

УДК 911.3:30

Лакомова О. Й.,  
канд. геогр. наук

ДВНЗ «Криворізький державний педагогічний університет»  
м. Кривий Ріг, Україна  
e-mail: lakomova-k-r@mail.ru

**ТРАНСПОРТНА ІНФРАСТРУКТУРА ДНІПРОПЕТРОВСЬКОЇ ОБЛАСТІ  
ЯК ЧИННИК РОЗВИТКУ ТУРИСТИЧНОЇ ГАЛУЗІ РЕГІОНУ**

UDK 796.5

Lakomova O. Y.,  
PhD in Geographic sciences

Kyryvi Rih State Pedagogical University  
Kyryvi Rih, Ukraine  
e-mail: lakomova-k-r@mail.ru

**TRANSPORT INFRASTRUCTURE OF THE DNIPROPETROVSK REGION AS FACTOR  
OF DEVELOPMENT REGION'S TOURIST AREA**

***Мета.** Мета статті проаналізувати та визначити місце транспортної інфраструктури Дніпропетровської області у розвитку і посиленні привабливості туристичної галузі.*

***Методи.** У процесі дослідження використовувались як загальнонаукові: структурний аналіз і синтез, порівняльно-географічний, так і спеціальні методи: статистичний, порівняльно-описовий, кількісного аналізу, інституційний. Для аналізу та інтерпретації якісних даних використано такі методи, як узагальнення, конкретизація, зіставлення.*

***Результати.** У статті на прикладах визначено наявні туристичні ресурси Дніпропетровської області: природні, рекреаційні, культурно-історичні, етно-культурні та індустріальні туристичні об'єкти, які приваблюють і надалі будуть приваблювати туристів. Туризм, як нетрадиційний вид діяльності, може стати новим вектором розвитку промислового регіону. Встановлено, що одним із головних чинників доступності туристичних ресурсів є розвинена транспортна інфраструктура Дніпропетровського регіону, що надає можливості для успішного розвитку туристичної сфери, для сталого розвитку індустріального регіону. Обґрунтовано, що розвинута транспортна система Дніпропетровської області надає можливість отримувати туристам якісні транспортні послуги незалежно від місця розміщення. Аналіз транспортної інфраструктури області дозволяє стверджувати, що вона може успішно використовуватися для розвитку туризму за умови поліпшення технічного стану доріг, оновлення рухомого складу та об'єктів транспортного сервісу; запропоновано створення упорядкованих під'їзних шляхів до найвіддаленіших культурно-історичних об'єктів районів області.*

***Ключові слова:** транспорт, види транспорту, транспортна інфраструктура, перевезення пасажирів, пасажирооборот, щільність шляхів сполучення, туристичні ресурси, туристичний регіон.*

**Постановка проблеми.** Дніпропетровщина традиційно займає провідне місце за рівнем розвитку промислового виробництва і часткою галузей гірничо-металургійної промисловості серед регіонів України. Проте нарощування обсягів виробництва неминуче призвело до погіршення екологічної ситуації та створило негативний рекреаційний імідж регіону. Тож, Дніпропетровщина вважається, на жаль, туристично непривабливою. Водночас, в умовах переходу від індустріального до постіндустріального типу суспільного виробництва, спостерігається зменшення попиту на промислову продукцію, як наслідок відбувається вивільнення трудових ресурсів зі сфери виробництва. Ці процеси, що проходять на тлі інформатизації й глобалізації, зумовлюють пошук нових напрямів розвитку Дніпропетровського регіону. При цьому досить перспективним є переорієнтація вивільнених працівників виробничої галузі до сфери послуг, зокрема туристичних. Туризм може стати стратегічним засобом розвитку місцевої економіки за рахунок залучення грошей з меж регіону, надходження податків, створення робочих місць, стимулювання розвитку периферійних районів та сільських територій. Однак розвиток туристичної галузі пов'язується не лише з наявністю в регіоні тих чи інших туристичних об'єктів, але й сту-

пенем їх доступності для відвідувачів. Отже, потребують аналізу рекреаційні можливості і транспортна інфраструктура Дніпропетровської області.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** В сучасній суспільно-географічній та економічній літературі на сьогодні немає єдиної думки щодо визначення можливостей ефективного використання транспорту та транспортної інфраструктури відносно розвитку туристичної галузі. Теоретичні проблеми та практичні аспекти використання транспорту та відповідної інфраструктури стали предметом дослідження таких вчених, як О. Аріон, М. Біржаков, В. Герасіменко, О. Топчієва, О. Лойко та ін.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Оглянемо основні рекреаційні можливості Дніпропетровської області. Область вигідно розташована в центральній частині України на берегах середньої течії Дніпра, що перетинає область із північного заходу на південний схід і поділяє її на майже рівні частини. Область має площу 31,9 тис. кв. км. і населення 3560,0 тис. осіб (що складає 7,5 % населення України).

