 3-х глав, вступу, висновків, переліку використаних джерел та додатків.

ВИСНОВКИ

Виходячи із систематизації матеріалів дослідження нами зроблені наступні висновки:

1. Аналіз базових концептів та генези категорії дозволив констатувати, що концептуалізація узагальнює 2-а структурні блоки. Перший блок завжди представляється сукупністю умов, предметів, галузей, факторів та ін. Отже це блок, який забезпечує другому (економіці та суспільству), нормальні умови розвитку. Тому, по ідентифікації базових концептів відрізняються лише ступенем деталізації першої частини, в залежності від якої розширюється чи звужується її зміст. У загальному сенсі, це скоріше за все сукупність умов, які формують нормальні умови розвитку економіки і суспільства. При цьому сутність категорії, розглянута її як така, що має вагоме значення для функціонування та розвитку національної економіки. Інфраструктура - це її невід'ємна частини та тригер розвитку. Роль транспортної інфраструктури в економіці постійно зростає, продовжується процес її вдосконалення, теоретичного осмислення та обґрунтування.
2. Вивчення підходів до сутності, змісту та особливостей використання терміну «транспортна інфраструктура», виявило що Україна є зручним транспортним хабом між Європою та Азією. Разом з тим невирішеність проблеми транспортної інфраструктури в економічній науці України створює труднощі у господарській практиці. На сьогодні чинне законодавство України не містить однозначного визначення поняття «транспортна інфраструктура». В основному розбіжність полягає в дискусії навколо включення в поняття «транспортна інфраструктура» рухомого складу, підприємств, що здійснюють перевезення людей та вантажів, постачальницьких підприємств, галузевих навчальних закладів тощо. Оскільки, транспортна сфера пов'язана із загальним розвитком продуктивних сил, на даний час транспорт, розглядається як базова інфраструктурна система вітчизняної економіки , як специфічна галузь, що: приймає участь у єдиному

виробничо-технологічному процесі виробництва продукції різних галузей господарства; впливає на рівень транспортних витрат; впливає на загальну ефективність виробництва.

3. Виділені значні проблеми розвитку транспортної інфраструктури України та її використання в туризмі. Так, автомобільні транспортні коридори - це понад 65% від всіх транспортних коридорів на території України. При цьому 69% від із загальної довжини не відповідають європейським стандартам. Щільність магістральних залізниць не є однаковою, що призводить до подовження транспортних маршрутів у районах із низкою щільність магістральних залізниць. Залізницею користуються туристи, що вирушають в путь від 500 до 1000 км. Тобто в зону впливу мали би потрапляти туристи, що рушають з центральноєвропейської частини РФ, Білорусії, Прибалтійських країн, Сербії, Болгарії, а також сусідніх Польщі, Словаччини, Угорщини, Румунії та Молдови. Разом з тим, не заважаючи, що цими країнами наявний активний туристичний обмін, залізниця задіяло в ньому лише на 33%. Унаслідок непередбаченого державного управління більшість основних фондів та рухомого складу вітчизняних залізниць застаріли. Зношені також наземні лінії магістральних залізниць. Вичерпали свій ресурс близько 70 % залізничних мостів, стрілочних переводів, ліній автоблокування і зв'язку. Технічний стан залізничного транспорту перебуває в незадовільному стані через великий знос рухомого складу та основних фондів. Додатковою перешкодою використання залізниці у туристичному обміні з країнами Східної Європи є ширина колії.
4. Комплексна характеристика автотранспортної інфраструктури та її впливу на розвиток туризму Закарпатської області дозволяє охарактеризувати його як такий, що залишається незадовільним. Наприклад автодорога регіонального значення Мукачево – Рогатин довжиною 207,5 через відсутність фінансування й хронічне, багаторічне проведення ямочних ремонтів потребує капітальної реконструкції. Траса,

особливо в Тячівському та Іршавському районах, – практично непроїзна. За останні роки частину траси відремонтували за кошти митного експерименту, а решта траси, особливо в Тячівському та Іршавському районах, – практично непроїзна. В області мережа доріг загального користування з твердим покриттям складає 3337,9 км, із них лише 340 км є дорогами I та II категорії. До 90% автошляхів обласного значення підлягають першочерговому ремонту. Цим дорогам не приділяли належної уваги вже майже 30 років. Ідуть роботи із покращення становища. Зокрема, розпочато роботи на дорогах Берегово – Затишне – Кідьош (8,1 км), Берегово – Кам'янське (19,6 км), Іршава – Ільниця – Білки – В.Раковець – Вільхівка (24,8 км), Синевир – Колочава – Буштино (24,1 км), Середнє – Лінці – Шкуратовці – Ракошино (9,8 км) та Драгово – Сокирниця (16,5 км). Триває капітальний та поточний ремонт доріг Ужгород – Палло (біля с. Сторожниця), Середнє – Анталовці (біля с. Чертеж), Середнє – Лінці – Шкуратівці – Ракошино (біля с. Лінці), Великий Бичків – Водиця (біля с. Верхнє Водяне), Великий Березний – Черногорова – Дубриничі (біля с. Черногорова), Кострино – Люта (біля с. Люта), Свалява – Мукачево (біля населених пунктів Драчево та Чинадієво). До кінця року ще на 11 об'єктах будуть проводитися такі ж роботи.