Адміністративно-територіальний поділ Дніпропетровської області налічує 20 міст, у тому числі 13 — обласного значення, 22 райони, 46 селищ міського типу, 1435 сільських населених пунктів, 287 сільських і 40 селищних рад. Область має достатньо великий туристично-рекреаційний потенціал. Тут можна провести чудовий і пізнавальний відпочинок, не виїжджаючи за межі країни. Справжніми перлинами для розвитку туризму в області можуть стати природні, культурно-історичні, етнографічні, рекреаційні, індустріальні ресурси території, які розташовані по території області нерівномірно.

На території області знаходиться 114 природно-заповідних територій і об'єктів, у тому числі 15 заказників державного значення (Верхньодніпровський, П'ятихатський, Царичанський, Новомосковський, Павлоградський, Томаківський райони), 51 пам'ятка природи, 8 парків-пам'яток садово-паркового мистецтва, 3 заповідні урочища. Крім того, в області є мінеральні джерела та лікувальні грязі [2].

У районі «Дібрівського заказника», який розташований на кордоні Дніпропетровської та Донецької областей, де річка Кам'янка впадає у Вовчу, утворилося кілька водоспадів — явище, не характерне для степового регіону (Покровський район). Токівський каскадний водоспад увійшов в історію краю під назвою «Червоні камені». Це єдиний в Європі рівнинний водоспад. Місцевість нижче дніпровських порогів здавна зветься Запоріжжя, саме тут, протягом XVI—XVIII століть на межі лісу і дикого степу, на стику межі слов'янської осілої сталості та розгульного життя кочівників, зародилося й зміцніло запорізьке козацтво (Апостоловський район).

На правому березі р. Орель знаходяться старовинні споруди і льодовикова гора Китайгорода. Історично це село виникло як форпост для захисту від набігів татар, тут зберіглася низка старовинних культових споруд. На півночі від Китайгорода на річкових терасах піднімається гора Калитва (145 м), де 200 тис. років тому зупинився материковий льодовик, який наступав зі Скандинавії (Царичанський район).

Багату культурно-історичну спадщину несуть скіфські кургани IV ст. до н. е., історичні пам'ятники козацького періоду, яких в області понад 700 (Апостолівський, Нікопольський, Петрівський, П'ятихатський, Широківський райони). Основою етнографічно-культурного потенціалу області є селище Петриківка (об'єкт нематеріальної культурної спадщини людства ЮНЕСКО) — центр народного художнього промислу, де сформувався самобутній декоративний розпис із характерним яскравим квітковим орнаментом. У селищі працює фабрика художніх виробів, де роблять вишивки, підлаковий розпис скриньок і декоративних тарілок із пресованої тирси. Під час майстер-класів екскурсанти можуть спробувати створити вироби своїми руками та придбати різноманітну сувенірну продукцію (Петриківський район).

Культурною спадщиною Дніпропетровської області є будинок-музей Олени Петрівни Блаватської, яку знають у всьому світі як релігійного філософа, літератора та мандрівника (м. Дніпро).

На території Дніпропетровської області збереглося безліч релігійних пам'яток: Троїцький собор — головний «герой» роману «Собор» українського письменника Олеся Гончара, Самарський чоловічий монастир, Успенська та Миколаївська церкви в с. Ки-

тайгород та ін., які вже стали підґрунтям для розвитку паломництва. Останніми роками м. Кривий Ріг все частіше згадують як місто промислового туризму, кількість екскурсантів до нього постійно зростає.

Розміщення атрактивних туристичних об'єктів територією Дніпропетровської області нерівномірне — найбільша кількість зосереджена на територіях Апостолівського, Васильківського, Дніпропетровського Криворізького, Магдалинівського, Новомосковського, Павлоградського, Петриківського районів. Петропавлівський, Широківський, Юр'ївський, Солонянський, Софіївський, Криничанський райони за кількістю туристичних ресурсів поступаються, але в подальшому мають перспективи розвитку зеленого туризму та рекреаційних об'єктів.

Виходимо з того, що туризм безпосередньо пов'язаний з розвитком індустрії транспорту. Зі свого боку, якість туристичних послуг залежить від безпеки, швидкості й зручності транспортних послуг, що надаються туристові під час його пересування. Проте, незважаючи на розміщення обласного центру м. Дніпро поблизу географічного центру області, через витягненість території індекс внутрішньої доступності області значно нижче середнього по Україні (0,80).

Транспортна інфраструктура — це сукупність транспортних комунікацій, об'єктів з обслуговування пасажирських і вантажних перевезень, об'єктів технічного обслуговування та ремонту, які забезпечують умови для надання транспортних послуг, тобто розміщення вантажів і пасажирів [1].

Індустріальна Дніпропетровщина має розгалужену транспортну інфраструктуру, яка створює умови для вільного пересування туристів, а також сприяє доступності рекреаційних об'єктів. Однак низка районів області, зокрема такі, як Покровський, Межівський, Томаківський, Апостолівський, Широківський, знаходяться надто далеко від обласного центру, що є додатковою перешкодою розвитку туризму, оскільки культурно-історичні об'єкти екскурсійного показу цих районів не мають упорядкованих під'їзних шляхів. Для розвитку ж туристичного сервісу мають значення якість та кількість транспортних засобів, якість та щільність шляхів сполучення, наявність об'єктів транспортного сервісу.

Розглянемо структуру транспортного комплексу Дніпропетровській області. Наголосимо на тому, що в ній присутні практично всі види транспорту для перевезення пасажирів, розвинені в Україні: авіаційний, залізничний, автомобільний і річковий транспорт.

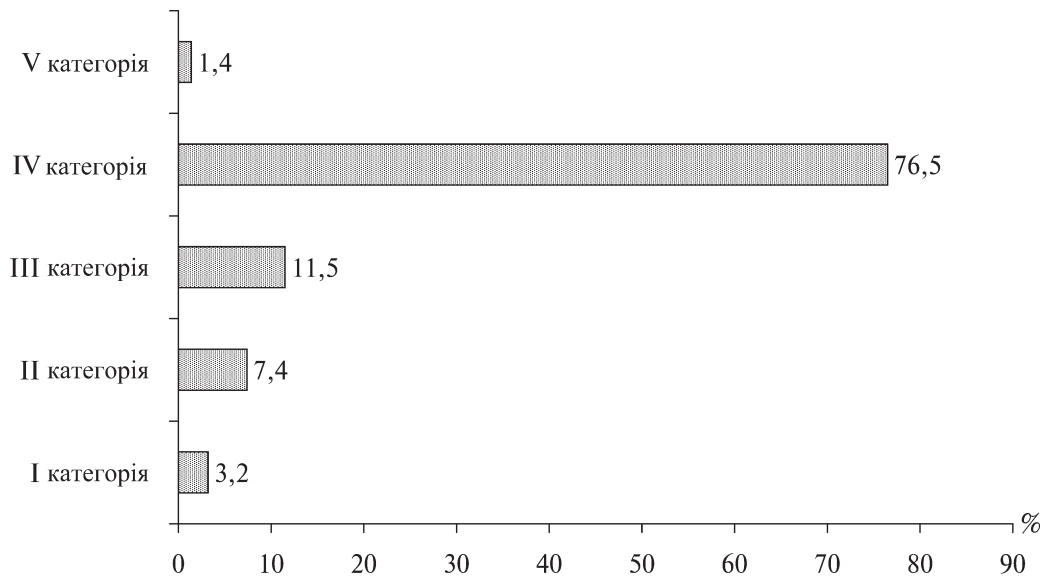
*Автомобільний транспорт.* Автомобільний транспорт відіграє провідну роль в перевезенні пасажирів. Зважаючи на нерівномірність розміщення населення та населених пунктів, саме автомобільний транспорт є найбільш перспективним для розвитку туризму в Дніпропетровській області.

Довжина автошляхів області становить 9144 км, із них: 2838 км державних доріг, у тому числі 417 км — міжнародних доріг, 442 км — національних доріг, 78,5 км — регіональних доріг, 1900 км — територіальних доріг; 6357 км — місцевих доріг, 2689 км — обласних доріг, 3668 км — районних доріг та 653 мости.

Упродовж 2005–2015 рр. довжина автомобільних доріг загального користування Дніпропетровської області дістала змін з 9182,4 до 9172,0 км відповідно, у тому числі з твердим покриттям — з 9175,6 до 9165,2 км, і ці показники за останні три роки залишаються незмінними.

Використання автодорожнього транзитного потенціалу області ускладнюється значною зношеністю доріг — 44 % (порівняно із середнім показником 47 % по Україні загалом), низькою якістю доріг — 3,10 % (порівняно — 3,29 %), невеликою кількістю доріг першої категорії — 3 %. Щільність усіх автомобільних доріг обласного значення з твердим покриттям складає 287 км/1000 кв. км, що є нижчою за середній показник по Україні [2]. Розподіл автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям за категоріями у 2015 р. наведено діаграмою (рис. 1). Як бачимо, найбільший відсоток доріг припадає на IV категорію з твердим покриттям.