5. Аналіз залізничної інфраструктури та її впливу на розвиток туризму Закарпатської області дозволив констатувати, що На даний момент найбільше значення для розвитку туризму Закарпатської області має поперечна залізнична магістраль № 16 та № 175. Це повезене з тим, що окреслений об'єкт – частина 5 європейського транспортного коридору. На даний момент завершена реконструкція ділянки Скотарське—Бескид. Завершення реконструкції сформувало передумови для розвитку спортивного та гірськолижного туризму на Воловецькому перевалі. Другою залізничною магістраллю, що впливає на розвиток туризму до Ужоцького перевалу та навколишніх територій є поперечна одноколійна

магістраль № 22 та № 193. Окреслена магістраль створює передумови для розвитку гірського туризму до Ужоцького перевалу. Важливою поперечною залізничною лінією є відрізок № 9 та № 92. Через занедбаний стан лінія використовується виключно для між місцевих сполучень області. Зокрема, по ній курсують дизель-потяги та пасажирський потяг сполученням Львів—Рахів—Львів. Разом з тим, лінія забезпечує доступ туристів до Яблуніцького перевалу. Для розвитку туризму в області можуть бути використані вузькоколіїні залізниці.

6. Аналіз іншої транспортної інфраструктури дозволив констатувати, що перспективним для розвитку туризму Закарпатської області є місцевий комплекс споруд прийому та відправлення повітряних суден. Базовим об'єктом, що доцільно розвивати з цією метою є міжнародний аеропорт, що знаходиться на західній околиці м. Ужгород, на відстані 100 м. від торця ЗПС. Хоча перший політ з Ужгорода в Кошице був в 1929 році, офіційна історія аеропорту починається з радянських часів, після звільнення Ужгорода від окупації німецькими та угорськими військами в ході Великої Вітчизняної війни. Наразі об'єкт обслуговує літаки не тільки внутрішніх, але і міжнародних рейсів. За умови розширення присутності бюджетних авіаліній в Україні потенціал цього транспортного об'єкті додатково зросте.
7. формування потенціалу розвитку швидкісних сполучень у межах залізничних коридорів Закарпатської області стало можливим після відкриття Бескидського тунелю. Відтепер пропускна здатність тунелю в добу складає 100 пар поїздів (раніше – 47), а швидкість проходження – 60-70 км/год. (раніше – 15-20 км/год.). Сьогодні вже розглядається варіант запуску кількох маршрутів поїзду швидкісного "Інтерсіті за маршрутами: Львів – Ужгород, який може бути частиною маршруту Львів – Будапешт; Ужгорода-Київ. Заслуговує на увагу проект

вужькоколійка європейського стандарту, що може об'єднати транспортні системи Закарпатської області та ЄС.

8. Вивчення потенціалу розвитку швидкісних автомобільних сполучень у межах автошляхів Закарпатської області дозволило констатувати, що Держагентство автодоріг України повернулося до проекту швидкісної автодороги між Львовом та Будапештом, яка є частиною п'ятого пан'європейського транспортного коридору «Венеція–Трієст–Копер–Любляна–Будапешт–Львів–Київ». Не так давно реконструйовану ділянку магістралі М-06 Львів–Мукачево та збудувати давно обговорюваний КПП «Дийда» на кордоні з Угорщиною.
9. Вивчення потенціалу розвитку системи бюджетної інфраструктура до розвитку одночасної роботи лоукост- і гібридної моделі авіаперевезень та автоперевезень.



МУКАЧІВСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ

89600, м. Мукачево, вул. Ужгородська, 26

тел./факс +380-3131-21109

Веб-сайт університету: www.msu.edu.ua

E-mail: info@msu.edu.ua, pr@mail.msu.edu.ua

Веб-сайт Інституційного репозитарію Наукової бібліотеки МДУ: <http://dspace.msu.edu.ua:8080>

Веб-сайт Наукової бібліотеки МДУ: <http://msu.edu.ua/library/>