Технічний стан доріг на під'їзді до великих населених пунктів має високі показники технічного стану, але більша частина туристичних об'єктів розташована в межах доступ-



**Рисунок 1** — Розподіл автомобільних доріг загального користування з твердим покриттям за категоріями у 2015 році (складено автором на основі [3])

ності доріг місцевого значення, де технічний стан доріг погіршується. Дороги сільських районів не відповідають інтенсивності руху автотранспорту і створюють аварійно-небезпечні ситуації, що не сприяє розвитку туризму.

Автомобільний транспорт є основним видом в забезпеченні пасажирських перевезень. Практично всі населені пункти області зв'язані автомобільними дорогами. Найбільшими пасажирськими автобусними терміналами є автовокзали: центральний автовокзал в обласному центрі (Дніпро) — найбільший в Україні за розмірами і можливостями пасажироперевезень та автовокзал в м. Кривий Ріг, а також автостанції Верхньодніпровська, Кам'янського, Магдалинівки, Нікополя, Новомосковська, Павлограда, Царичанки. Автовокзали та автостанції існують в усіх містах та районних центрах області, крім Зеленодольська, Широкого та Юр'івки. Майже всі автостанції об'єднані в ПАТ «Дніпровське обласне підприємство автобусних станцій», що полегшує координацію між різними перевізниками та обслуговуванням пасажирів.

Характеристики приміщень автовокзалів охоплюють потрібні для якісних туристичних послуг параметри — каси продажу квитків, інформаційні табло, зали очікування, камери схову, громадські вбиральні, аптеки, кафе тощо.

Територією області проходять автомагістралі, які забезпечують основні напрямки перевезення пасажирів, а саме:

- дві міжнародного значення: Київ — Луганськ, Харків — Севастополь;
- три національного значення: Бориспіль — Запоріжжя, Дніпро — Миколаїв, Кропивницький — Запоріжжя;
- три регіонального значення: Мерефа — Павлоград, Дніпро — Кобеляки, П'ятихатки — Кривий Ріг.

Проведений аналіз пасажироперевезень уможливив виявлення динаміки перевезення туристів. Зокрема, послугами пасажирського транспорту області в 2015 р. скористалися 417,1 млн. пасажирів (що на 15 % менше, ніж у 2014 р.), перевезено 163,2 млн. пасажирів (що на 38,4 % менше показника 2014 р.), а пасажироперевезення склали 6,3 млрд. пас. км (що на 17,5 % менше, ніж у попередньому році). У табл. 1 наведено дані за містами й районами Дніпропетровської області, що мають найвищі показники чисельності перевезень пасажирів автомобільним транспортом.

Як бачимо з табл. 1, місту Кривий Ріг належить 51,97 % з усіх перевезень пасажирів автотранспортом, а Криворізький район посідає перше місце серед районів області. Водночас абсолютні показники перевезення пасажирів автотранспортом за досліджуваний

**Таблиця 1** — Перевезення пасажирів автомобільним транспортом по містах та районах Дніпропетровської області (тис. осіб, складено автором на основі [3])

Регіон	2005	2010	2012	2013	2014	2015
<b>Дніпропетровська область</b>	341420,8	347588,7	313854,6	316443,7	264926,5	163231,2
Кривий Ріг	105473,8	106447,9	130833,6	122786,6	130870,6	84837,0
Дніпро	142981,7	155313,9	130062,4	139868,9	82570,9	37639,0
Кам'янськ	38771,0	36958,5	8599,7	9652,6	12001,4	11118,0
Нікополь	12246,8	15974,2	15641,2	17491,3	16560,3	10413,6
<b>райони</b>						
Криворізький	3962,9	2810,8	3646,6	3457,8	2929,5	2237,1
Апостолівський	751,9	401,5	395,3	415,4	400,1	354,7

період зменшились з 3962,9 тис. до 2237,1 тис., хоча відсоткове співвідношення пасажироперевезень у межах регіону збільшилось з 1,16 до 1,36. Тож, по області спостерігається зменшення пасажироперевезень автотранспортом за останні роки, що пов'язується, передусім, різким погіршенням стану автодоріг, і цей стан речей загалом негативно позначається на розвитку автотуризму.

*Залізничний транспорт.* Залізниця Дніпропетровської області за щільністю залізних доріг та якістю залізничної інфраструктури займає провідні позиції серед українських регіонів. Експлуатаційна довжина залізничних колій загального користування — 1560 км, у тому числі електрифікованих — 1250 км. Щільність колії на 1 тис. км<sup>2</sup> в області складає 49 км (в Україні цей показник — 36 км), 83,4 % колій обладнано системою автоматичного регулювання руху, 90 % станцій — електричною централізацією, з яких більше 55 % становить безстикова колія. Перевізна робота виконується 244 станціями, з яких 4 сортувальних, 7 пасажирських, 67 вантажних, 19 дільничних [4].

Територію області перетинають найважливіші залізничні магістралі, які сполучають туристичні шляхи Донбасу, Криворіжжя та Нікополю.

Дніпропетровщина має потужний потенціал для пасажирських перевезень залізницею. Область перетинає два найважливіші напрямки «Схід — Захід», що поєднує Донбас та південь Російської Федерації із заходом України, м. Київ і Європою, та «Північ — Південь», що поєднує Слобожанщину та м. Москва з півднем України. Географічне положення області обумовлює значне транзитне навантаження.

Залізницями Дніпропетровської області є: Олександрія — П'ятихатки — Верхівцеве — Дніпро — Синельникове — Чаплине — Красноармійськ; Лозова — Павлоград — Синельникове — Запоріжжя; П'ятихатки — Кривий Ріг — Апостолове — Нікополь — Запоріжжя; Снігурівка — Апостолове — Зустрічний; Новомосковськ — Красноград; Долинська — Кривий Ріг — Верхівцеве; Чаплине — Пологи; Новомосковськ — Павлоград — Красноармійськ; Баглій — Кам'янське — Балівка — Новомосковськ; Дніпро — Сухачівка.

Не всі залізниці області є електрифікованими, зокрема, ділянки Снігурівка — Апостолове — Зустрічний, Новомосковськ — Красноград та Чаплине — Пологи. На ділянках Придніпровської та Донецької залізниць діє постійний струм, лише починаючи від станції П'ятихатки-Стикова, у напрямку Олександрії діє змінний струм. Усе це накладає обмеження для використання електрифікованого залізничного транспорту для перевезення туристичних потоків.

Залізничні дороги відіграють важливу роль в розвитку туризму, але його інфраструктура менш розвинута ніж автомобільна, такий транспорт здебільшого сполучає промислові центри і має більше значення при транзитних перевезеннях пасажирів, аніж для туризму загалом.

За 2005–2015 роки залізничний пасажирооборот зменшився з 3644,8 до 2409,9 млн. пас. км відповідно. За кількістю відправлених пасажирів Придніпровська заліз-

ниця займає друге місце після Південно-Західної залізниці України (23,8 % від загального обсягу).

Залізниці Дніпропетровської області нараховують 106 станцій, з них — 55 станцій обслуговує Дніпровська дирекція залізничних перевезень, 44 станції — Криворізька дирекція залізничних перевезень, 3 станції — Ясинуватська дирекція Донецької залізниці, по 2 станції обслуговують Запорізька дирекція залізничних перевезень та Знам'янська дирекція Одеської залізниці.

Кількість перевезень пасажирів залізничним транспортом за 2005–2015 рр. збільшилась на 0,82 % (з 36,8 до 37,1 млн.). Усі перевезення виконуються електровозами ВЛ8, ЧС7, ЧС2 і тепловозами 2Т3116, при цьому 95 % рухомого складу складає електротяга. На полігоні залізниці експлуатуються українські електровози ДЕ1 Дніпровського електровозобудівного заводу. Ремонт і технічне обслуговування рухомого складу, верхньої будови колії, технічних споруд та обладнання здійснюють 12 локомотивних, 14 вагонних депо.

Залізничний транспорт забезпечує можливість порівняно швидкої, регулярної та відносно невисокої собівартості пасажироперевезень на великі відстані за будь-яких погодних умов і, як ми бачимо, достатньо якісне туристичне обслуговування.

*Водний транспорт.* Дніпропетровська область має головну водну артерію країни — річку Дніпро, 55 річок довжиною понад 25 км та більше 100 невеликих водосховищ. На території області функціонують Дніпровський, Дніпродзержинський і Нікопольський річкові порти, на яких, окрім Нікопольського, здійснюються міжнародні перевезення вантажів з виходом у Чорне море суднами на зразок «річка-море».

Долина річки Дніпро проходить мальовничими краєвидами з великою кількістю туристично-рекреаційних об'єктів, тому є перспективним туристичним маршрутом. На жаль, пасажироперевезення за останні роки на державному рівні відсутні, що збігається із загальною тенденцією по Україні, а пасажирооборот річкового транспорту займає найменший показник серед всіх видів транспорту і перебуває на рівні 0,4 млн. пас. км.

*Повітряний транспорт.* Повітряний транспорт області наведений двома міжнародними аеропортами у містах Дніпро та Кривий Ріг. Аеропорти області з'єднані авіалініями з усіма великими містами України і з чималою кількістю закордонних країн. Повітряне сполучення здійснюється зі Львовом, Києвом, Івано-Франківськом, є міжнародне сполучення з Вероною, Шарм ель Шейхом, Хургадой, Тель-Авівом, Анталією, Стамбулом, Тбілісі. Щоденно з аеропортів можуть вилітати 2516 пасажирів.

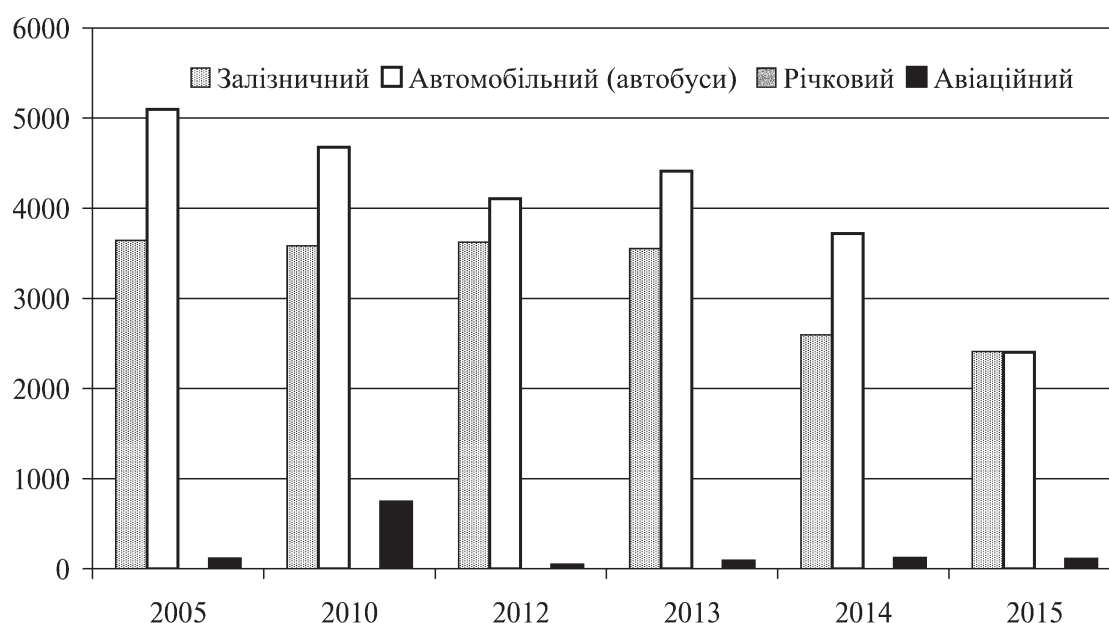
За 2015 р. кількість пасажирів, перевезених авіаційним транспортом області, склала 135,1 тис., що менше на 13,5 %, ніж у попередній рік.

Динаміку обсягів пасажирообороту за видами транспорту з 2005–2015 рр. наведено в табл. 2 та на рис. 2. Згідно з цими даними, у 2015 р. відбулося істотне зменшення пасажирообороту залізничного, автомобільного, авіаційного і річкового видів транспорту, що пов'язано з погіршенням економічної ситуації в країні та низькими доходами широких верств населення.

**Таблиця 2** — Пасажирооборот за видами транспорту (млн. пас. км)  
(складено автором на основі [3])

Вид транспорту	2005	2010	2012	2013	2014	2015
Всього	11383,8	10390,5	9082,1	9272,9	7663,2	6325,2
Залізничний	3644,8	3581,8	3624,6	3554,9	2597,1	2409,9
Автомобільний (автобуси)	5098,0	4677,8	4106,2	4413,4	3719,3	2404,1
Річковий	1,4	—	0,3	0,6	0,4	0,4
Авіаційний	110,2	744,5	44,3	89,1	120,4	109,2

Стан туристичних потоків Дніпропетровської області за останні роки змінився. Кількість туристів, які відвідували Дніпропетровську область, користуючись послугами туристичних фірм, стрімко падає. Якщо в 2013 році область відвідало понад 81 тис. ту-



**Рисунок 2** – Пасажиropотік за видами транспорту (складено автором на основі [3])

ристів, то в 2015 році цей показник скоротився практично вдвічі — до 46 тис. Безумовно, одна з основних причин спаду туристичних потоків — загальна соціально-економічна та політична ситуація в країні, що перешкоджає вільному пересуванню пасажирів і туристів окремими регіонами.

Кількість суб'єктів туристичної діяльності, які в 2015 р. здійснювали таку роботу в Дніпропетровській області, відповідно даним табл. 3, скоротилася порівняно з попереднім роком на 9 % і склала 294 одиниці. Послугами туристичних організацій Дніпропетровщини протягом звітного року скористалися 46 тис. осіб, що на 19 % менше, ніж роком раніше. Зменшення кількості відпочиваючих триває другий рік поспіль. Традиційно, плануючи відпочинок, жителі Дніпропетровщини віддають перевагу закордонному туризму: у 2015 р. в інші країни виїжджало 84 % громадян, тоді як в межах України подорожувало лише 16 % [4].

**Таблиця 3** — Туристична діяльність у Дніпропетровській області в 2015 р. (складено автором на основі [3])

Показники	2000	2010	2013	2015	2014	2015, у % до 2014
Кількість суб'єктів туристичної діяльності, од.	195	315	399	294	324	90,7
Кількість туристів, обслугованих суб'єктами туристичної діяльності, осіб	48975	105413	81249	46121	56803	81,2
У тому числі						
Громадян України	47446	88788	81221	46121	56803	81,2
Подорожуючих у межах України	40780	55503	12717	7195	7263	99,1
Подорожуючих за кордоном	6666	48788	68504	38926	49540	78,6
Іноземців	1529	16625	28	—	—	—
Кількість обслугованих екскурсантів, осіб	17082	25812	2152	4594	845	543,7

Тож, вбачаємо переорієнтацію потоків туристів на внутрішній ринок одним із першочергових завдань розвитку туристичної галузі області.

З метою розвитку туристичної галузі Департаментом економічного розвитку Дніпропетровської області розроблено програму розвитку туризму в регіоні на 2014–2022 рр.

На її реалізацію планують витратити понад 218 млн. грн. Згідно з Програмою, планують сформувати різноманітний «туристичний продукт» регіону, розвинути туристичну інфраструктуру, рекламувати туристичну привабливість Дніпропетровщини в Україні та за її межами. Досягнення операційної цілі буде забезпечено через формування виняткових та різноманітних туристичних продуктів регіону, просування їх на внутрішньому та міжнародному ринках шляхом рекламно-інформаційних кампаній, створення туристичної інфраструктури, яка б відповідала сучасним стандартам [5].

**Висновки.** Дніпропетровська область, як старопромисловий регіон України, потребує нових векторів розвитку за рахунок переорієнтації на нетрадиційні види діяльності, з-поміж яких особливе місце посідає туризм. На Дніпропетровщині, завдяки наявності природних, рекреаційних, культурно-історичних, етно-культурних та індустріальних туристичних об'єктів, створено унікальний потенціал для розвитку туризму. Проте цей процес не є можливим без належного транспортного забезпечення та транспортної інфраструктури. Здійснений аналіз транспортної інфраструктури області дозволяє стверджувати, що автомобільний, залізничний, водний, авіаційний види транспорту можуть успішно використовуватись для розвитку туризму. Водночас, потребує суттєвого поліпшення технічний стан автомобільних та залізничних доріг, оновлення рухомого складу, об'єктів транспортного сервісу, а також створення упорядкованих під'їзних шляхів до віддаленіших культурно-історичних об'єктів районів області і введення додаткових маркетингових заходів для підвищення привабливості туристичних об'єктів Дніпропетровського регіону.

#### Список літератури/References

1. Пікулик, О. Б. Пріоритетні напрями розвитку транспортної системи Західного регіону України в умовах європейської інтеграції / О. Б. Пікулік // Науковий вісник Волинського національного університету ім. Лесі Українки. — 2008. — № 7. — С. 285–291. (Серія «Економічні науки»).

Pikulyk, O. V. (2008). *Priorytetni napriamy rozvytku transportnoi systemy Zakhidnoho rehionu Ukrainy v umovakh ievropejskoi intehratsii* [Priorities of the transport system in Western Ukraine in terms of European integration]. *Naukovyj visnyk Volynskoho natsionalnoho universytetu imeni Lesi Ukrainky* [Scientific announcer of the Volhynia national university is the name of Lesya Ukrainian], no. 7, pp. 285–291.

2. Звіт про конкурентоспроможність регіонів України за 2011 рік : Фонд «Ефективне управління» у партнерстві з Всесвітнім економічним форумом [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [http://www.feg.org.ua/uploadfiles/documents/ukraines\\_competitiveness\\_report\\_2011\\_ua.pdf](http://www.feg.org.ua/uploadfiles/documents/ukraines_competitiveness_report_2011_ua.pdf).

*Zvit pro konkurentospromozhnist rehioniv Ukrainy za 2011 rik : Fond «Efektyvne upravlinnia» u partnerstvi z Vsesvitnim ekonomichnym forumom* [Report on Competitiveness of Regions of Ukraine for 2011: Foundation «Effective Management» in partnership with the World Economic Forum]. Available at : [http://www.feg.org.ua/uploadfiles/documents/ukraines\\_competitiveness\\_report\\_2011\\_ua.pdf](http://www.feg.org.ua/uploadfiles/documents/ukraines_competitiveness_report_2011_ua.pdf). (Accessed 20 January, 2017).

3. Головне управління статистики у Дніпропетровській області [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.dnestrstat.gov.ua>.

*Holovne upravlinnia statystyky u Dnipropetrovskij oblasti* [Department of Statistics in the Dnipropetrovsk region]. Available at : <http://www.dnestrstat.gov.ua>. (Accessed 20 January, 2017).

4. Державна служба статистики [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://www.ukrstat.gov.ua>.

*Derzhavna sluzhba statistiki* [State Statistics Service]. Available at : <http://www.ukrstat.gov.ua>. (Accessed 20 January, 2017).

5. Департамент економічного розвитку Дніпропетровської області. Стратегія розвитку Дніпропетровщини до 2020 [Електронний ресурс]. — Режим доступу : [http://www.oblrada.dp.ua/user/files/pr\\_strategija](http://www.oblrada.dp.ua/user/files/pr_strategija).

*Departament ekonomichnoho rozvytku Dnipropetrovs'koi oblasti Stratehiia rozvytku Dnipropetrovschyny do 2020* [Department of Economic Development of Dnipropetrovsk region].



Dnipropetrovsk region Development Strategy till 2020]. Available at : [http://www.oblrada.dp.ua/user/files/pr\\_strategija](http://www.oblrada.dp.ua/user/files/pr_strategija). (Accessed 20 January, 2017).

**Цель.** Цель статьи — проанализировать и определить место транспортной инфраструктуры Днепропетровской области в развитии и усилении привлекательности туристической отрасли.

**Методы.** В процессе исследования использовались как общенаучные: структурный анализ и синтез, сравнительно-географический, так и специальные методы: статистический, сравнительно-описательный, количественный анализ, институционный. Для анализа и интерпретации качественных данных использованы такие методы, как обобщение, конкретизация, сопоставление.

**Результаты.** В статье на примерах рассмотрены имеющиеся туристические ресурсы Днепропетровской области: природные, рекреационные, культурно-исторические, этнокультурные и индустриальные туристические объекты, которые привлекают и в дальнейшем будут привлекать туристов. Туризм, как нетрадиционный вид деятельности, может стать новым вектором развития промышленного региона. Установлено, что одним из главных факторов доступности туристических ресурсов является развитая транспортная инфраструктура Днепропетровского региона, которая дает возможность успешно развивать туристическую сферу для стабильного развития индустриального региона. Обосновано, что развитая транспортная система Днепропетровской области позволяет туристам получать качественные транспортные услуги независимо от места размещения. Анализ транспортной инфраструктуры области показывает, что она может успешно использоваться для развития туризма, однако при условии улучшения технического состояния дорог, обновления подвижного состава и объектов транспортного сервиса; предложено создание упорядоченных подъездных путей к наиболее отдаленным культурно-историческим объектам районов области.

**Ключевые слова:** транспорт, виды транспорта, транспортная инфраструктура, перевозка пассажиров, пассажирооборот, плотность путей сообщения, туристические ресурсы, туристический регион.

**Objective.** The purpose of this research is to analyze and define the place of Dnipropetrovsk region transport infrastructure with the object of appeal tourist branch development and strengthening.

**Methods.** During the research the general scientific methods: structural analysis and synthesis, comparative and geographical, and special methods: statistical, comparative and descriptive, quantitative analyses, institutional were used.

**Results.** In article, on examples, the available tourist resources of the Dnipropetrovsk region are analyzed which attract and will attract further tourists, such as: natural, recreational, cultural and historical, ethno-cultural and industrial tourist facilities. The tourism, as a nonconventional kind of activity, can become a new vector of development the industrial region. It is proved that one of the main factors of availability the tourist resources is the developed transport infrastructure of the Dnipropetrovsk region. It gives the chance successfully to develop the tourist sphere and the industrial region. The developed transport system of the Dnipropetrovsk region allows receiving to tourists high-quality transport services that irrespective of the location. The analysis of transport infrastructure of area shows it can successfully be used for tourism development, however it demand improvement of roads' technical condition, updating of the rolling stock and objects of the transport service. The author offers to create the ordered access roads to the most remote cultural and historical objects of area's region.

**Key words:** transport, means of transport, transport infrastructure, transportation of passengers, passenger turnover, density of ways of connection, tourist resources, tourist region.

Надійшла до редакції 15.03.2017